

Dossier Poignées de Slot

Jacques Bavard première partie



Une spéciale sur l'île de beauté
Tour de Corse n°2 / 4ème Partie: La grande falaise.



INTERVIEW EXCLUSIVE

UN NOËL DE FOLIE CHEZ SRC

Une interview exclusive de Marco Antonio Camino, directeur des projets du fabricant espagnol **SRC**



L'ACTUALITE DU CLUB |



EDITO

Nous sommes heureux de vous retrouver pour un numéro encore très riche ce mois-ci.

Grâce à la contribution de 'Péponne', nous avons une interview de Marco Antonio Camino, le directeur des projets du fabricant espagnol SRC. Vous découvrirez pourquoi Noël sera de folie cette années chez SRC!

Ce numéro est aussi l'occasion de vous annoncer l'élection de la plus belle voiture de slot 2021, en partenariat avec Slot Car Passion et Slot Car-Union.

Ainsi, le mois prochain, vous découvrirez dans nos pages, les 20 voitures présélectionnées pour l'élection. Vous n'aurez, alors, qu'à voter sur notre site pour votre voiture préférée.

A l'issue de cette présélection, 4 voitures seront désignées finalistes pour l'élection de la plus belle voiture de slot 2021.

En votant pour ce concours, vous pourrez gagner une voiture offerte par Slot Car-Union

Sportivement Vôtre!

VU SUR LE WEB



NOS PARTENAIRES



Site de vente par correspondance, spécialiste en Slot Racing et produits routiers électriques.

Distributeur officiel du DRS MAGAZINE



Site web francophone d'informations sur le Slot Racing: Matériel, constructeurs, clubs...

L'information du Slot en temps réel



La chaîne Youtube de Florent où il nous présente ses essais, ses impressions et tous ses trucs et astuces

Le site des vidéos de slot en français



ELECTION DE LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2021

Bientôt on lève le voile



Retrouvez la présélection des plus belles voitures de l'année 2021 dans notre numéro de décembre et sélectionnez votre favorite sur notre site

SOMMAIRE



LA VIE DU CLUB

Les membres du **DRS** vous parlent de la vie du club et vous présentent leurs réalisations



LES AMIS DU CLUB

Dans cette rubrique nous publions des articles écrit par des amis du club: Piste, voiture, actualité du club...



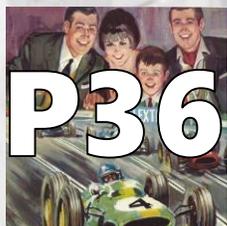
LA TECHNIQUE

Nous partageons tous nos trucs et astuces, ainsi que nos comparatifs



LE CHAMPIONNAT

Suivez les résultats du championnat du club, mais aussi les résultats des inter-club au DRS



L'HISTOIRE DU SLOT RACING

Nous retraçons les origines du Slot Racing, ainsi que celle du club

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



4H de DIJON

DIJON RACING *slot*



11 décembre 2021

14h00 – 18h00

Contact: DRS21.contact@gmail.com

www.dijon-racing-slot.com

L'INTERVIEW | UN NOËL DE FOLIE CHEZ SRC

Une avalanche de nouveautés.

Par David



Ce mois-ci nous vous proposons une interview exclusive de Marco Antonio Camino, le directeur des projets chez le fabricant espagnol SRC. Il revient sur le succès de certains modèles de la marque et nous livre les nouveautés qui sont prévues pour la fin de l'année.

DRS : Bonjour Marco Antonio Camino et merci de nous accorder quelques minutes de votre temps précieux pour nos lecteurs. En tant que responsable du fabricant SRC pouvez vous nous expliquer pourquoi proposer une réédition de la 205 T16 de Bruno Saby du Tour de Corse 86 en version Chrono en un nombre limités d'exemplaires (315 unités) ?

SRC : Nous proposons une réédition de cette mythique voiture dans la gamme de compétition CHRONO de SRC car c'est l'une des voitures les plus vendues depuis que la marque OSC a fusionné avec SRC. Ce modèle est acclamé par le public et par les pilotes pour une utilisation en Rallye SLOT, car il est considéré comme la meilleure voiture pour démarrer dans la catégorie groupe B et en plus sur n'importe quelle surface (asphalte (propre ou sale) et neige (sale). Non seulement son succès est énorme en Espagne, en France et au Royaume-Uni, et dans l'ensemble de l'Europe, mais il s'étend désormais aussi jusqu'aux États-Unis d'Amérique et l'Australie. Cette édition sera la dernière de ce modèle avec 315 unités et nous avons décidé ».

DRS : Même question en ce qui concerne la McLaren M23 Chrono Yardley (315 unités) ?

SRC : « Dans le cas de la M23 CHRONO, il a été décidé de faire une édition courte de cette gamme CHRONO car il fallait lancer une McLaren un peu plus évoluée pour les circuits. Nous ne voulions pas en faire plus car ce modèle est très fragile pour son design et il n'est donc pas un produit qui correspond à 100% à la philosophie de la gamme CHRONO.



Nous avons choisi de ne pas faire de grandes quantités pour que les modèles F1 ne perdent pas leur valeur et restent soit des pièces de collection, soit de concours. On doit toujours valoriser les deux parce que nos clients l'exigent. Des collectionneurs veulent cette référence parce qu'ils ont toute la marque SRC. Mais aussi des pilotes qui veulent participer à des courses avec notre McLaren M23 FORD parce qu'ils aiment courir avec une voiture de notre marque ».



L'INTERVIEW | UN NOËL DE FOLIE CHEZ SRC

Une avalanche de nouveautés.

Par David



DRS : A propos de la Toyota LMP1 TS050, SRC semble avoir beaucoup misé sur ce modèle avec la mise en prévente de la gagnante du Mans 2018 (Celle d'Alonso n°8), le coffret (n°7 & n°8) déjà disponible mais aussi la n°7 en vente à l'unité, sans oublier le kit blanc. Le choix de ce modèle vient il d'une demande de vos clients et pourquoi avoir développé une palette si large sur cette voiture ?



SRC : « Dernièrement une réunion a eu lieu au sein de notre société pour évoquer l'avenir de l'entreprise et nous avons dû décider des futurs produits que nous allons fabriquer. La volonté est de faire différent des autres fabricants et de répondre à l'attente du public qui veut d'autres marques que ce qui est proposé sur le marché depuis 2017. Personne n'avait en effet continué avec la catégorie reine du circuit LMP1 et nous avons choisi cette catégorie pour combler l'écart qui avait été complètement laissé libre par d'autres constructeurs. Nous nous sommes fortement engagés, car nous devons lancer un nouveau projet pour pouvoir gagner des courses partout dans le monde. Le choix de faire la TOYOTA TS050 HYBRID 2018-2019-2020 en premier a été fait pour plusieurs raisons. La première c'est parce que l'équipe TOYOTA GAZOO RACING faisait un travail énorme avec cette voiture...



...Ils investissaient dans la catégorie LMP1 pour rester et gagner des courses à l'échelle 1. Pour nous, il s'agissait de donner de la valeur à SRC comme TOYOTA l'a fait et nous avons dû faire tout notre possible pour identifier et mettre en place ce grand projet TOYOTA dans notre secteur du slot et à l'échelle 1:32.



...Notre investissement a été très important pour ce lancement, et le seul moyen pour nous que nos voitures remportent des compétitions c'était de mettre le moteur en position « AngleWinder ». Par exemple les deux équipes SRC que nous avons préparées pour les 12h d'endurance de Barcelone ont terminé 1ère et 2ème, et dominé la course du début à la fin pour finir sans problèmes mécaniques et avec un avantage majeur (le tout avec notre propre châssis d'injection par rapport au châssis 3D à la mode).

L'INTERVIEW | UN NOËL DE FOLIE CHEZ SRC

Une avalanche de nouveautés.

Par David



La deuxième raison est parce que je suis asturien, j'ai grandi au même endroit dans les Asturies que Fernando Alonso, la ville de « Pola de Siero », je suis né dans la ville d'Oviedo, la capitale de la Principauté des Asturies. Je l'ai vu concourir depuis que je suis enfant et en plus de la passion que j'ai pour le sport automobile, j'ai toujours été fan de ce pilote.

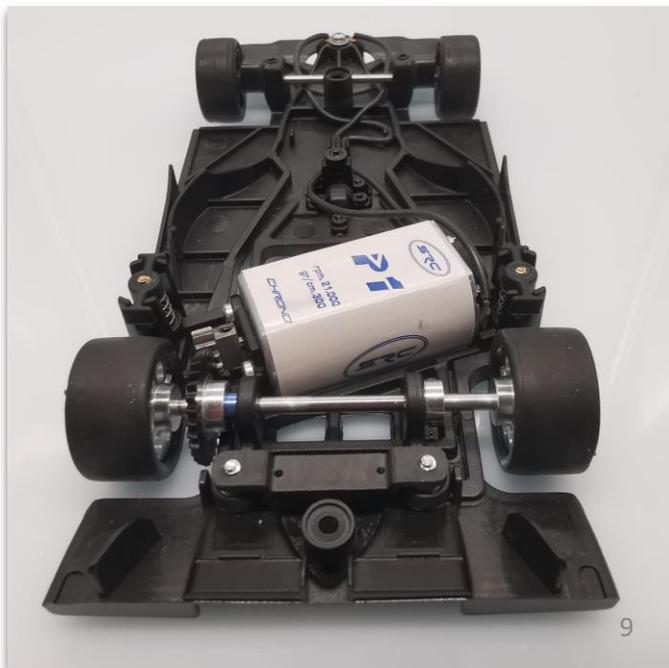
Avec la responsabilité qui m'a été confiée dans cette entreprise, je voulais faire quelque chose que Fernando Alonso aurait piloté.

Dans ce cas et avec sa participation aux 24 Heures du Mans (ma course préférée sur le circuit depuis mon enfance) et sa victoire deux années consécutives, ce fut un honneur de réaliser cette réplique à notre échelle au sein de SRC.

La production de 3045 unités entre #7 et #8 a commencé, afin que ce secteur ait un prototype LMP1 gagnant avec cette belle TOYOTA TS050 HYBRID.

Pour les fans qui veulent en savoir plus je leur conseille de visiter le blog suivant : <https://src.es/proyecto-slot-car-toyota/>

Je tiens à remercier chaleureusement Scott Brownlee et Joe Clifford de TOYOTA UK pour leur aide qu'ils nous ont apportée sur ce projet depuis le départ. *Publication de l'équipe Toyota UK : [Latest Stories – Toyota UK Magazine](#)



L'INTERVIEW | UN NOËL DE FOLIE CHEZ SRC

Une avalanche de nouveautés.

Par David



DRS : Pour revenir aux modèles de Rallye, l'Audi Quattro S1 a été annoncé il y a déjà quelques temps. Pouvez vous nous dire à quel stade d'avancement en est le projet et à quelle date la voiture sortira-t-elle ?

SRC : C'est vrai.... chez SRC les modèles sont annoncés avec l'intention d'en faire plus comme avec ce 3ème projet groupe B de notre marque (projet mené depuis l'union des deux marques OSC-SRC). Dès le départ chez OSC, avec les PEUGEOT 205T16 EVO1 et EVO2, nous avons dressé un catalogue important, qui n'a pas pu être rempli en raison de la difficulté d'obtenir le retour sur investissement. Il faut vendre beaucoup de voitures à grande échelle pour pouvoir faire des projets de ce type. La seconde était la LANCIA DELTA S4 et 6 ans après l'avoir annoncé, en plein développement de la fusion d'OSC avec SRC, il a été exécuté et a laissé tous les collectionneurs émerveillés (en plus d'être le rival de la PEUGEOT car il a marqué la grande époque du monde du Rallye avec la lutte « PEUGEOT VS LANCIA » en 1984, 1985 et 1986 jusqu'à l'accident fatidique de H. Toivonen-S. Cresto dans le Tour de Corse). Avec ce modèle, nous avons du succès dans le monde entier. Notre objectif principal est désormais de réaliser le prochain qui est l'AUDI SPORT QUATTRO S1 / E2. En 2020 la LANCIA DELTA S4 de SRC a été choisie comme la voiture de l'année dans plusieurs pays et pour nous, cela a déjà été un succès car l'effort et le travail sont récompensés.

Le projet de l'AUDI SPORT QUATTRO S1/E2 suit son cours. Il est actuellement dans la phase de mesure des proportions. Dans cette phase, il y a des décisions très difficiles à prendre et l'une d'entre elles est le lancement pour fabriquer les moules en acier, qui demande un important investissement.



La partie de la distribution des pièces dans les moules et leur fabrication sont les plus coûteuses sur ces projets.

Nous finançons nos propres investissements et depuis 2018, le montant d'argent investi par notre société est énorme pour les projets LANCIA DELTA S4 et TOYOTA LMP1. Il n'y a donc pas de secrets. Nous sommes contraints de vendre et de vendre pour continuer à fabriquer nos futurs modèles.

L'INTERVIEW | UN NOËL DE FOLIE CHEZ SRC

Une avalanche de nouveautés.

Par David



DRS : Quelles sont les autres voitures que vos clients vous demandent de produire ?

SRC: À l'heure actuelle, l'une des voitures les plus demandées est la BMW 2.8CS. Ce modèle a été annoncé par la direction précédente de la marque en 2014, et après avoir lancé les moules a dû s'arrêter parce que la société enregistrait des pertes.



Cette voiture est un modèle que de nombreux collectionneurs veulent en Europe et même en Amérique en raison de l'impact que la marque BMW a eu dans les années 70 dans ce pays.



C'est un défi pour SRC d'obtenir ce modèle et surtout avec les principales caractéristiques que nous nous fixons (L' esthétique et le dynamisme). Chez SRC, les voitures doivent être belles, bien proportionnées pour nos clients qui bien souvent aiment bien pouvoir faire tous les réglages qu'ils veulent sur leurs voitures. Le projet BMW 2.8CS fait suite à la FORD CAPRI RS/LW, mais avec des améliorations dans les conceptions parce que les moules ont été finis de sorte que cette voiture ait un succès aussi bien dans une vitrine, qu'en compétition. Ce sera le prochain lancement après la TOYOTA LMP1 et nous pensons qu'elle pourrait voir ses derniers modèles sortir en mars 2022.

L'INTERVIEW | UN NOËL DE FOLIE CHEZ SRC

Une avalanche de nouveautés.

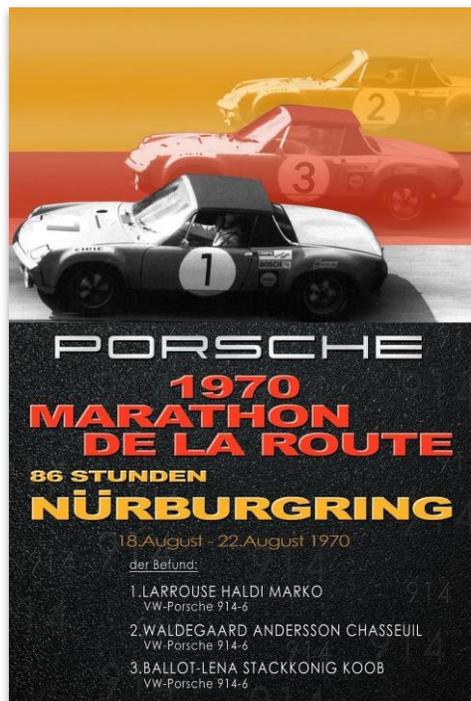
Par David



DRS : Allez-vous proposer des offres inédites pour les fêtes de fin d'année (style coffret ou voitures numérotés) et si oui lesquelles ?

SRC : La fin de l'année s'annonce très compliquée pour nous en raison de la quantité de nouveautés que nous avons prévu de sortir. Nous avons le plaisir de vous annoncer donc les sorties suivantes :

- Le pack 10ème anniversaire SRC avec les vainqueurs #1, #2 et #3 PORSCHE 914 des 86h du NURBURGRING. Il y aura 3 voitures dans une boîte avec leurs urnes d'affichage indépendantes. 415 unités limitées et numérotées.
- LANCIA DELTA S4 TOTIP SAN REMO 1986 GOLD EDITION avec un maximum de détails dans la décoration imitant le modèle réel. 1015 unités limitées et numérotées.



-TOYOTA TS050 HYBRIDE LMP1 : PACK #7 et #8. Dans sa boîte souvenir et leur boites indépendantes pour chaque LMP1. #8 UNITÉ GAGNANTE (Dans sa boîte individuelle). #7 Deuxième place (Avec sa boîte individuelle).



-FORD CAPRI GRAND BAZAR. Avec 4 versions. 2 pour la gamme RALLY et ORIGINAL CIRCUIT limitée et numérotée à 315 unités chacune. 2 pour la gamme RALLY et CIRCUIT CHRONO.

Remerciements à Marco Antonio Camino. Propos recueillis par Pépone.



LES AMIS DU CLUB



LES AMIS DU CLUB | INTERVIEW

Christophe – Cigale Slot Racing

Par Stéphane



DRS MAG: Tout d'abord, peux-tu te présenter ?

Christophe: Je m'appelle Christophe, j'ai 48 ans, administrateur réseau au sein d'un collège. J'ai pas mal de passions : maquettes, slot, infographie, musique, cuisine, 3D, impression 3D.

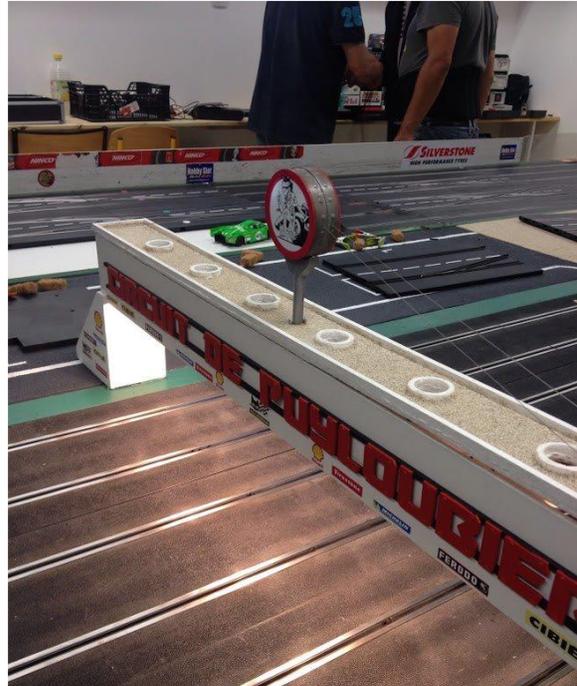
DRS MAG : Comment t'ai venue ta passion pour le slot ?

Christophe: Mes premiers souvenir "slotistiques" remontent à l'âge de 5/6 ans. Mon oncle avait un Circuit 24 qu'il installait au sol le dimanche après-midi. J'ai plus ou moins oublié ce loisir même si j'en croisais pas mal dans les boutiques parisiennes de maquettes dans les années 80/90. Le temps a passé et il y a une dizaine d'années un ami m'a invité à venir au club de slot de son village (la cigale slot racing). J'ai de suite mordu à ces ptits bolides en plastique. Dans les semaines qui ont suivies je me suis équipé, j'ai roulé, et j'ai commencé à faire de la déco pour la piste. De fil en aiguille, j'en suis devenu président.

DRS MAG: Peux-tu nous parler rapidement de ton club

Christophe: Je suis président club "La cigale slot racing" de Puyloubier (13114) au pied de la Ste Victoire de Cézanne. Nous sommes un club familial d'une trentaine de membres. Nous avons la chance d'avoir un super maire qui nous soutient dans notre passion en nous mettant à disposition une salle.

Nous organisons des courses pour les adultes le vendredi soir et le samedi après-midi pour les enfants. Evidemment avec les confinements successifs, nous avons dû fermer alors que nous étions en pleine reconstruction de piste. La nouvelle piste est roulante, ne manque plus que la déco.



LES AMIS DU CLUB | INTERVIEW

Christophe – Cigale Slot Racing

Par Stéphane

DRS MAG: Peux-tu nous expliquer ce qui te plaît dans l'univers du slot?

Christophe: Un peu tout à vrai dire. L'ambiance autour de la piste, la possibilité de faire rouler des autos différentes de toutes les époques, la déco autour de la piste et évidemment toute cette petite mécanique pour rendre nos bolides encore plus performants. Le slot est vraiment un élément fédérateur entre les grands, les petits, les jeunes sloteurs et les vieux loups des pistes

DRS MAG: J'ai connu tes réalisations sur Facebook en trouvant des photos d'une horloge : peux-tu nous expliquer ce qu'est cette horloge et comment tu as fait pour la créer ?

Christophe: La fameuse horloge du Mans... C'est tout simplement parti d'une photo en noir et blanc qu'un membre du groupe FB "l'entraide et la décoration pour le slot" m'a envoyé... 10mn après je commençais à la modéliser ! J'adore le Mans à cette époque 50/70 autant pour les voitures que pour la décoration de cette piste mythique.

Après avoir cherché quelques rares photos d'époque, j'ai modélisé en plusieurs parties mon modèle 3D.

Une fois complète j'ai lancé l'impression des différentes pièces avec de nombreux échecs (ça doit approcher les 20/25h d'impression avant d'avoir le résultat escompté).

Ensuite, il a fallu imprimer les deux faces de l'horloge sur des stickers brillants.

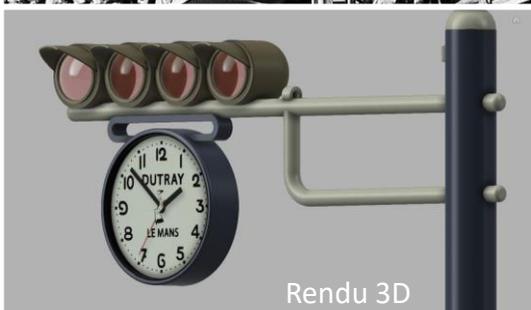
Pour le reste peinture acrylique, vernis vitrail pour les feux et de la résine transparente sur les cadrans pour imiter le globe en verre.

La technique de l'impression 3D pour ce genre d'objet est vraiment génial ! Il n'y a quasi aucune limite.

Si je peux faire une petite dédicace...

Une dédicace à mon poto François qui sait voir en chacun le meilleur et le faire sortir, à Geo pour les photos, à tous les membres de la Cigale, et une très spéciale au neveu de "Tonton" mon copain de toujours JP !!!

Photo d'origine



Rendu 3D



Horloge terminée

LES AMIS DU CLUB | UNE SPÉCIALE SUR L'ÎLE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 4ème Partie: La grande falaise.

Par Pépone de l'Argentière



Dès le début du projet je savais qu'il y aurait une falaise à cet endroit de la piste. Avec le dénivelé créé par le tunnel et la boucle de retournement supérieure, celui-ci s'est avéré au final beaucoup plus important que ce à quoi je m'attendais. Ce qui au final m'a offert une falaise assez vertigineuse surplombant le virage en épingle débouchant sur l'entrée du tunnel rocheux.

Lorsque j'ai débuté le travail sur cette partie, la gorge et la cascade étaient déjà réalisées (pour des raisons pratiques d'accès principalement).

La falaise avant la pose des rochers.



Je savais donc qu'il fallait prévoir le chemin d'accès à la Via-Ferrata sur le bas de la falaise. Et c'est donc par là que j'ai commencé à façonner la paroi rocheuse à l'aide des rochers construits grâce à mon moule en latex. Mon travail a consisté à coller sur les morceaux de styrodur les morceaux de roches les uns après les autres et du bas vers les haut, en essayant de conserver une cohérence d'ensemble.

La encore, le travail n'était pas très compliqué mais assez long à cause du temps de séchage de tous ces rochers collés les uns aux autres...

LES AMIS DU CLUB | UNE SPÉCIALE SUR L'ÎLE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 4ème Partie: La grande falaise.

Par Pépone de l'Argentière



Les crochets sont réalisés en impression 3D.



Une fois la partie rocheuse complètement achevée, je suis passé à la pose des crochets pour les filets retenant les pierres et celle des poteaux supportant ces derniers (réalisés avec les poteaux et filets servant à faire les murs de circuits de F1). Avant de les poser je suis passé au travail de peinture de la grande falaise, puis à sa patine finale.



LES AMIS DU CLUB | UNE SPÉCIALE SUR L'ÎLE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 4ème Partie: La grande falaise.

Par Pépone de l'Argentière

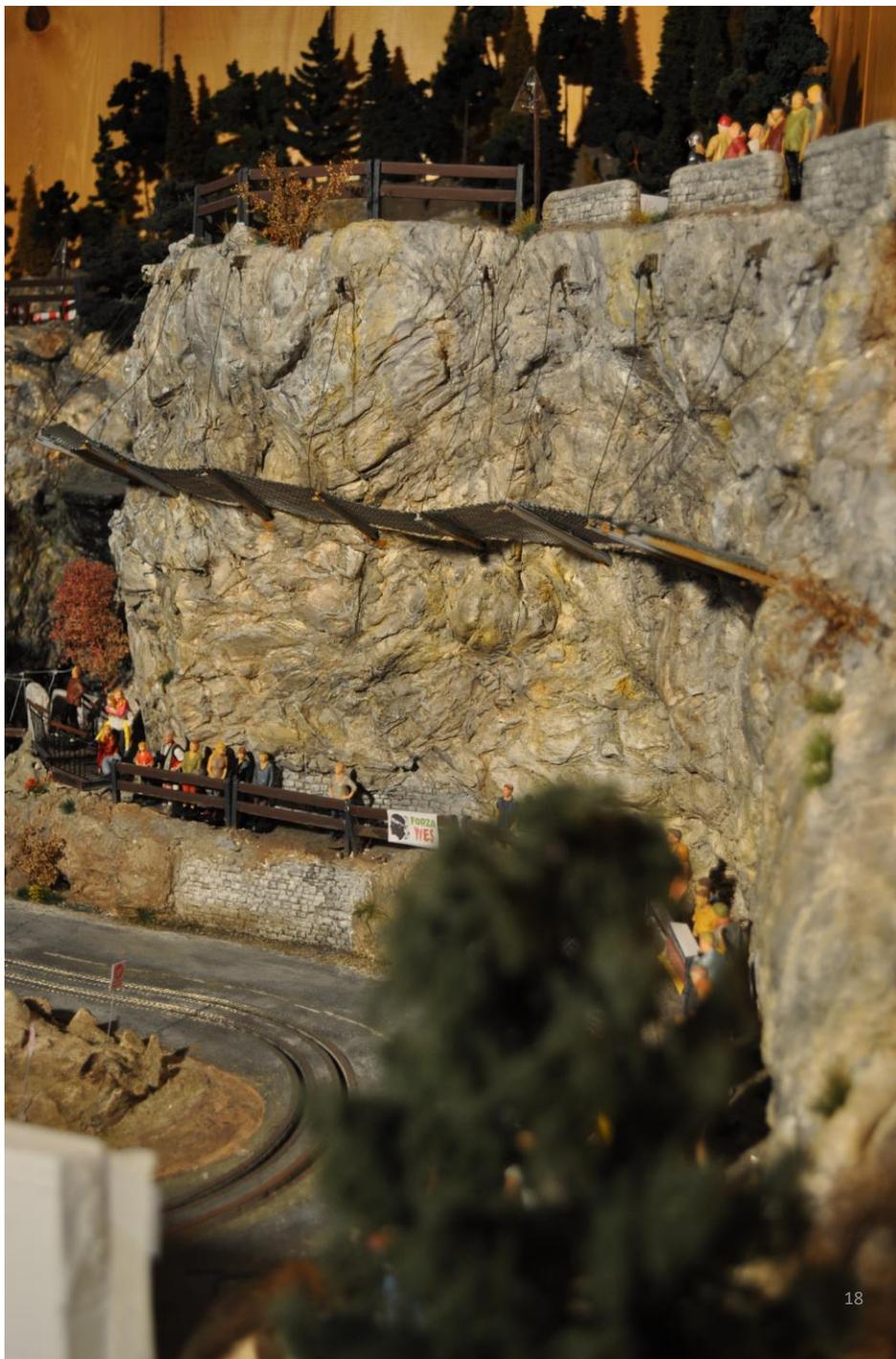


La grande falaise avec ses filets de protection.

Cette grande falaise en impose puisqu'elle couvre une grande surface de la piste et permet avec son côté austère de mettre en valeur les autres éléments du décor qui l'entourent (Le bâtiment qui se trouve à son pied, la cascade à côté et le tunnel, sans oublier la Via-Ferrata).

Avec sa paroi rocheuse vertigineuse, la grande falaise fait également le lien entre la partie basse de la piste et la boucle de retournement supérieure (qui symbolise la moitié de la spéciale).

Enfin elle permet de loger le chemin d'accès à la Via-Ferrata (et donc de disposer d'un emplacement pour mettre des figurines), autre élément clef du décor. Sans le laisser paraître, elle s'avère être un autre élément important du circuit...



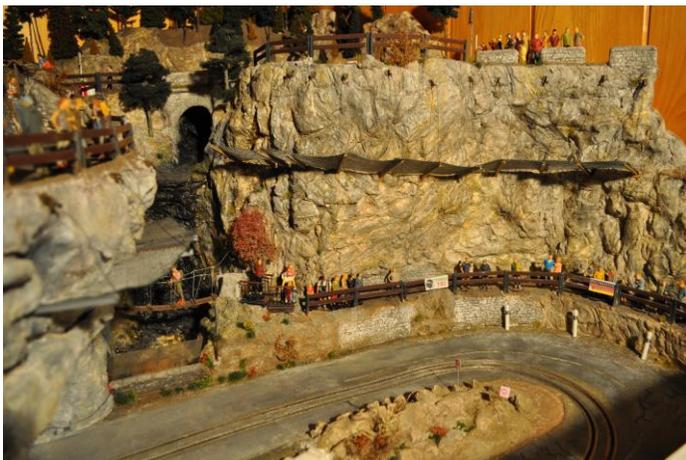
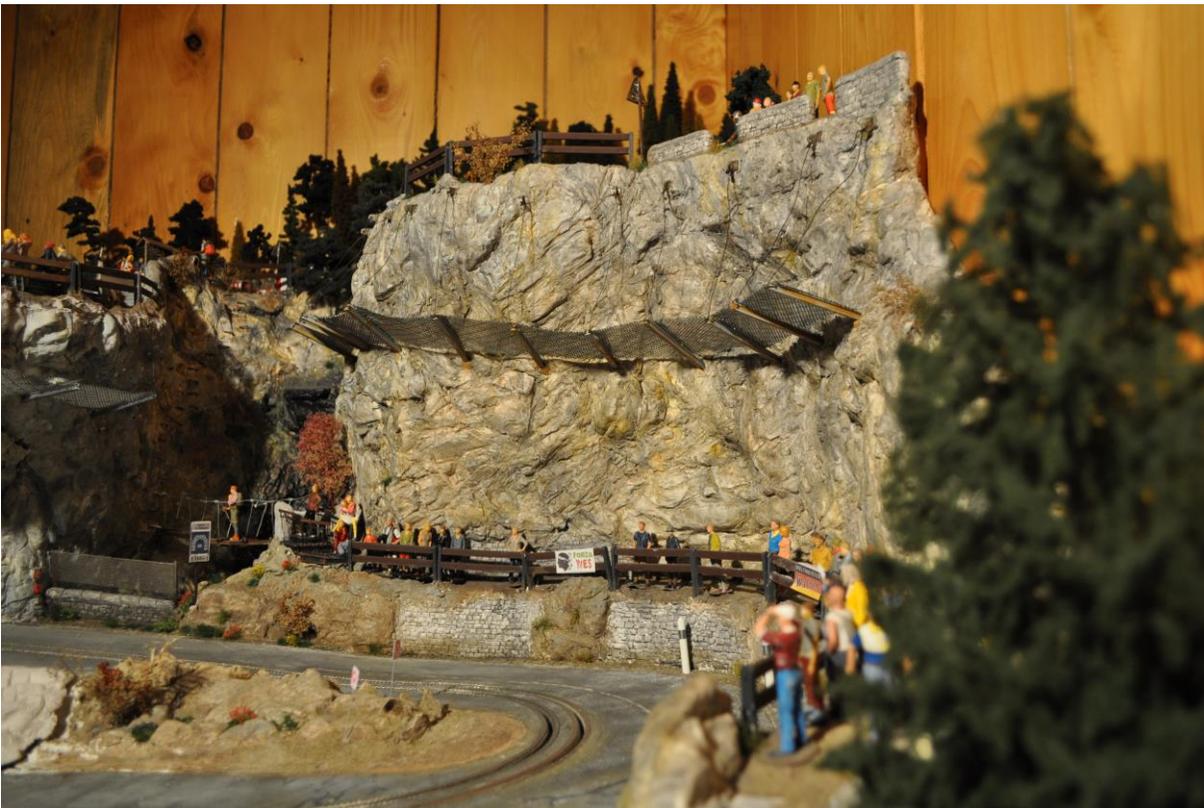
LES AMIS DU CLUB | UNE SPÉCIALE SUR L'ÎLE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 4ème Partie: La grande falaise.

Par Pépone de l'Argentière



La grande falaise et son imposante hauteur au pied de laquelle court le chemin d'accès à la Via-Ferrata.



A suivre.

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 1ere participation sur Porsche 956, et également en F1, au Portugal, en 1985 où il termina 6eme, 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 !"



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



LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

Stefan BELLOF

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

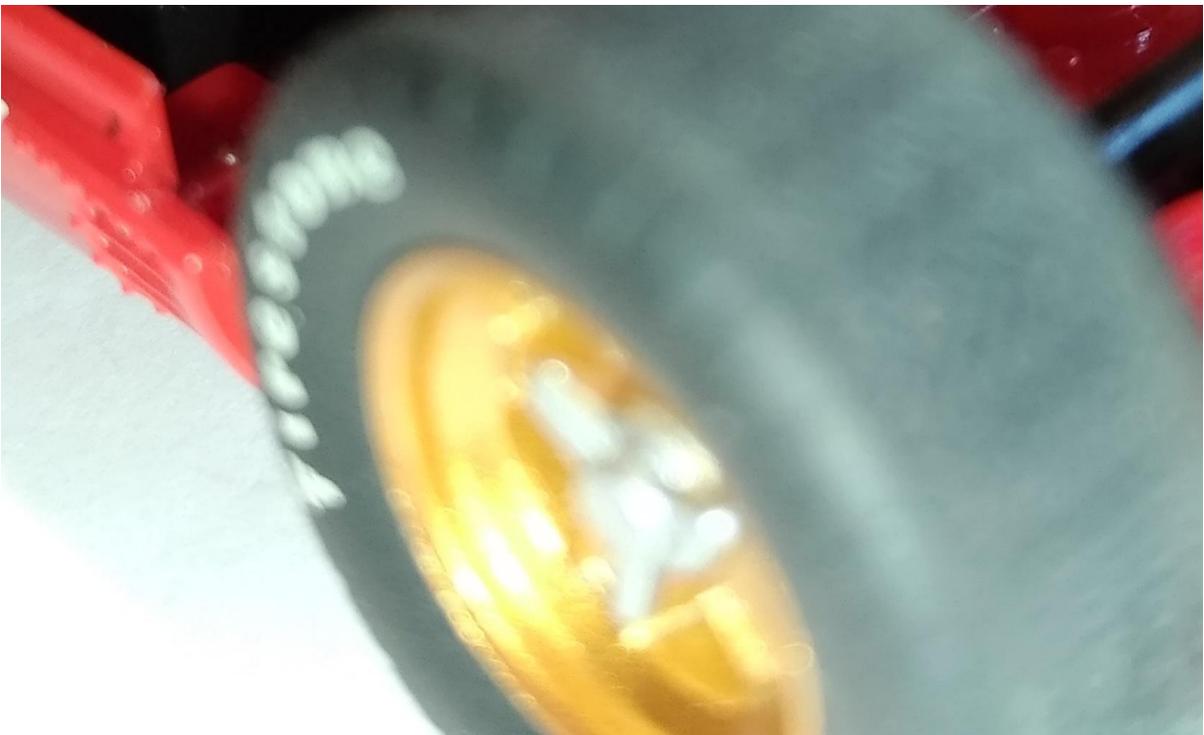


MINICHAMP: STEFAN BELLOF
TYRRELL 012 #4 BRAZIL GP
FORMULA 1 1984





TECHNIQUE



TECHNIQUE | Guide Pratique (5/7)

Préparation Mc Laren F1 GTR – Slot It

Par Stéphane

A chaque numéro, retrouvez un extrait du guide pratique de préparation Slot It écrit par Stéphane à partir des vidéos du Austin Slot Car Club



REGLAGE DU TRAIN AVANT - PART 1

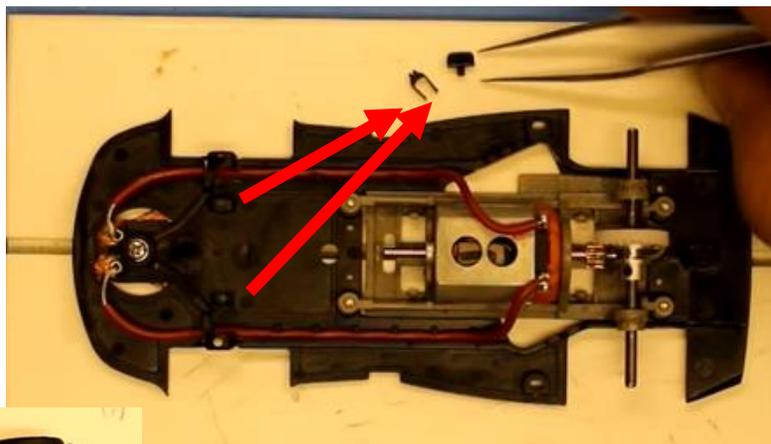
Le réglage du train avant est important. En effet, contrairement à une 'vraie' voiture, la direction d'une Slot Car est assurée par son guide. A ce titre, les roues avant ne doivent pas gêner le déplacement de la voiture, tout en assurant de la stabilité en virage. Il est conseillé de régler les roues $\frac{1}{2}$ mm au-dessus de la piste, la voiture en appui sur ses patins. Cela permet de réduire la friction en ligne droite.

MATERIEL NECESSAIRE :

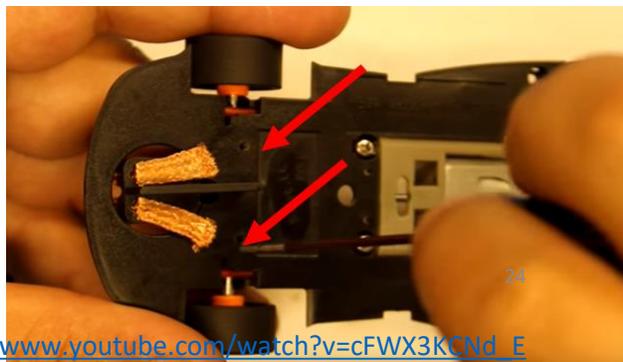
- Vis sans tête M2x6 (ref PA37) et M2x3 (Ref PA40)

MODE OPERATOIRE :

1. Enlever les supports d'axes fournis avec la voiture



2. Montez les roues arrière pour permettre un réglage correct, ainsi que les roues avant, avec leur axe



3. Vissez le M2x6 par le dessous, dans les trous du châssis prévus à cet effet. Vissez pour plaquer l'axe dans le logement, puis dévissez d' $\frac{1}{4}$ ou $\frac{1}{2}$ tour pour permettre la bonne rotation des roues.



Retrouvez la vidéo https://www.youtube.com/watch?v=cFWX3KCnd_E

TECHNIQUE | Comparatif: les poignées de Slot

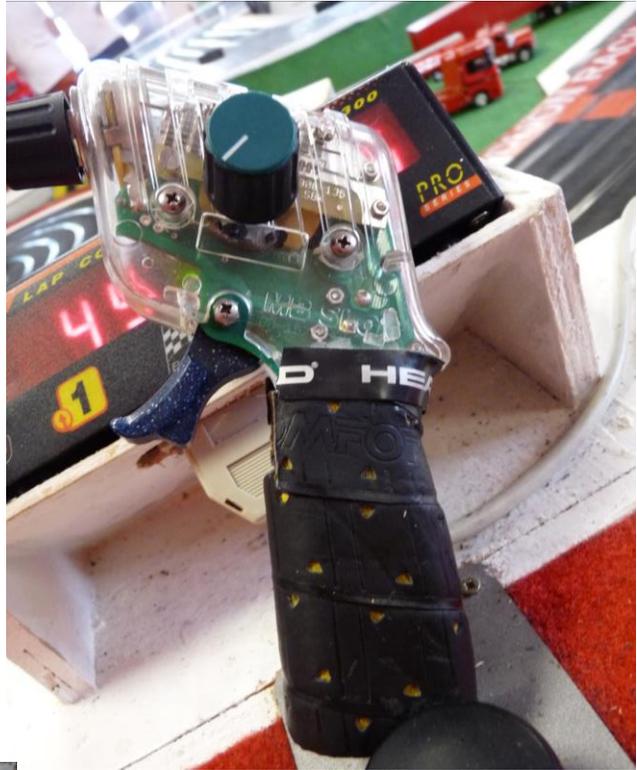
Poignée Jacques Bavard (1/2)

Par Didier

Nous allons parler cette fois ci d'une poignée peu connue , en dehors des adeptes du Davic (non, ce n'est pas une secte). Pour rappel, le système Davic est un système digital créé par un sloteur français, différents des systèmes faits par Slot-it, Scalexrix ou Carrera.

Je ne rentrerai pas dans les détails de ce que propose chacune de ces marques ; ce n'est pas le sujet du jour.

Les poignées qui permettent de piloter en Davic, ne sont pas légion. L'initiateur de ce projet a contribué au développement de ce système de pilotage, et c'est donc un sujet qu'il connaît depuis le début.



Son idée était de faire une poignée utilisable en digital Davic, mais aussi performante en analogique.

Il existe deux types de poignée. Le premier modèle est le plus basique si l'on peut dire. Sur une coque de Parma, on va trouver deux potards, l'un pour la sensibilité et l'autre pour le frein. Sachant que le frein en Davic ne peut se régler qu'à partir de la puce (du moins pour l'instant). Le réglage du frein, ne sera fonctionnel que lorsque vous serez en analogique. La disposition de ces potards n'est pas très conventionnelle, mais on s'aperçoit à l'utilisation que l'on trouve très facilement ces marques et en fait, c'est très judicieux.



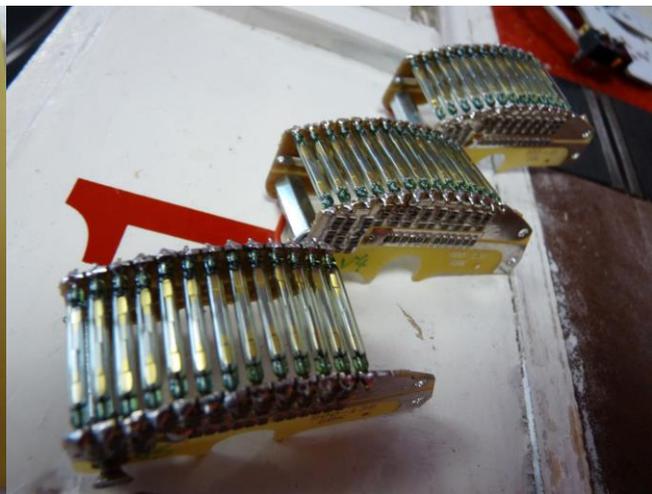
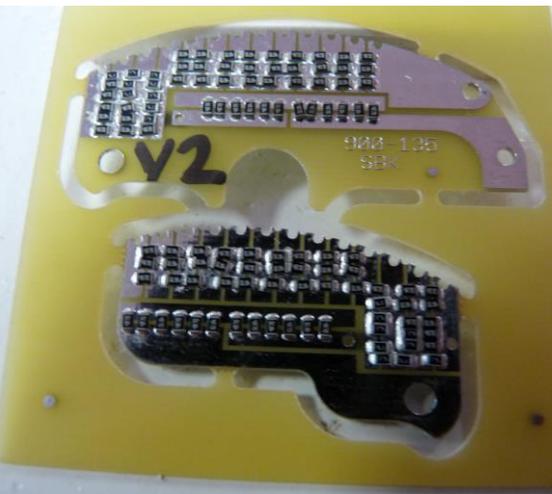
TECHNIQUE | Comparatif: les poignées de Slot

Poignée Jacques Bavard (1/2)

Par Didier

Autres particularités de ces poignées, c'est que vous n'avez pas de platine avec résistance et donc pas de piste, avec un contact dessus. Au lieu de ça vous avez des ILS avec un aimant qui se déplace au milieu. C'est un système dit sans contact que l'on va retrouver chez Slot-it sur ces SCP 1/2 et 3 par exemple.

Cela donne un ressenti et un confort que ne vous apportera jamais une poignée traditionnelle. Pas d'entretien, pas de bruit et une douceur de gâchette incomparable. Comme de surcroît, cette gâchette est sur roulement, que demander de plus ! On dispose d'un choix ILS suffisant pour se faire une poignée à sa main, si je puis dire ! Les réglages disponibles sont très facilement accessibles et suffisants en analogique. Le confort de pilotage est au rendez-vous avec une course de gâchette suffisamment importante pour permettre un pilotage coulé.





RESULTATS



RESULTATS | Back to Race Championship

21 octobre 2021



Par Didier

La 1ere des 5 manches du championnat Porsche NSR, s'est déroulée le jeudi 21 octobre au DRS. Bien sûr, cette 1re manche tant attendue, a été couverte par l'un de nos reporters du DRS Magazine, il ne pouvait en être autrement.

Avant la course, les 10 voitures sont mitraillées sur la grille de départ par les photographes. Immaculées, elles sont toutes plus belles les unes que les autres. Cela fait presque de la peine de les livrer à une bande de fous furieux qui ne feront pas longtemps de cas, des heures de travail consacrées pour ces fabuleuses décors.

Après tirage au sort, chacun prend en compte sa monture pour la course de ce soir. 20 minutes d'essai libre et pas une de plus, pour découvrir sa voiture et lui appliquer les tous derniers réglages, qui sans en douter permettront de taxer les petits copains.

19h et c'est parti pour les qualifs et après, on enchaîne sur 6 segments de 12 minutes.

Au premier départ, on assiste à quelques sorties. Les voitures sont raides de neuve et les pneus aussi. Les pilotes n'ont pas encore en main les subtilités du pilotage de ces mythiques voitures.



Claude

Au fur et à mesure des segments, le pilotage s'affine, et les sorties sont plus rares.

Les écarts sont serrés pour les 3 premiers. Il valait mieux anticiper pour éviter de se retrouver pris dans un accrochage. Dans l'avant-dernier segment, on assiste à un basculement de la course ; le leader qui n'a pu éviter une voiture en perdition perd sa place. Le rythme des deux protagonistes étant très proche et malgré de belles passes d'armes, le classement en restera là.

Toutes les voitures sont à l'arrivée, juste un aileron, un peu plus autonome que les autres fut à déplorer.

Alors, vivement, dans un mois, pour qu'un nouveau tirage au sort, redistribue les cartes, et que l'on puisse se faire encore une belle bagarre avec ces jolies voitures.



Stéphane



Patrick



JD



Cédric



Didier



Didier

RESULTATS | Course de Côte de Privas

16 et 17 octobre 2021

Par Didier

Tous les résultats officiels sur le blog du CSM: <http://slotmontagne.unblog.fr/>

Les hostilités commencèrent tôt le dimanche matin, malgré une soirée du samedi animée, et pas que par du slot.

Malgré l'enjeu, et la fin de cette saison qui approche, aucun de ces compétiteurs ne perdit le sens de la convivialité. Les bagarres furent rudes, et certains titres se décidèrent à l'ultime montée. Ce fut le cas de la catégorie SCX, ou le king du groupe 1, fit honneur encore une fois à son nom. Le titre du groupe B fut attribué en toute dernière montée, malgré un péteur " nougadier " maître des pendules du groupe C, avec une Norma exceptionnelle.

Maintenant, il restera à la dernière manche de Cressy/Somme la tâche d'attribuer les derniers titres, et pas des moindres, puisque qu'il reste série A et le titre en Véhicule Historique.

Alors rendez-vous à Cressy sur Somme les 13 et 14 Novembre.



CHAMPIONNAT | Images des courses

1^{er} Octobre
2021



GT3



7 Octobre
2021



CHAMPIONNAT | Images des courses

15 Octobre
2021

4RM & OPEN



NSR PORSCHE



21 Octobre
2021



DIJON RACING SLO



CHAMPIONNAT | Images des courses

29 Octobre
2021



GR5



4 novembre
2021



CHAMPIONNAT

LE CLASSEMENT

Classement générale – Saison 14

Classement
en live



positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	1	240	Didier	9	8
podium	2	236	Stéphane	11	1
podium	3	224	Philippe Ch.	11	1
top 10	4	192	Cédric J.	10	
top 10	5	151	Jean Daniel	7	1
top 10	6	146	Patrick	9	
top 10	7	133	Michaël	10	
top 10	8	114	Christian	7	
top 10	9	86	Denis	5	
top 10	10	68	Claude	3	
challenge	11	24	Arnaud	2	

LE CALENDRIER DES PROCHAINES COURSES

Les courses ont lieu le jeudi ou le vendredi de 19H00 à 22H00. Essais libres de 15H00 à 19H00

DATE	Catégorie	Illustration
26 novembre 21		
2 décembre 21		
10 décembre 21		
23 décembre 21		
30 décembre 21		<p style="text-align: center;">TREVE DES CONFISEURS: MANETTES AU REPOS</p> 



OUVERT AU PUBLIC |



LE QUATTRO

Le QUATTRO est notre circuit mobile. Il nous permet d’animer des fêtes, publique ou privées. Vous trouverez dans cette rubrique nous différentes dates d’animation, autant de rendez-vous pour nous rencontrer et goûter au Slot Racing.



NOS RENDEZ-VOUS

POUILLY SOUS CHARLIEU – 19 novembre 2021



PORSCHE DIJON – 18 novembre 2021



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: lemans.slot-racing.fr

L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.

Chevrolet Corvette #1 >1970

La Chevrolet Corvette n°1 des 24 heures du Mans 1970

La Chevrolet Corvette 194378-S-410300 participe en 1970 sa troisième édition des 24 heures du Mans. C'est cette glorieuse voiture (Ex-Filipinetti en 1968 et 1969) qu'Henry Greder vend à Jean-Claude Aubriet, concessionnaire Opel à Caen et sociétaire de l'écurie Léopard. Aubriet, accompagné de Joseph Bourdon va étrenner cette Corvette aux essais préalables d'avril afin d'apprendre à maîtriser les presque 500 chevaux de la bête sous la pluie du Mans. Pesant 1 380 kilos, la numéro 1 va tourner en 4'14"2 ce qui la place en 8ème position de cette séance préliminaire.

En juin, la Corvette blanche va obtenir le 34ème temps, en 4'07"2 à 196,150 km/h de moyenne juste devant l'autre Corvette de Greder. Les deux Corvette sont première et seconde en catégorie GT devançant de 15 secondes la meilleure des six Porsche 911 présentes, et qui avec une 914/6, représentent la seule concurrence.

En début de course, la numéro 1 va se retrouver engluée dans le peloton des 911. Vers 19 heures, une glissade incontrôlée de Bourdon expédie la belle



américaine dans les fascines des esses du Tertre Rouge provoquant son abandon.

L'aventure n'est pour autant pas terminée pour 194378-S-410300, car elle reviendra encore trois fois au Mans (1971, 1972 et 1973), elle obtiendra son meilleur classement en 1973 franchissant la ligne d'arrivée pour la première fois à la 18ème place.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: lemans.slot-racing.fr

Chevrolet Corvette #1 >1970



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Chevrolet Corvette Scalextric C2525

La Chevrolet Corvette C3 est apparue au catalogue Scalextric en 2004. La version choisie est le cabriolet avec hard-top, ailes gonflées et échappements latéraux et sera déclinée en une dizaine de décorations. Pour les modélistes une voiture blanche sans décoration est également mise en production. Pour reproduire la numéro 1, la Corvette Scalextric, (cabriolet avec hard-top) n'est pas la bonne voiture. Il faut transformer la voiture en coupé et créer un nouveau toit.

Une solution consiste à le prélever depuis un kit de Corvette de chez Revell. Une fois découpé, il faut décoller le hard-top d'origine, ajuster la nouvelle pièce, la peindre en blanc et ajouter la lunette arrière. Quelques travaux supplémentaires sont nécessaires : suppression du spoiler, des phares additionnels et du rétroviseur, peinture des jantes, du capot et du panneau arrière en noir, ajout d'un bouchon de réservoir et d'un rétroviseur obus, peinture des side-pipes.



L'HISTOIRE DU CLUB |

Paul nous raconte l'histoire du DRS de 2008 à nos jours...

2014 – La Montée Cristo

Episode 9

Nous avons un espace atelier pour le bricolage et la mécanique des "slot cars" (voitures pour Slot Racing). Oui "nous avons" car il a été supprimé. Trop sale, jamais rangé, et le tableau dénotait beaucoup avec le reste des décors. Même le sol sera rénové avec une moquette uniforme de même couleur partout.

La décision a été prise de démonter tout le coin à gauche en entrant. la place libérée nous permet d'envisager une nouvelle structure de jeu. L'idée est de construire une "course de côte" en monovoie avec des supers décors. Aussitôt la place faite, nous délimitons l'emplacement de cette construction.

Le tandem Norbert et Paul s'y atèle tous les jours et approvisionne dans un premier temps, une bonne quantité de chevrons pour étayer la future "côte" en contreplaqué de 10mm

Pas de plan fait à l'avance.

On progresse en montant et au feeling. On essaie, on présente, on mesure...et on valide le tronçon. Oui on avance par tronçon de 1,00m à 1,50m environ en veillant bien à préserver la visibilité de pilotage, partout. On pose un support de 1,50m et ensuite le rail pour dessiner l'emplacement et ainsi de suite. Voici d'ailleurs un grand tronçon d'une seule pièce ...



POUR COMMANDER LA VERSION IMPRIMEE DE CE MAGAZINE, RIEN DE PLUS FACILE:

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

The screenshot shows a web browser window displaying the Slot Car Union website. The page is for 'DRS MAGAZINE Numéro 9'. The header includes the website logo, navigation links for 'MARQUES' and 'PRODUITS', and a search bar containing 'DRS MAGAZINE'. The main content area features a product image of the magazine cover, which shows a red slot car on a track. The cover text includes 'DRS MAGAZINE Numéro 9', 'SLOT CAR & SLOT RACING', and 'Découvrez l'univers du slot'. To the right of the image is a product information box with the title 'DRS MAGAZINE Numéro 9', reference 'DRSMagazine9', and issue 'N°9 - octobre 2021'. Below this is a sharing bar and a price section showing '10,00 €' with a loyalty reward note. A quantity selector is set to '1', and there are buttons for 'COMMANDER MAINTENANT' and 'EN STOCK'. A red banner at the bottom of the product section states 'LIVRAISON OFFERTE DÈS 100€ D'ACHATS*'. At the bottom of the page, there are links for 'Description', 'Fiche technique', 'Questions', and 'Photos client'.

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

DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

24H

DE DIJON
DIJON RACING

slot

GT3

PORSCHE 997 NSR

14 & 15 MAI 2022

BACK TO RACE TRIBUTE

Réservez dès maintenant!

Contact: DRS21.contact@gmail.com

www.dijon-racing-slot.com

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.

Source: Slotmods



DIJON RACING



slot



Magazine du DIJON RACING SLOT

Contact Magazine: drs21.contact@gmail.com

Contact Club: dijon.racing.slot@orange.fr

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com