

DRS
MAGAZINE

Numéro 13

Des grapheurs & un circuit!
Tour de Corse N°2/7^{ème} partie



LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2021

Lancia Delta S4
Rallye Prince des Asturies 1986



Une rentrée bien chargée

Le magazine 100% slot

Les courses, les voitures, les circuits, et tout l'univers du slot racing



Le Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1901
<https://www.dijon-racing-slot.com/>
3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

Février 2022

L'ACTUALITE DU CLUB |



EDITO

L'élection de la plus belle voiture de slot 2021 a rendu son verdict: C'est la Lancia Delta S4 de SRC qui l'emporte face à une concurrence qui n'a pas à rougir.

Cette belle expérience en compagnie de Slot Car-Union et Slot Car Passion a été l'occasion de redécouvrir les plus belles productions de 2021. Nous remercions Denys et Christophe pour cette aventure commune.

Vous retrouverez dans ce numéro de février les finalistes de l'élection, mais aussi vos rubriques habituelles.

Une fois de plus nous remercions tous les contributeurs de ce numéro et nous vous invitons à nous soumettre vos articles ou vos idées, pour les publier au sein de ces pages.

Alors, comme chaque mois, profitez bien de votre magazine 100% slot!

Sportivement Vôtre!



NOS PARTENAIRES



VU SUR LE WEB



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

DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

JOURNÉE ÉVÉNEMENT
19 MARS 2022
9H -19H

Course d'endurance catégorie 24H 2022 - 15H-19H

Essais libres
24H de Dijon
9h-15h

Journée d'essais sur toutes les pistes du Dijon Racing Slot

TRACK DAY

10€/pilote - Inscriptions: contact@dijon-racing-slot.com

Essais libres
CSM
9h-15h

DIJON RACING

Slot

www.dijon-racing-slot.com

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...



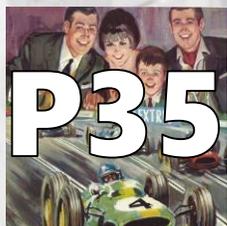
LA TECHNIQUE

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

L'ACTUALITE DU CLUB | ELECTION DE LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2021

Comme tous les ans depuis 11 ans, Slot Car Passion organise l'élection de la plus belle voiture de slot de l'année. Cette année, Slot Car-Union et le DRS MAGAZINE s'associent à cet événement aussi important pour les fabricant que pour les pilotes et passionnés.

LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2021:



36%
Des votes

Lancia Delta S4
Rallye Prince des Asturies 1986

Slot Car Union offre deux bons d'achat, le premier d'une valeur de 30 € à Julien Desmoulins et le second d'une valeur de 50€ à Claudio Albert.



Slot.it – Nissan GT-R Nismo
GT3 24h de Spa 2018

27%
Des votes



LMM – Bugatti Type 59 GP
Monaco 1934

20%
Des votes



Thunder Slot – McLaren Elva
Mk1 No.97 Can-Am 1965

17%
Des votes

Un grand merci à



&



LA VIE DU CLUB | Un membre – Une Voiture

A chaque numéro, un membre du club vous présente une voiture et son histoire.

Par Jean-Daniel

AC Cobra Revell n°64 des 24 heures du Mans 1964

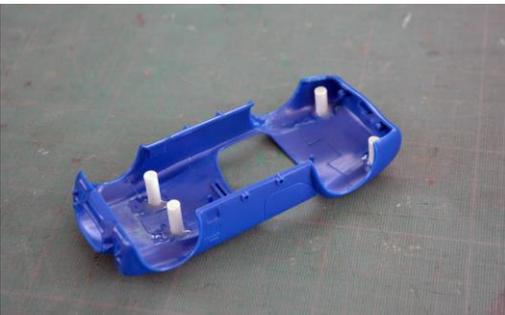
Que faire avec un kit Revell de Cobra aimablement donné par un ami, qui plus est quand on a un hard top qui traîne au fond d'un tiroir ?



Et un châssis de Cobra Ninco bien équipé qui ne demande qu'à reprendre la piste. Et bien une voiture de slot, et en particulier l'AC Cobra n°64 des 24 heures du Mans 1964.



La pose des puits de vissage et le montage à blanc



LA VIE DU CLUB | Un membre – Une Voiture

A chaque numéro, un membre du club vous présente une voiture et son histoire.

Par Jean-Daniel

AC Cobra Revell n°64 des 24 heures du Mans 1964

Suppression des trucs inutiles et bouchage des trous tout aussi inutiles, mise en apprêt et peinture des roues.



Confection du poste de pilotage avec récupération des dossiers de sièges et du tableau de bord, ajustage et dernières retouches.



Et hop, encore un peu de peinture et un coup de bombe.



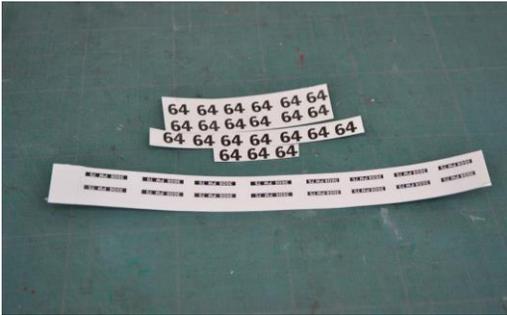
LA VIE DU CLUB | Un membre – Une Voiture

A chaque numéro, un membre du club vous présente une voiture et son histoire.

Par Jean-Daniel

AC Cobra Revell n°64 des 24 heures du Mans 1964

Un petit tour sur l'ordinateur pour fabriquer les décalcomanies (avec du rab au cas où), et l'assemblage final et la pose de deux trois accessoires



Et voila le travail, coté gauche et vue d'arrière.



Vue d'avant et les dessous.



LA VIE DU CLUB | Un membre – Une Voiture

A chaque numéro, un membre du club vous présente une voiture et son histoire.

Par Jean-Daniel

Le montage photo qui va bien pour finir



La petite histoire de cette voiture aux 24 heures du Mans 1964

L'AC Cobra COX6010 a été livrée aux établissements Chardonnet, 16 ter rue Etienne Marcel à Pantin, alors importateur officiel AC, le 19 mars 1964. La voiture est peinte en "Princess Blue" et son intérieur gainé de cuir rouge.

La voiture au départ strictement de série, fut préparée pour le Mans à l'usine AC comme l'indique le Shelby American World Registry. Elle fut équipée d'un arceau de sécurité et de roues à rayons renforcés plus larges, d'un réservoir supplémentaire en aluminium, de suspensions tarées plus dures, de phares longue portée et de diverses améliorations. Un "hard top" en fibre de verre fut également posé sur la voiture afin d'améliorer l'aérodynamisme et de protéger les pilotes en cas d'intempéries. Des lampes servant à éclairer le numéro de course la nuit pendant l'épreuve mancelle furent installées sur la porte droite et au devant du capot moteur.

Qualifiée en 41ème position avec un temps de 4'43"4, la Cobra parisienne n'avait d'autre prétention que de rallier l'arrivée. Mission accomplie puisque après avoir évolué aux alentours de la 25ème place lors des premières heures, elle remontera jusqu'au 18ème rang malgré une panne d'éclairage en fin de nuit.



LES AMIS DU CLUB



LES AMIS DU CLUB | Un petit tour en Normandie

Gaël nous présente ses réalisations



Par Gaël de Vexin sur Epte



Passionné de Slot depuis 2016 je crée mes propres bâtiments. Une vraie passion.

Introuvables sur le Marché, mes bâtiments sont faits de carton plume 5mm, de papiers imprimés et de morceaux de bois achetés dans le commerce. J'adore l'architecture. Je travaille avec aucune photo. Tout cela est le fruit de mon imagination.

J'observe beaucoup et j'enregistre. Ensuite je crée. Ça demande un peu de temps et beaucoup de patience.

Le thème de mon diorama est sur les routes normandes vu que je suis de cette région.

Il y aura bien sûr d'autres créations que je posterai sur la décoration entraide pour le Slot et que je remercie, comme Stéphane qui m'a contacté pour faire cet article.

A très bientôt.



LES AMIS DU CLUB | Un petit tour en Normandie

Gaël nous présente ses réalisations



Par Gaël Alexin sur Epte



LES AMIS DU CLUB | Impression 3D

Jean-Pierre Beltoise et ses formules 1



Par Laurent SlotCar de Douai

Laurent ●

Le sport automobile a fait naître des pilotes dont les noms continueront de traverser les époques. Jean-Pierre Beltoise est l'un de ces pilotes et sa carrière méritait bien qu'on lui rende hommage en reproduisant les voitures qui lui ont permis de connaître la gloire. Sauf que parfois, ces voitures ne se trouvent pas dans le commerce et qu'il faut s'atteler à la tâche pour les reproduire au mieux...

● DRS



L'histoire d'un pilote

Après des débuts en compétition moto, Jean-Pierre Beltoise va se tourner dès 1965 vers la F1 avec l'écurie Matra. Il aura l'occasion de piloter la plupart des F1 développées par l'écurie française, à commencer par la MS5 jusqu'à l'ultime MS120 propulsée par le mythique V12 Matra. Cette collaboration de 1965 à 1971 connut l'apothéose en 1969 avec le titre de champion du Monde des constructeurs pour Matra et sa MS80. Cette année là, Jean-Pierre a pour équipier Jackie Stewart, ils signeront un magnifique doublet au grand prix de France, Jean-Pierre terminant second. En 1972, il change d'écurie et s'installe dans le baquet d'une BRM (British Racing Motors). Au volant d'une BRM 160b, il décroche son unique victoire en F1 et sur le circuit emblématique de Monaco. Il poursuivra sa carrière dans les courses d'endurance pour s'orienter ensuite vers la prévention routière. Une magnifique victoire à Monaco et pas la moindre reproduction en slot pour marquer cet exploit, c'est pour cela que je me suis penché sur cette F1 afin d'en produire une maquette roulante pour mon circuit 1/32ème. Mais avant cette BRM, je me suis attelé à la voiture du doublet : la Matra MS80



LES AMIS DU CLUB | Impression 3D

Jean-Pierre Beltoise et ses formules 1



Par Laurent SlotCar de Douai

La MATRA MS 80

Là encore, rien n'existait sur le marché du slot. Je me suis donc mis à la recherche d'une documentation technique solide pour me lancer dans la modélisation en 3D de cette voiture. Lorsque je me suis attaqué à cette conception, je n'utilisais pas encore les châssis F1 de chez Policar. J'ai donc développé un châssis-coque en deux parties qui prend en « sandwich » un moteur F1 d'origine Scalextric tout en entraînant une transmission personnelle. Cette F1 a été dessinée à l'échelle du 1/32ème. J'ai essayé d'y apporter le maximum de détails avec un soin tout particulier pour les échappements mais aussi pour les minuscules supports des rétroviseurs. Toutes les pièces ont été obtenues via une impression résine. L'épaisseur de couche étant de 0,05 mm, le résultat « brut d'impression » nécessite un léger ponçage afin de faire disparaître l'effet de marche d'escalier. Ayant réalisé cette F1 durant le premier confinement, j'ai dû me rabattre sur les peintures en stock pour réaliser sa finition. Le bleu Revell n°52 est un peu trop foncé à mon goût mais je n'avais pas d'autre choix. Les différents marquages ont été reproduits numériquement pour permettre ensuite la fabrication des décalcomanies. En plus de la voiture de Jean-Pierre Beltoise portant le numéro 7, j'ai également réalisé la N°2 pilotée par Jackie Stewart. Bien que les performances soient au rendez-vous dans cette configuration avec le moteur F1 scalextric, j'ai depuis modifié le modèle 3D pour lui permettre de recevoir un châssis Policar, à l'image de ce qui a été fait pour le développement des BRM et pour rendre service aux utilisateurs de ce type de châssis.



LES AMIS DU CLUB | Impression 3D

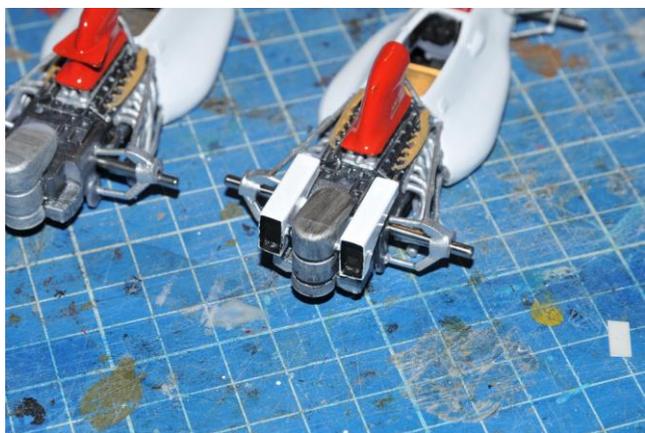
Jean-Pierre Beltoise et ses formules 1



Par Laurent SlotCar de Douai

La BRM 160b

Mon aventure avec BRM a commencé par la réalisation de la 153, celle ayant permis à Pedro Rodriguez de remporter le grand prix de Belgique en 1970. S'en est suivi la création de la 160 en version B et C. La version B étant celle qui nous intéresse aujourd'hui puisque c'est avec elle que Jean-Pierre emporte son unique voiture en F1 à Monaco. La conception numérique m'aura permis ici de reprendre une bonne partie des fichiers de la 153 pour les faire évoluer en formes et dimensions vers la 160. A cette première base a été ajoutée les détails propres à la 160 : corne d'entrée d'air, nouvel arceau, ailerons différents, écopes de refroidissement pour les freins du train avant. Les différences étant mineures entre la 160B et la 160C, je n'ai pas pu résister à la tentation de prévoir un jeu de pièces permettant de réaliser les deux versions. C'est ainsi que les joues latérales de l'aileron arrière ont été imprimées séparément de l'aileron. On peut donc reproduire les deux versions d'ailerons en choisissant simplement les joues adaptées à la version. Il en va de même pour la corne d'entre d'air qui a été déclinée pour les deux versions et l'ajout des entrées d'air latérales propres à la 160C. Tout ceci m'a permis de réaliser la 160C pilotée en 1973 par celui qui deviendra triple champion du monde: le très célèbre Niki LAUDA. Contrairement à la Matra, les BRM ont été développées à l'échelle du 1/31ème pour être « raccord » en terme de taille avec les F1 commercialisées par Policar. Le châssis Policar utilisé se glisse très discrètement sous la coque des BRM, le guide avant est un slot-it réf CH66 et l'essieu moteur est doté de jantes en aluminium munies d'inserts réalisés en impression 3D.



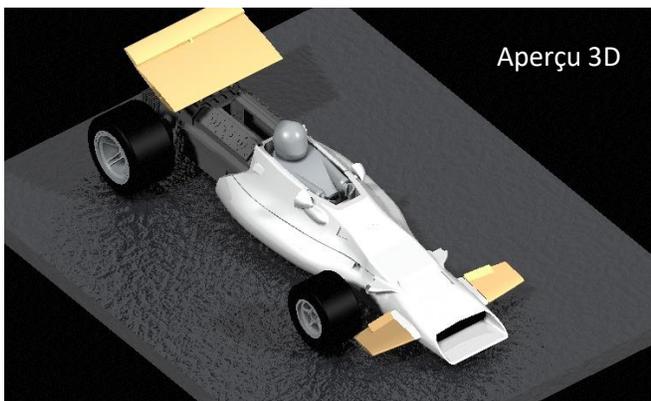
LES AMIS DU CLUB | Impression 3D

Jean-Pierre Beltoise et ses formules 1



Par Laurent SlotCar de Douai

L'intégration de ce châssis a nécessité la conception d'un support de guide spécifique qui vient se monter sur ce dernier et qui sert également de guide pour l'essieu avant. La finition aura été le point le plus délicat avec le décor aux couleurs de Marlboro, vestige d'une époque où les producteurs de cigarettes avaient la main mise sur le sponsoring en F1. La principale difficulté réside sur les marquages « Marlboro » blancs situés autour du cockpit. L'impossibilité d'imprimer en blanc m'a amené à utiliser une méthode originale en utilisant du papier transparent pour décalcomanie. Les lettrages ont été dessinés en blanc sur un fond rouge, après avoir téléchargé la police de caractères propre à Marlboro. Le blanc n'étant pas imprimé, il suffisait ensuite d'appliquer ces décalcomanies sur un fond blanc. C'est d'ailleurs cette première teinte qui a été appliquée sur l'intégralité de la voiture (blanc brillant Tamyca X-2). Les marquages ont été posés avant de peindre les zones en rouge, en s'appliquant à être au plus près du contour de ces derniers. Tout comme la Matra, le reste des décalcomanies a été conçu numériquement avant d'être imprimé puis posé sur la voiture. Les pare-brises sont issus d'une impression 3D obtenue à l'aide de résine translucide. Comme toutes les pièces issues d'une impression en résine, un durcissement aux UV est nécessaire. Mais, dans le cadre des pièces translucides, le processus a tendance à faire jaunir ces pièces. Il est donc préférable d'opter pour un durcissement plus lent en exposant les pièces aux UV naturels. Pour les personnes intéressées par ce modèle, j'avais imprimé quelques jeux de pièces supplémentaires, il me reste donc quelques kits disponibles (me contacter pour plus d'informations à ce sujet : laurentslotcar@gmail.com)



LES AMIS DU CLUB | Impression 3D

Jean-Pierre Beltoise et ses formules 1



Par Laurent SlotCar de Douai

Conclusion

Après la présentation de ma Rosalie dans le DRS Magazine n°4, cette Matra MS80 et ces BRM 160 B et C apportent une fois de plus la preuve de l'immense liberté de création offerte par l'impression 3D associée à la modélisation 3D. Certes, il ne faut pas compter ses heures mais le plaisir de faire rouler « ses voitures » qui resteront souvent uniques est immense. Bon Slot à tous et à très bientôt pour partir à la découverte de nouvelles voitures.



LES AMIS DU CLUB | Impression 3D

LOLA T290 par FVSlot



Par Frédéric de Douai

Je m'appelle Frédéric Veillon 48ans, je suis chargé de formation sur des produits technique après plus de 20ans de bureau d'études et de conception de produit.

J'ai encore des souvenirs d'enfance de mon 1er circuit Jouef le mont Faron tout comme les 1eres courses de cotes, la montée dans la barquette ARC de Pierre, le cœur qui s'emballe avec les tours moteurs. Mon amour pour le sport auto vient probablement de là.

J'ai pratiqué le karting et le Sim Racing durant de nombreuses années.

En 2014 je découvre le slot à l'ASA (Lyon), la qualité du matériel, le coté préparation, l'ambiance me plaît, je me lance. J'achète ma 1ere poignée :une Parma, une voiture : une McLaren M8D Slotit. En parallèle je commence à annexer mon garage en installant un circuit 2 voies Ninco de 16m qui devient rapidement un 4 voies de 25m...

Vient l'envie de faire quelques courses en dehors des 2 circuits de l'ASA, apprendre à préparer les voitures. Rouler en équipes sur les épreuves d'endurance jusqu'à faire les 24h de Cognin, de Dijon avec les relais de nuit. Bref je prend mon pied... j'adore le slot.

Habitué aux grandes marques de slot, arrive le montage de quelques châssis HRS autant une Porsche 908 GB Track rien de plus facile mais une Lancia Stratos là c'était un sacré challenge. Puis vient l'envie de monter une équipe pour le GPL (Lèguevin) de 2020 où il faut monter un kit résine, mon choix se porte sur un kit penelope pit line. Il faut travailler et préparer l'ensemble chassis/carro. cela fini par payer afin d'avoir un modèle très agréable à faire rouler et pas des moins rapide.



Sur le retour de ce week-end mémorable, une idée me trotte dans la tête : pourquoi ne pas faire ses propres carrosseries lorsqu'on ne trouve pas son bonheur ?

Etant fan des « barquettes » je scrute internet à la recherche d'un modèle pas forcément courant en slot. Mon choix s'arrête sur la Lola T290.

LES AMIS DU CLUB | Impression 3D

LOLA T290 par FVSlot

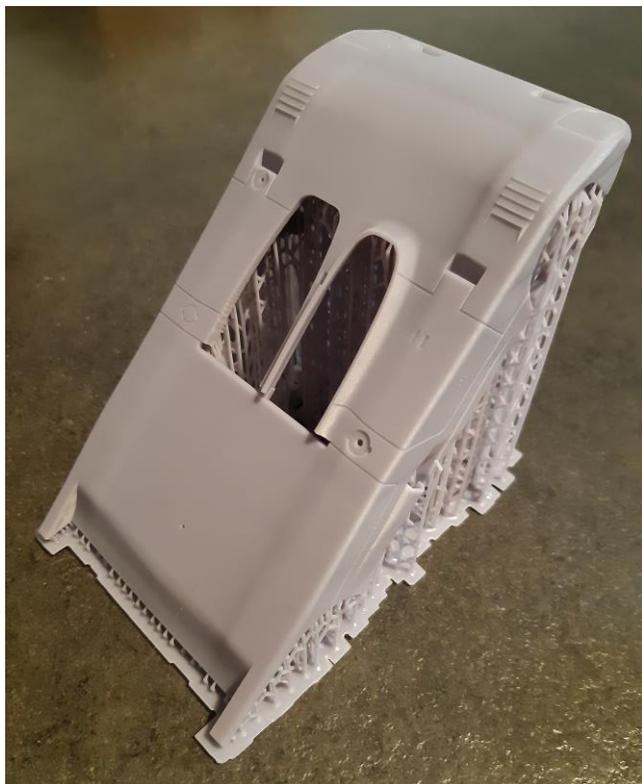
Par Frédéric de Douai

Coté mécanique et châssis je choisis une base BRM au 1/24 car les dimensions à cette échelle correspondent à une Alfa BRM. L'autre avantage des Gr2 BRM est de pouvoir rouler sur circuit aussi bien Carrera que Ninco.

BRM Alfa/ T290

Reste à modéliser mon choix ! La conception 3D c'est comme le vélo ça ne s'oublie pas, ça ne se fait pas en 4 ou 5 heures non plus. Je ne compte pas les heures devant le PC, je conçois moi même la carrosserie pour l'assembler sur le châssis. J'essaie d'apporter un maximum de détails avec d'autres pièces comme les rétroviseurs, les bouchons d'huile et d'essence, l'arceau ou encore l'arrière de la boîte de vitesse. Au fur et à mesure j'apporte quelques petites retouches : l'ajout d'un cockpit et la dernière en date un arceau renforcé.

Pour la fabrication je décide fin d'année 2020 d'acquérir une imprimante 3D. Après des mois de conception et d'essais d'impression le rendu me convient : l'objectif est atteint.



Le kit carrosserie est constitué des différentes pièces en impression 3D, le corps et la tête du pilote sont moulés par François, l'ASA est une grande famille !

LES AMIS DU CLUB | Impression 3D

LOLA T290 par FVSlot

Par Frédéric de Douai

Il faut à présent apporter une touche de réalisme en reproduisant plusieurs décorations de l'année 1972 du championnat d'Europe des voitures de sport 2l. Passage à la peinture et réalisations de décalcomanies.



Aujourd'hui j'ai 4 versions finies pour en faire une catégorie à l'ASA.



En postant mes réalisations sur les réseaux Facebook, Instagram, j'ai eu les félicitations de nombreux contacts pour le travail et certains me demandent si je peux fournir la carrosserie ou des ensembles complets. Je me dis pourquoi pas.

Il faut savoir que je travaille sur mes modèles uniquement certains soirs et week-ends, je fais cela pour le plaisir. Je travaille à la demande et il me faut un peu de temps. Le délai est de 2 à 3 semaines pour un kit carrosserie et de 4 à 5 semaines pour un kit RTR décoré. Pour ce dernier je me suis fait une réflexion : un kit complet mérite bien un bel emballage. J'ai demandé à Pascal (un autre membre de l'ASA!) de me fabriquer des boîtes pour les kits complets décorés.

LES AMIS DU CLUB | Impression 3D

LOLA T290 par FVSlot



Par Frédéric de Douai

Contact: Facebook : FVSlot ou par mail fvslot.racing@gmail.com



La petite dernière



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

Tour de Corse n°2 / 7ème Partie : Les graffeurs



Par Pépone de l'Argentière



L'Argentière •



Sur le dessus du tunnel en béton, il restait un petit espace libre inutilisé. J'ai donc décidé de m'en servir pour rajouter des détails supplémentaires. Après avoir trouvé l'idée d'y installer des graffeurs venus exercer leur art sur ce petit pan de mur, j'ai donc commencé par chercher les figurines adaptées sur le net puis débuté la préparation de la zone...

L'arrière du mur de protection du tunnel en béton.

Pour que cet espace soit parfaitement relié avec le dessus du tunnel, j'ai donc prolongé la partie rocheuse sur ce bout de terrain pour que l'ensemble soit homogène...



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

Tour de Corse n°2 / 7ème Partie : Les graffeurs



Par Pépone de l'Argentière

Après avoir trouvé le placement idéal des figurines et le modèle qu'ils allaient « tagger » sur le mur (clin d'oeil à ma voiture de rallye et mon pilote préférés), j'ai peint les trois personnages et traité le sol en déposant du sable. Alors que les figuristes ne m'en veulent pas trop car je ne suis pas un peintre professionnel et cela se voit !



Dans ce cas là, le choix de cet emplacement s'y prêtait bien car il est à l'abri mais en même temps assez accessible pour les jeunes taggeurs ». Et puis l'arrière du mur du tunnel, offre une belle paroi sur laquelle ils peuvent laisser libre court à leur art. Donc logiquement ils ne pouvaient pas trouver de meilleur endroit....



Une scène de vie supplémentaire qui trouve naturellement sa place sur le tracé de la piste.

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

Tour de Corse n°2 / 7ème Partie : Les graffeurs



Par Pépone de l'Argentière



Puis pour finir la peinture des rochers est venue conclure les travaux de ce petit coin de la piste. Tous les graffitis sont des impressions réalisées sur du papier normal et collés directement sur le mur.



Cet espace représente un petit coin bien sympa qui apporte de nouveaux détails au circuit.

A suivre.

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 Nurburging 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 !

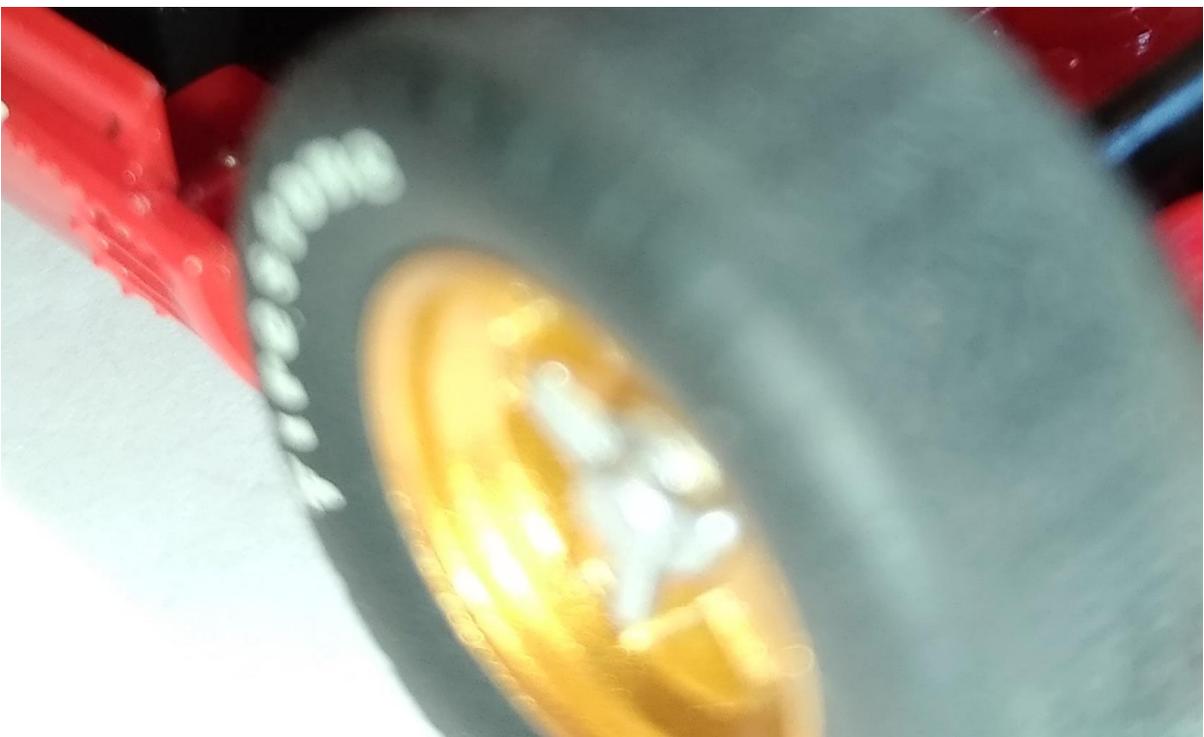
Alors, comme il l'avait promis à Magdalena, il raccrocha le casque et les gants... Mais pas tous les soucis. Bien des années plus tard, reconverti avec succès en sous traitance automobile, il fut kidnappé en vue d'une demande de rançon à son épouse. Après toutes ces années, simple et communicant, il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



Carrera Evolution 27569 Porsche 917K "Porsche Salzburg No.23", 1970



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



LUBRIFICATION, INSTALLATION CARROSSERIE & CENTRE DE GRAVITE

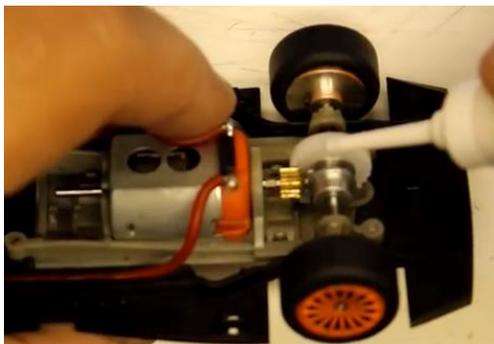
La lubrification, l'installation de la carrosserie et le réglage du centre de gravité sont des points de détails importants. Ils peuvent changer radicalement le comportement de la voiture. Ils sont à traiter avec attention.

MATERIEL NECESSAIRE :

- Graisse
- Huile
- Plomb

MODE OPERATOIRE :

1. Huilez les paliers suivants :
2. Graisser le pignon d'entraînement, en déposant la graisse dans la rainure prévue entre les dents et l'axe, par petits points de graisse, puis faire tourner les roues pour répartir la graisse en vous aidant de brussels pour mieux étaler.



3. Mettre en place la carrosserie et la visser à l'aide des deux vis : visser pour arriver en butée, puis dévisser d' ½ tour environ pour laisser de la liberté au châssis, pour ne pas le contraindre et perdre les effets du redressage. Contrôlez le jeu avant/arrière.



TECHNIQUE | ESSAI NOUVEAUTÉ

Châssis Posillipo Slot Car – 3ème Partie

Par Stéphane

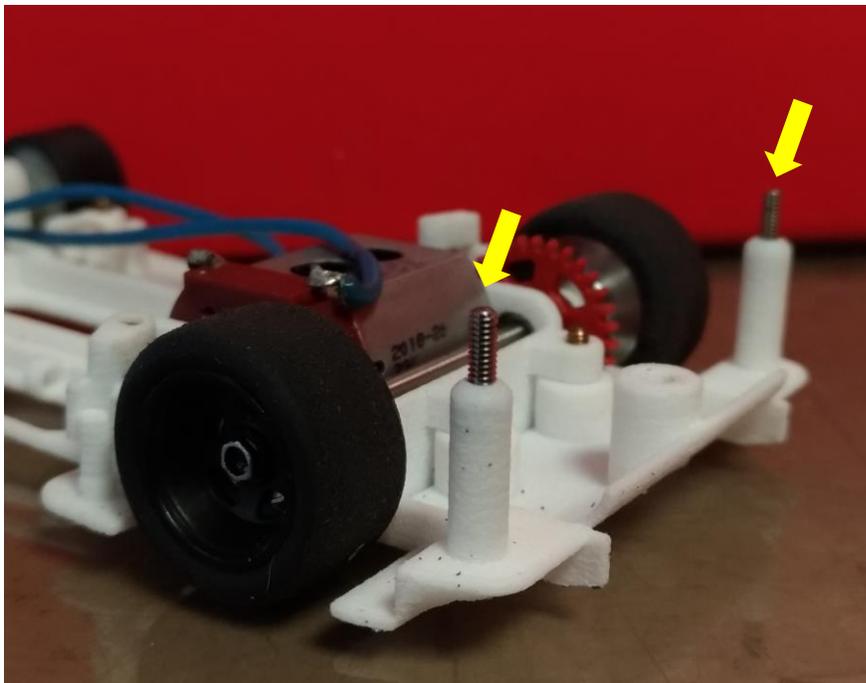


Il y a quelques semaines, nous avons été contacté par Claudio de Posillipo Slot Car.

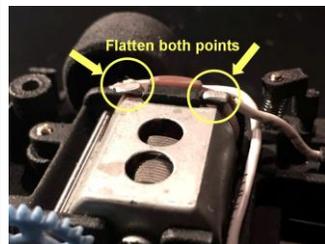
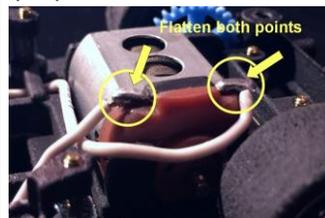
En effet, il souhaitait nous faire découvrir les derniers projets de ce club un peu particulier, porteur de projets d'amélioration des voitures que nous utilisons régulièrement dans nos clubs.

Essais en piste

Comme nous l'avons vu dans le numéro précédent, le moteur touche dans la carrosserie. Les puits pour vis sans tête sont très utiles pour compenser ce défaut: Ils permettent de ré-hausser la carrosserie pour supprimer les différentes interactions que l'on peut avoir au montage:



Conseils trouvé (après l'essai) sur le site Posillipo Slot Car sur la préparation du moteur:



Il est aussi conseillé d'utiliser un intérieur Lexan.

Ces différents réglages réalisés, nous pouvons prendre la piste.

Les premiers tours de roues confirment l'objectif de Posillipo Slot Car: L'utilisation d'un moteur à cage courte combiné à un châssis très souple amène une grande douceur dans la conduite.

Cette configuration permet d'absorber facilement les erreurs de gâchette, en limitant, par exemple, les coups de raquette que l'on peut avoir avec la configuration d'origine, si on n'est pas assez progressif avec la poignée.

Cela conviendra parfaitement à un débutant ou pour du Home Racing.

TECHNIQUE | ESSAI NOUVEAUTÉ

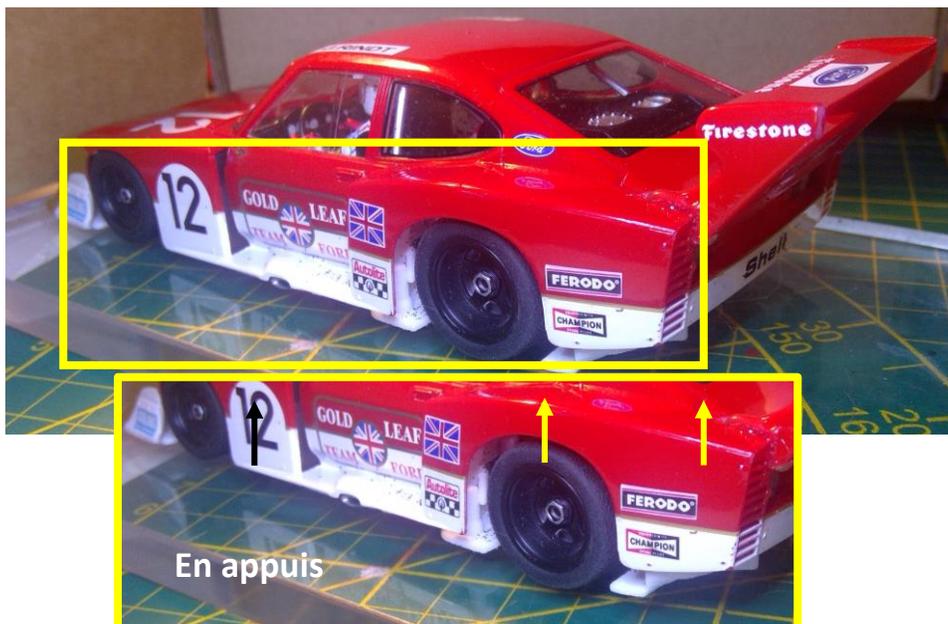
Châssis Posillipo Slot Car – 3ème Partie

Par Stéphane



Essais en piste

Dès lors qu'on souhaite attaquer un peu, les difficultés apparaissent. La souplesse du châssis ajoutée aux ressorts du berceau moteur limitent l'accès aux limites de vitesses souhaitées en course. La roue arrière intérieur se lève trop facilement, même en durcissant les ressorts.



Ainsi, la voiture prend beaucoup de roulis. Il est difficile d'attaquer dans les grandes courbes avec des changements d'appuis. Il faut donner trop de coups de frein pour réaliser les transferts de masse, entraînant la perte des dixièmes nécessaires à la performance.

Pour conclure, le châssis Posillipo ne tient pas les promesses qu'il pouvait laisser entendre au moment de sa découverte. Il est certes très confortable à conduire, mais ne permet pas d'aller chercher les derniers dixièmes nécessaires pour se battre en course. Il sera parfait pour de jeunes pilotes ou pour se faire plaisir à la maison. C'est d'ailleurs le leitmotiv de la marque: « Posillipo Slot est là uniquement pour vous aider à vous amuser avec les slot cars ». Il est aussi à noter que PSC indique que les châssis PSC sont les seuls qui peuvent accueillir la puce oXigen sur les voitures Sideways.

Mais sa base est bonne et nous sommes certains que le Posillipo Slot Car va trouver les améliorations nécessaires pour se battre en tête des pelotons.

LES CHRONOS:

Configuration Posillipo Slot Car: **10''33**

Configuration Sideways: **9''90**

RESULTATS | Back to Race Championship

Porsches en ballade



Par Stéphane

Encore une belle course ce mois-ci, pimentée par le tirage au sort des voitures avant la course. 20 minutes pour prendre en main la voiture: un sacré challenge!

Retour sur la course en image:



"BACK TO RACE CHAMPIONSHIP!"



CHAMPIONNAT | Images des courses

13 janvier
2022



GR5



21 janvier
2022



CHAMPIONNAT

LE CLASSEMENT

Classement générale – Saison 14

Classement en live



positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	1	488	Didier	19	12
podium	2	414	Philippe Ch.	20	3
podium	3	407	Stéphane	19	1
top 10	4	390	Cédric J.	20	
top 10	5	353	Jean Daniel	15	5
top 10	6	312	Patrick	19	
top 10	7	236	Christian	15	
top 10	8	215	Michaël	16	
top 10	9	132	Denis	8	
top 10	10	100	Claude	5	
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
18 février 22		
24 février 22		
4 mars 22		
10 mars 22		
19 mars 22		



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.



PROCHAINES ANIMATIONS

Soirées Privées au Club



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.

Alpine A110 #51 >1968

L'Alpine A110 n°51 des 24 heures du Mans 1968



C'est le niçois Bernard Collomb qui engage cette Alpine A110. Six fois au départ d'un Grand Prix de Formule 1 entre 1961 et 1964 sur une Cooper et une Lotus préparées par ses soins, il aligne au départ des 24 heures du Mans 1968 une berlinette Alpine A110 équipée d'un moteur spécial de 1289 cm³.

Associé au lyonnais François Lacarrau, meilleur "gordiniste" de la saison 1967, ils réussissent à se qualifier in extremis pour la course avec le dernier temps en 5'01"4, à près d'une minute et demi de la pôle position de Jo Siffert. Plus à l'aise dans les lacets du Turini que sur la ligne droite des Hunaudières, l'Alpine n'est pas réellement à sa place dans la grande épreuve sarthoise. Après un début de course honorable jusqu'à la huitième heure où elle pointe en 34ème position sur 40 voitures restantes, l'Alpine n°51 va passer par la suite beaucoup de temps à son stand accablée par de très nombreux ennuis mécaniques. Elle passera la ligne d'arrivée bonne dernière après avoir parcouru 167 tours et ne sera pas classée pour distance insuffisante. Les 2288 kilomètres parcourus en 24 heures par l'Alpine lui auraient donné la victoire en .. 1925.



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.

Alpine A110 #51 >1968



Fidélité :



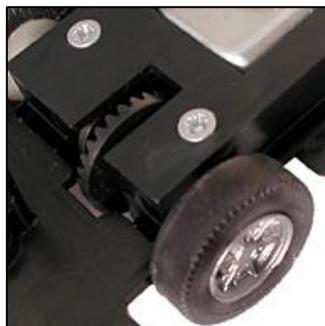
Performances :



L'Alpine A110 SRT

L'Alpine SRT est la première reproduction sérieuse au 1/32ème de la célèbre berlinette pour le slot racing. Jouée au 1/40ème et Polistil au 1/32ème ont inscrit ce modèle à leurs catalogues dans les années soixante dix, mais depuis, l'offre au 1/32ème était restée vierge jusqu'en 1999. Le moulage de la voiture en résine est très fidèle et les proportions sont très justes.

La finition est bonne avec des accessoires rapportés en photo-découpe comme les essuies glaces. La peinture finement appliquée donne à ce modèle un grand réalisme. L'Alpine est plus à l'aise dans une vitrine que sur la piste où le poids plume et le faible empattement rendent la voiture délicate à piloter. Avec de bons pneus il est possible de rouler correctement avec cette très belle reproduction.



L'HISTOIRE DU CLUB |

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

2018... Les grandes heures

Episode 12

Quelques images des grands moments du club:



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 product page for 'DRS MAGAZINE Numéro 13' on the website 'www.slotcar-union.com'. The browser's address bar shows the URL 'https://www.slotcar-union.com/fr/slot-car-union/20534-drs-magazine-numero-9-9791034376377.html'. The website header includes navigation links for 'MARQUES' and 'PRODUITS', a search bar containing 'DRS MAGAZINE', and a shopping cart icon with a '3' notification. The main content area features a large image of the magazine cover for 'Numéro 13', which highlights 'LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2021' and 'Lancia Delta S4'. Below the image, the price is listed as '10,00 €' with a note 'Vous cumulez 10 points de fidélité'. 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 area states 'LIVRAISON OFFERTE DÈS 100€ D'ACHATS*'. The footer of the page includes links for 'Description', 'Fiche technique', 'Questions', and 'Photos client'.

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

80€ par équipe + repas

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: contact@dijon-racing-slot.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: Facebook



DIJON RACING



Slot

DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

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