DRS MAGAZINE

Numéro 14

Tour de Corse n°2

8 ème Partie : Le bar-tabac

Toute l'actualité du slot

Le magazine 100% slot

Les courses, les voitures, la déco, les circuits:
L'actualité de l'univers du slot

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

Mars 2022

L'ACTUALITE DU CLUB

EDITO

Chers ami(e)s du DRS MAGAZINE. Ce numéro du mois de mars est une fois de plus très complet.

Vous retrouverez vos rubriques habituelles et bien entendu les articles de nos contributeurs.

Ce mois-ci, avec l'aide précieuse de Péponne (que nous remercions vivement), vous trouverez même un circuit en Espagne, qui vaux le détour!

Si comme David, Gilles, Jean-Luc et tous les autres, vous souhaitez publier un article dans notre magazine, n'hésitez pas à nous contacter. Nous vous accompagnerons dans la démarche et dans la mise en page.

L'important est de partager cette passion que nous avons tous.

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

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

LA VIE DU CLUB

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

Ferrari 512F n°7 des 24 heures du Mans 1971

Avec une Ferrari 512M Spirit en trop, il est tentant de jouer les Mike Parkes en miniature et de transformer la belle en 512 F.

Un toit et un pare-brise de Porsche 917 Airfix sont découpés et ajustés à la place de celui d'origine.

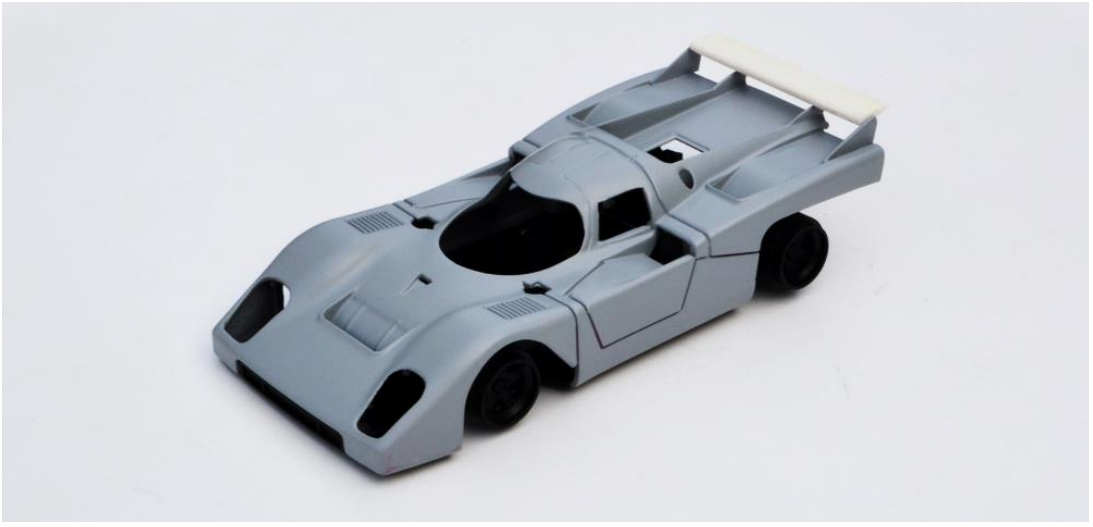
LA VIE DU CLUB | Un membre – Une Voiture

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

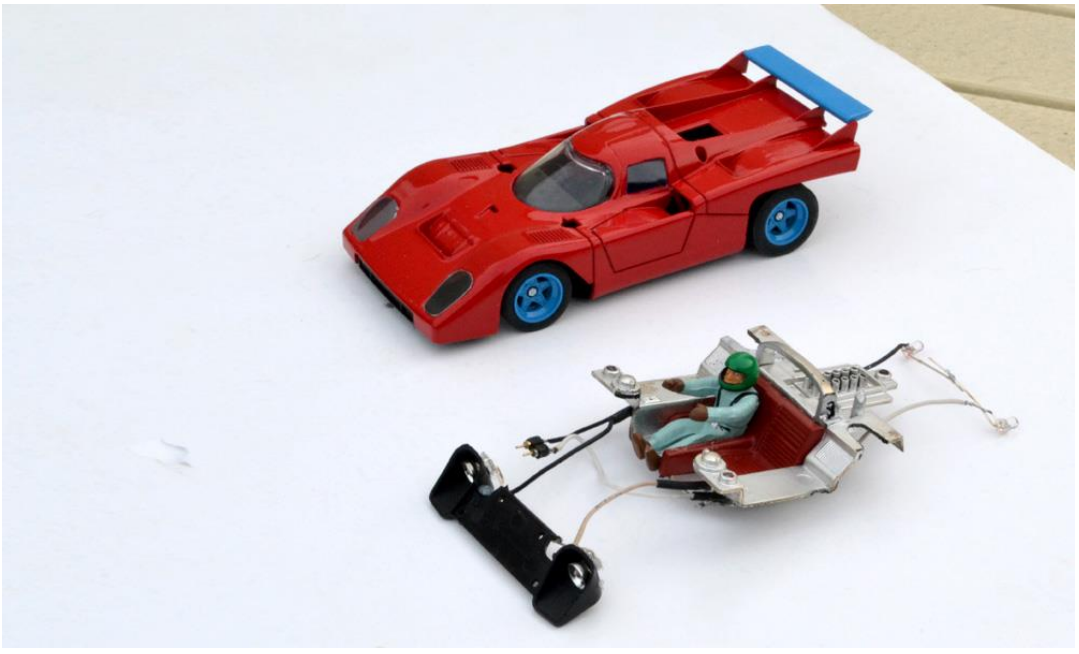
Par Jean-Daniel

Ferrari 512F n°7 des 24 heures du Mans 1971

Confection de l'aileron et de ses supports, mise en apprêt et montage à blanc sur le châssis



Remontage du poste de pilotage et de l'éclairage.



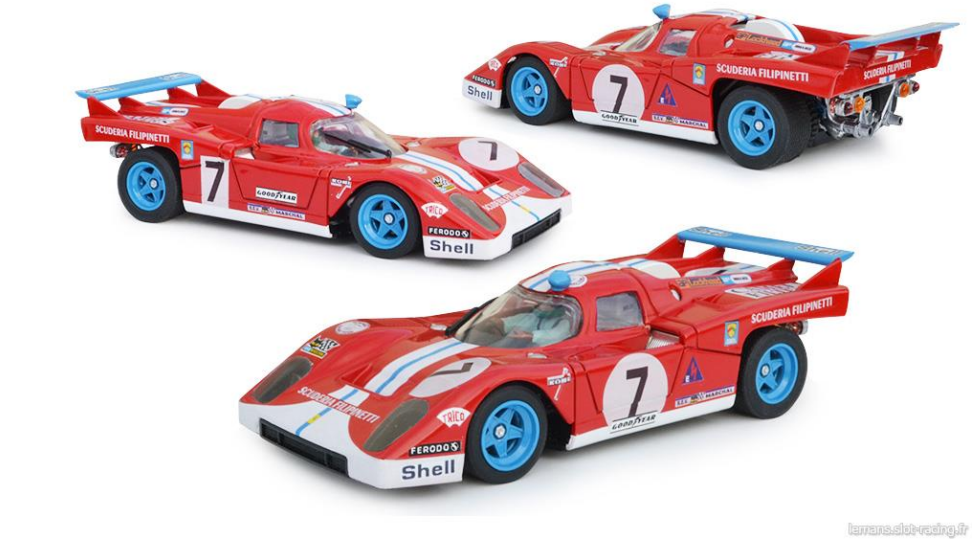
LA VIE DU CLUB | Un membre – Une Voiture

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

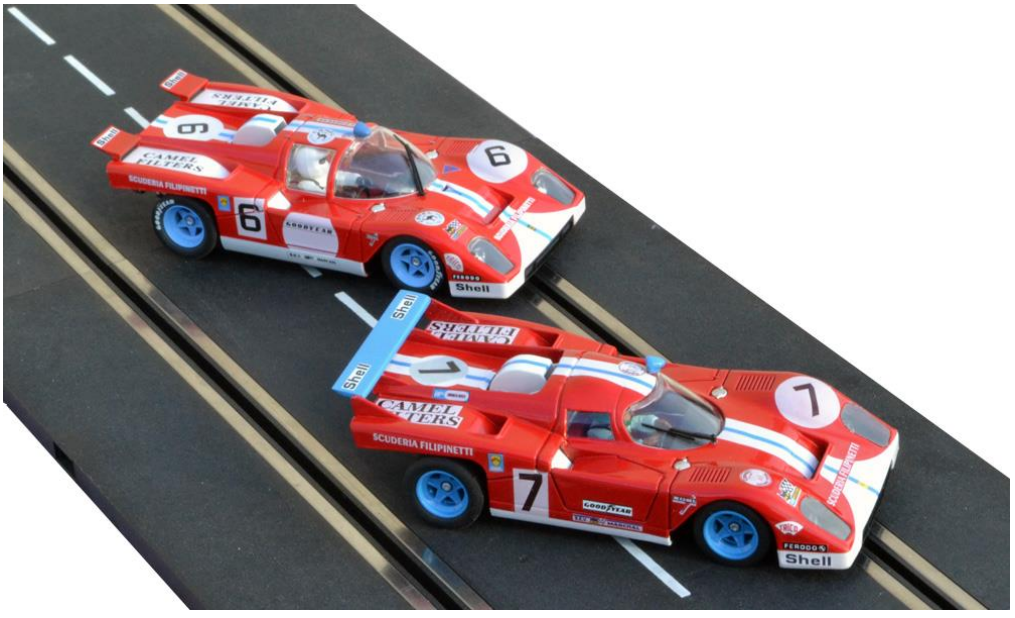
Par Jean-Daniel

Ferrari 512F n°7 des 24 heures du Mans 1971

Un peu de peinture, quelques décalcomanies et le tour est joué.



La belle 512F numéro 7 avec sa sœur d'écurie la 512M numéro 6.



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 1971

La Ferrari 512M châssis numéro 1048 réapparaît sous le nom de 512F (F comme Filipinetti) après de profondes modifications effectuées par la Scuderia Filipinetti dans les ateliers de Formigine. Sous un aspect proche de l'original, la carrosserie n'a plus rien de commun avec celle de la 512M. Le capot avant est plus enveloppant à la base du pare-brise, le cockpit est plus petit, les flancs sont droits et le capot arrière est totalement remodelé.
Mike Parkes a également revu l'habillage du châssis tubulaire. L'avant est allégé, le toit abaissé de 4 cm est aligné sur un pare-brise type 917. Le cockpit étant plus étroit de 12 cm, le volant a été décalé et des radiateurs d'eau plus grands ont pu être montés, ce qui a nécessité de revoir la forme du capot arrière. Celui-ci est surmonté d'un seul aileron.

9ème au premier tour, Parkes gagne trois places avant d'être le premier des ténors à ravitailler, après 40' de course. Retrouvant sa 6ème place en fin d'heure, puis gagnant une place dans la suivante, la Ferrari chute au 9ème rang après que Pescarolo ait calé suite à son ravitaillement.
Peu après minuit Parkes sort de la route à Maison-Blanche. Il tape les rails des deux côtés, abîmant notamment les capots, le réservoir et la suspension arrière, mais il parvient à rentrer aux stands. Une heure et 47 minutes de réparation sont nécessaires avant que Parkes ne puisse repartir pour un tour de contrôle avant de passer le relais à Pescarolo. Mais Henri ne bouclera que trois tours avant qu'une chute de pression d'huile ne provoque l'abandon définitif aux environs de la mi-course.

LES AMIS DU CLUB

LES AMIS DU CLUB | Décoration de circuit

Les réalisations 3D de Jean-Luc

Par Jean-Luc de Vexin sur Epte

Passionné de circuits électriques depuis mon plus jeune âge, j'ai eu mon premier circuit Jouef à l'âge de 14 ans. À l'époque, j'avais une pièce entièrement dédiée à cette passion. Même si je suis toujours passionné par les véhicules au 1/40ème (je suis toujours à l'affût de la perle rare), dans les années 2000, j'ai commencé à m'intéresser au 1/32ème. J'ai commencé sur du Scalextric et du Ninco classique pour ensuite partir sur du Ninco digital. Jouer tout seul ou avec mes enfants me plaisaient mais j'avais aussi envie de rencontrer d'autres personnes. J'ai fini par trouver un endroit pour se retrouver et c'est là que j'ai découvert la technologie DAVIC. Après quelques années, le local a fermé et c'est un ami qui a construit une piste chez lui.

LES AMIS DU CLUB | Décoration de circuit

Les réalisations 3D de Jean-Luc

Par Jean-Luc

Avoir un circuit, c'est bien, mais un circuit décoré, c'est mieux !!! J'ai d'abord commencé à faire des décors en carton plume puis en 2018, j'ai fait l'acquisition d'une imprimante 3D. C'est à ce moment-là que j'ai commencé à reproduire quelques décorations pour mes amis puis à en inventer quelques-unes.

En cette fin d'année 2021, j'ai fait l'acquisition d'une imprimante résine, je vais donc pouvoir créer de nouvelles décorations pour les circuits de mes amis.

LES AMIS DU CLUB | L'inspiration espagnole

Une piste Scalextric dédiée à sa ville.

Par Pépone de l'Argentière

Ce mois ci on se rend en Espagne pour découvrir la piste Scalextric d'Oscar Segui qui réside dans la ville d'Alzira près de Valence. Il nous présente dans cette interview sa belle piste qui est à la fois un hommage sa ville mais aussi à son épouse.

DRS : Pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs svp ?

OS : *Je m'appelle Óscar Seguí, j'ai 50 ans et j'habite à Alzira (Valence) en Espagne. Mes hobbies sont multiples: Le sport en général (Surtout le football, la F1 et le motocyclisme), le montage de dioramas et de maquettes de toutes sortes, notamment celles liées au monde des slot cars.*

DRS : Depuis combien de temps vous intéressez vous au slot ?

OS : *Depuis que je suis enfant, mes parents m'ont offert mon premier Scalextric, que j'ai d'ailleurs toujours et qui fonctionne comme au premier jour. Très vite, j'ai pris goût à l'assemblage de maquettes, de motos, d'avions, de voitures, de bateaux, etc ... que j'avais l'habitude de peindre. Et depuis, j'ai gardé ce hobby, que je perfectionne depuis au fil du temps et des années qui passent en réalisant ces pistes ou dioramas, que je fais aussi en taille réelle comme décoration.*

La piste d'OScar Segui d'Alzira près de Valence

LES AMIS DU CLUB | L'inspiration espagnole

Une piste Scalextric dédiée à sa ville.

Par Pépone de l'Argentière

DRS : Quand avez-vous commencé les travaux de votre piste et qu'est-ce qui vous a poussé à la construire ?

OS : *Je dois dire qu'entre le moment où j'ai commencé à travailler sur cette piste et celui où je l'ai terminé, plus d'un an s'est écoulé. Bien sûr, j'y travaillais pendant mon temps libre, mais presque chaque jour, j'y consacrais deux ou trois heures...*

Ce qui m'a poussé à le faire, c'est bien sûr le plaisir de faire ce que j'apprécie. Une fois chaque nouveau projet terminé, j'aime aussi prendre des photos de toutes mes voitures dessus (la photographie est une autre de mes passions).

DRS : Quel est le nom de votre piste et d'où vient le choix de son thème ?

OS : *Ma piste n'a pas de nom et le choix de la décoration de la piste vient surtout du fait que dans ma ville Alzira comme dans la capitale de ma ville (Valence) il y a des murs de la période islamique et j'aime ces constructions et c'est un peu un hommage. Et le tracé de la piste est avant tout lié à la place dont je disposais et pas déterminé par une envie précise.*

LES AMIS DU CLUB | L'inspiration espagnole

Une piste Scalextric dédiée à sa ville.

Par Pépone de l'Argentière

DRS : Le choix des matériaux de construction pour la piste est il lié à des contraintes de place ou pour d'autres raisons?

OS : *Pour des raisons pratiques et de facilité de travail avec le matériel.*

DRS : Quelles sont les dimensions de votre piste?

OS: *Les dimensions sont de 3m de long et 1,50 de large. Le problème avec les pistes de slot c'est la place qu'elles prennent car tout le monde ne dispose pas d'un espace permanent assez grand pour cela.*

LES AMIS DU CLUB | L'inspiration espagnole

Une piste Scalextric dédiée à sa ville.

Par Pépone de l'Argentière

DRS : Possédez vous toujours cette piste ?

OS: *Bien sûr. J'en ai aussi une autre de dimensions similaires mais avec un thème totalement différent de celui-ci, il s'agit plutôt d'un vélo de rallye de montagne.*

DRS : Quelles est la partie de votre travail de construction de votre piste qui vous a le plus plu et pour quelles raisons ?

OS : *En général, toutes les pièces de la piste sont fabriquées avec soin et j'ai essayé de les rendre aussi parfaites que possible.*

LES AMIS DU CLUB | L'inspiration espagnole

Une piste Scalextric dédiée à sa ville.

Par Pépone de l'Argentière

DRS : Quelles ont été les difficultés que vous avez rencontré lors des travaux ?

OS : *Avant tout, il faut adapter la piste à l'espace disponible et utiliser au mieux l'espace.*

DRS : Quelles sont les éléments que vous n'avez pas fabriqué vous-même et/ou que vous avez acheté pour finaliser la construction de votre piste ?

OS : *Je fabrique presque tout mis à part l'éclairage et la décoration des rails. Comme les hommes et l'impression des photos sur les panneaux d'affichage ou les statues.*

LES AMIS DU CLUB | L'inspiration espagnole

Une piste Scalextric dédiée à sa ville.

Par Pépone de l'Argentière

DRS : Qu'est ce que la construction de cette piste vous a apporté sur le plan personnel ?

OS : *La satisfaction d'un travail bien fait, l'enthousiasme, et la passion pour ce hobby.*

DRS : Comment qualifieriez-vous cette expérience de construction de votre piste sur le plan personnel ?

OS : *Très bien. Comme je l'ai déjà dit, cela me détend, m'excite et me rend heureux de faire ces choses. C'est mon hobby. Je tiens à dire que cette piste est dédiée à ma femme, la personne qui me supporte et que j'aime le plus au monde.*

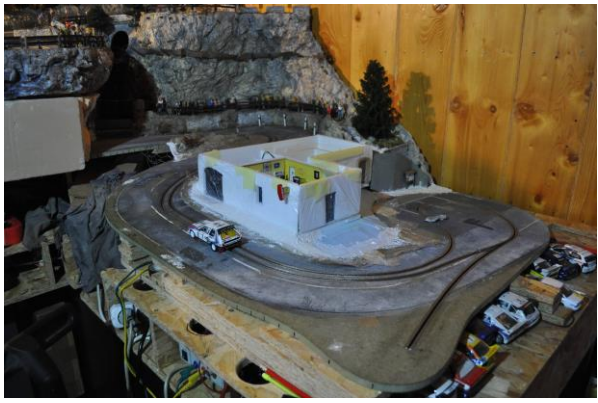
Traduction: David Perone.

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

Tour de Corse n°2 / 8 ème Partie : Le bar-tabac.

Par Pépone de l'Argentière

Initialement j'avais prévu d'installer sur ma piste une auberge ou un hôtel mais faute de place, j'ai du voir plus petit et me suis donc replié sur un bâtiment plus modeste, regroupant au rez-de-chaussée, un bar-tabac, un garage et une entrée pour la maison. A l'étage, un appartement classique. Ce bâtiment devait avoir un look typique et pittoresque des solides vieilles maisons corses (bien assises sur leurs fondations), et ne pas avoir plus d'un étage, pour ne pas représenter une gêne pour le pilotage des voitures sur la piste.



Dès le départ j'avais prévu de concevoir ce bâtiment intégralement en carton plume (facile à travailler et léger). Mais l'arrivée des imprimantes 3D et l'éventail des possibilités offertes par cette technique m'a fait changer mes plans. Petit à petit le projet a donc évolué pour se transformer en une carcasse à base de carton plume dans laquelle, venaient se greffer des pièces en impression 3D.

La 1ère ébauche du bar en carton plume.

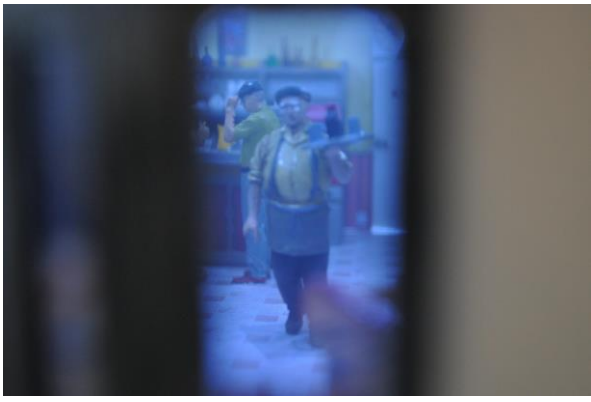
Grace à l'habileté de Mr Teubar j'ai ainsi pu réaliser toutes les pièces via cette technique qui permet d'obtenir un résultat tip-top, remplis de détails et représentant parfaitement le réel. Le pied pour tout modéliste qui se respecte…

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

Tour de Corse n°2 / 8 ème Partie : Le bar-tabac.

Par Pépone de l'Argentière

Le travail dans ce bar s'est donc résumé essentiellement à un gros boulot de peinture de toutes ces pièces en impression 3D (Borne d'arcade, comptoir bar, accessoires, banquette et tables, meuble presse, portes, etc). Le baby foot lui a réclamé un peu de travail d'assemblage. La partie la plus compliquée a été celle de la pose des joueurs sur les barres métalliques. Mais là aussi je suis très content du résultat obtenu. Idem pour l'enseigne lumineuse « tabac » située à l'extérieur (dans laquelle j'ai inséré une LED), mais aussi la machine à café.



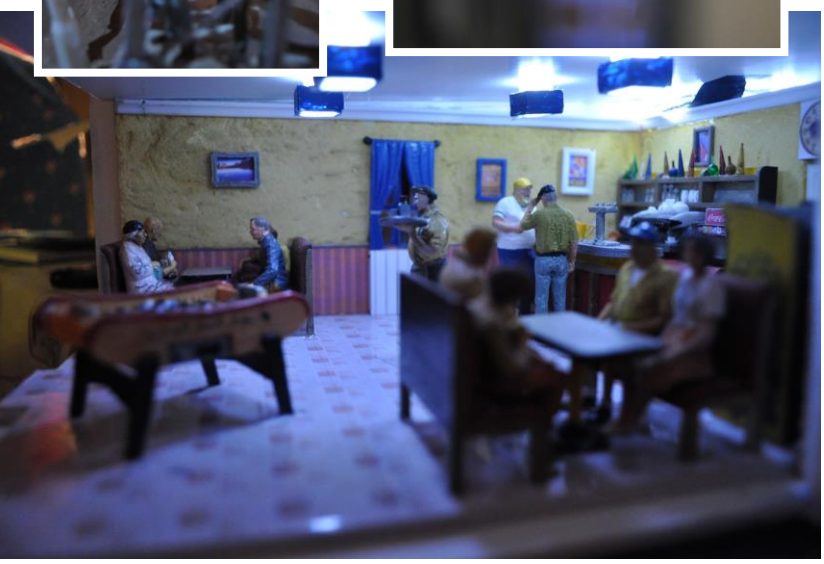
Vues d'ensemble intérieure et extérieure du bar.

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

Tour de Corse n°2 / 8 ème Partie : Le bar-tabac.

Par Pépone de l'Argentière

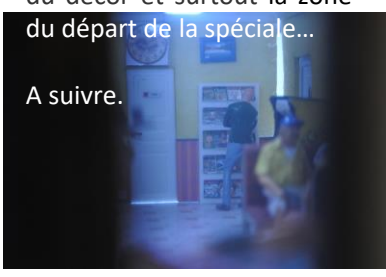
Le bar-tabac terminé vue depuis l'intérieur (la porte d'entrée).



Outre l'avantage de la qualité des pièces réalisées en impression 3D, cette technique permet surtout une totale liberté de conception et ouvre des possibilités infinies.

De plus, elle permet désormais à la piste de disposer d'un espace central éclairé qui anime l'ensemble du décor et surtout la zone du départ de la spéciale…

A suivre.



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.

Slot.it CA08f Lancia LC2 n.6 Brands Hatch 1984

BOB WOLLEK

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...

TEAMSLOT PDV01012803 Renault Alpine A310 V6 GTP "B. Wollek"

BOB WOLLEK

Par Gilles

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

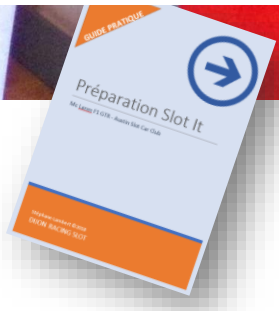
Quelques anecdotes révèlent son manque de réussite sur la piste Mancelle. En 1984, il quitte Joest pour un volant officiel Lancia Joest Racing s'impose consécutivement à 2 reprises. 1988, en tête avec Sarel van der Merwe (DRS Mag N°11) pour l'équipe officielle Porsche, des soucis mécaniques le mènent 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 !

BRM Porsche 962C Camel n.8 - ANGLEWINDER CHASSIS

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 CARROSERIE & 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.

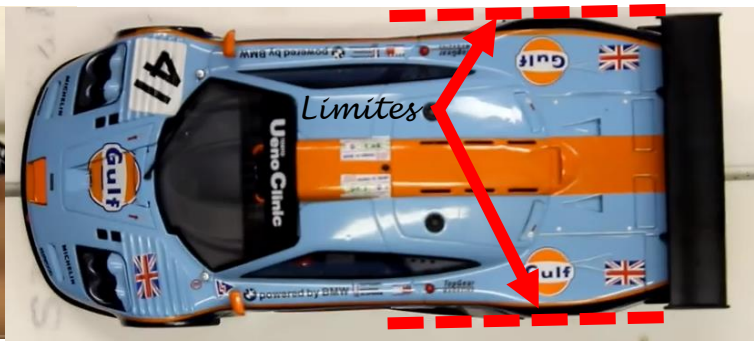
MATERIEL NECESSAIRE :

- Graisse
- Huile
- Plomb

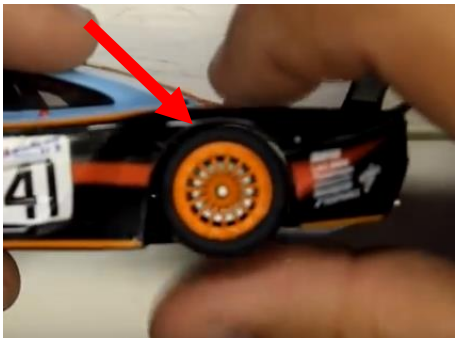
MODE OPERATOIRE :

1. Huilez les paliers suivants :

4. Réglez l'écartement des roues arrière pour qu'elles ne dépassent pas de la carrosserie (c'est le règlement.), mais qu'elles soient écartées au maximum pour augmenter la tenue de route



5. Vérifiez que les roues ne touchent pas la carrosserie



6. Maintenant, faites tourner la voiture sur la piste et analysez son comportement (assurez vous que vos pneus et la piste soient propres)

Retrouvez la vidéo https://www.youtube.com/watch?v=tcP8WtacjNE

espace pilotes

RESULTATS

FFSA
MONTAGNE
DEPART
FFSA
MONTAGNE
OVORO
FFSA
MONTAGNE

Par Stéphane

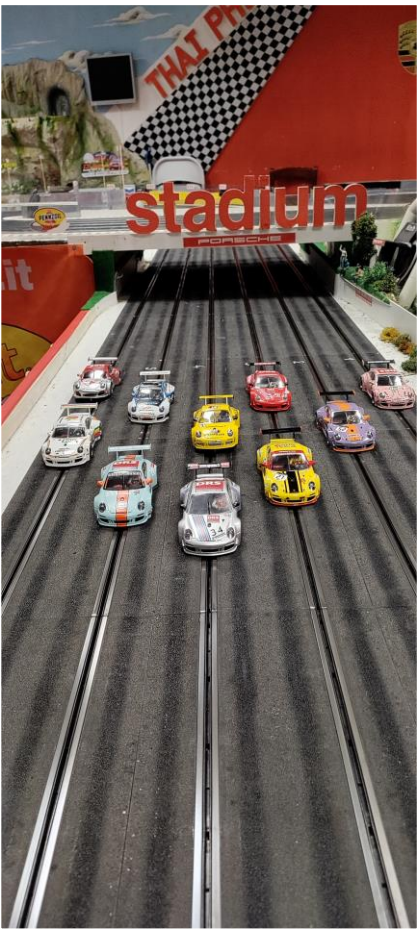
L'AFFICHE

RESULTATS | Back to Race Championship

Porsches en ballade

Par Stéphane

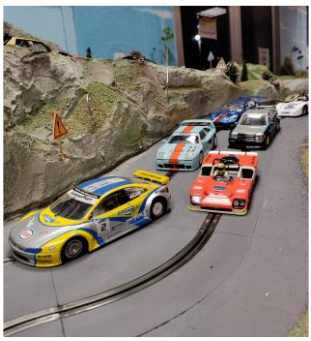
Course très serrée avec deux pilotes dans le même tour pour la victoire, séparé par 1/100s sur la moyenne. La soirée en images:



CHAMPIONNAT | Images des courses

4 février 2022

4RM & OPEN



Classic

10 février 2022

CHAMPIONNAT | Images des courses

18 février 2022

GT3

Groupe

24 février 2022

CHAMPIONNAT |

LE CLASSEMENT

Classement générale – Saison 14

Classement en live

positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	1	634	Didier	25	15
podium	2	550	Stéphane	25	2
podium	3	547	Philippe Ch.	26	4
top 10	4	495	Cédric J.	26	
top 10	5	439	Jean Daniel	19	5
top 10	6	407	Patrick	25	
top 10	7	336	Christian	21	1
top 10	8	258	Michaël	20	
top 10	9	166	Denis	10	
top 10	10	116	Claude	6	
challenge	11	38	Martin	3	
challenge	12	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 mars 22	2RM & SCX	
24 mars 22	Groupe C	
1er avril 22	FIA Formula 1 World Championship	
7 avril 22	GT3	
15 avril 22	4RM & OPEN	

Les dates et les catégories peuvent changer. Reportez-vous au calendrier en ligne pour plus de fiabilité

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 gouter au Slot Racing.

PROCHAINES ANIMATIONS

Soirées Privées au Club

L'HISTOIRE
DU SLOT RACING

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.

Jaguar Type E #9 ▸1962

La Jaguar Type E n°9 des 24 heures du Mans 1962

La Jaguar Type E châssis n° 850009 est l'une des premières Type E sortie de la chaîne de production en 1961. Le châssis 85009 a été commandé par Peter Lumsden et Peter Sargent.

Pour la course des 24 heures du Mans 1962, la voiture a été équipée d'un capot en aluminium et d'un toit de type fastback fourni par Peels de Kingston en remplacement du hard top standard. En plus des modifications apportées à la carrosserie, John et Brian Playford ont remplacé le moteur par un bloc à carter sec de type D et une culasse wide angle. Un embrayage à triple disque de type D et un pont long incorporant un refroidisseur d'huile ont complété les modifications techniques.

Le réservoir de carburant a été augmenté à 140 litres.

Les deux associés Lumsden et Sargent se partagent évidement la voiture pour la course. Aux essais, leur meilleur temps sera de 4'16"1, un dixième de plus que la Type E de Cunningham. Très bien partie, la numéro 9 pointe en 11ème position au premier quart de la course devançant les deux autres Type E. A deux heures de la fin la Jaguar verte occupe une formidable 4ème place. Malheureusement, la boîte de vitesses va rester bloquée en quatrième vitesse et la Type E blanche de Cunningham va en profiter pour finir au pied du podium reléguant la numéro 9 en 5ème position au baisser du drapeau à damier.

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.

Jaguar Type E #9 ▸1962

Fidélité :

★ ★

Performances :

★ ★

La Jaguar Type E SCX 83710

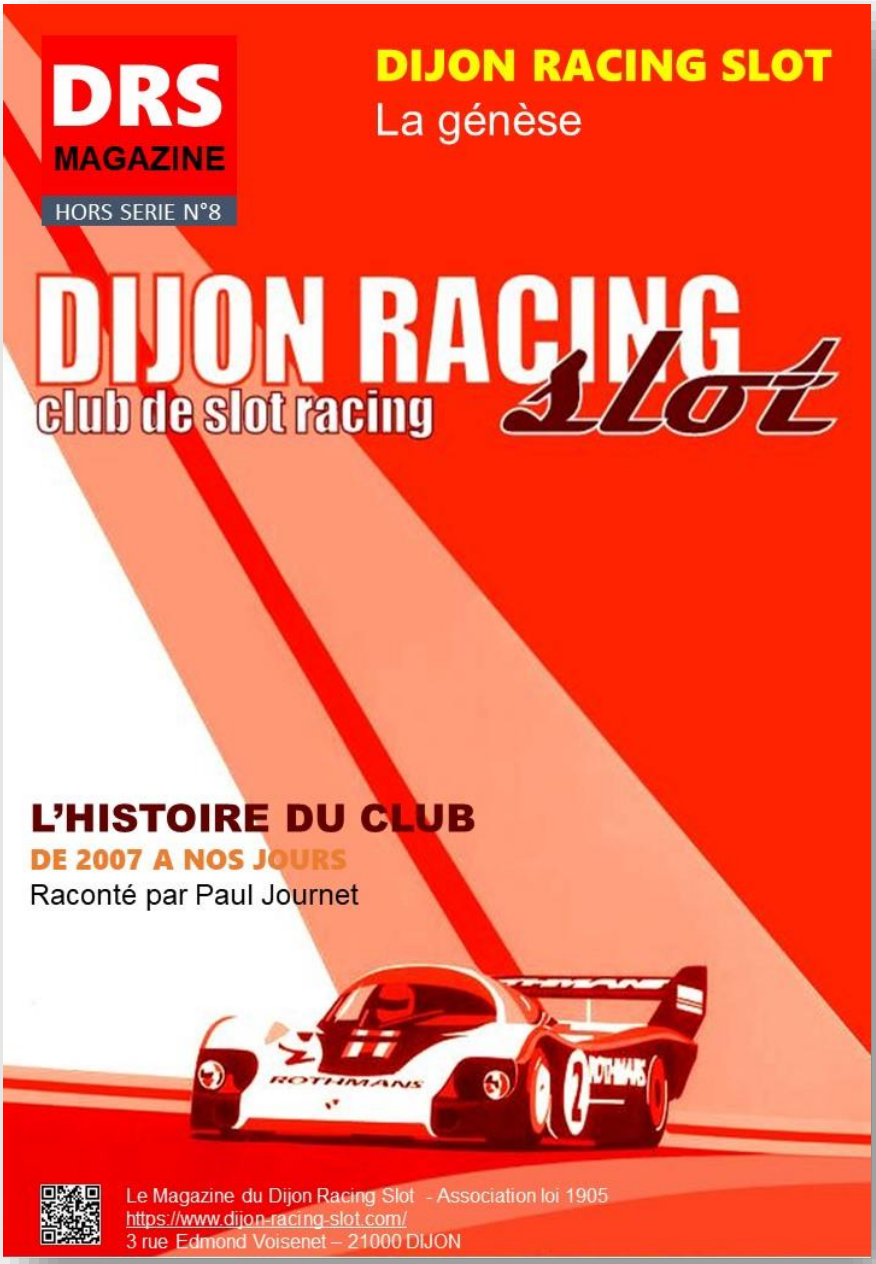
Le modèle utilisé pour reproduire la numéro 9 des 24 heures du Mans 1962 est issue d'une série limitée Vintage de 1994 limitée à 8 000 exemplaires.

Équipée du moteur à cage ouverte RX-4 en remplacement de l'antique RX, la voiture à bonne allure avec ses pare chocs chromés et ses roues à effet rayons.

Pour réaliser la voiture du Mans il faut supprimer les pare chocs et les remplacer par des entretoises peintes en vert. Les roues sont remplacées par des Scalextric (Jaguar D). Il convient également de déplacer le pilote à droite de l'habitacle. Les numéros de course et les plaques d'immatriculation sont fournis par Le Mans Decals.

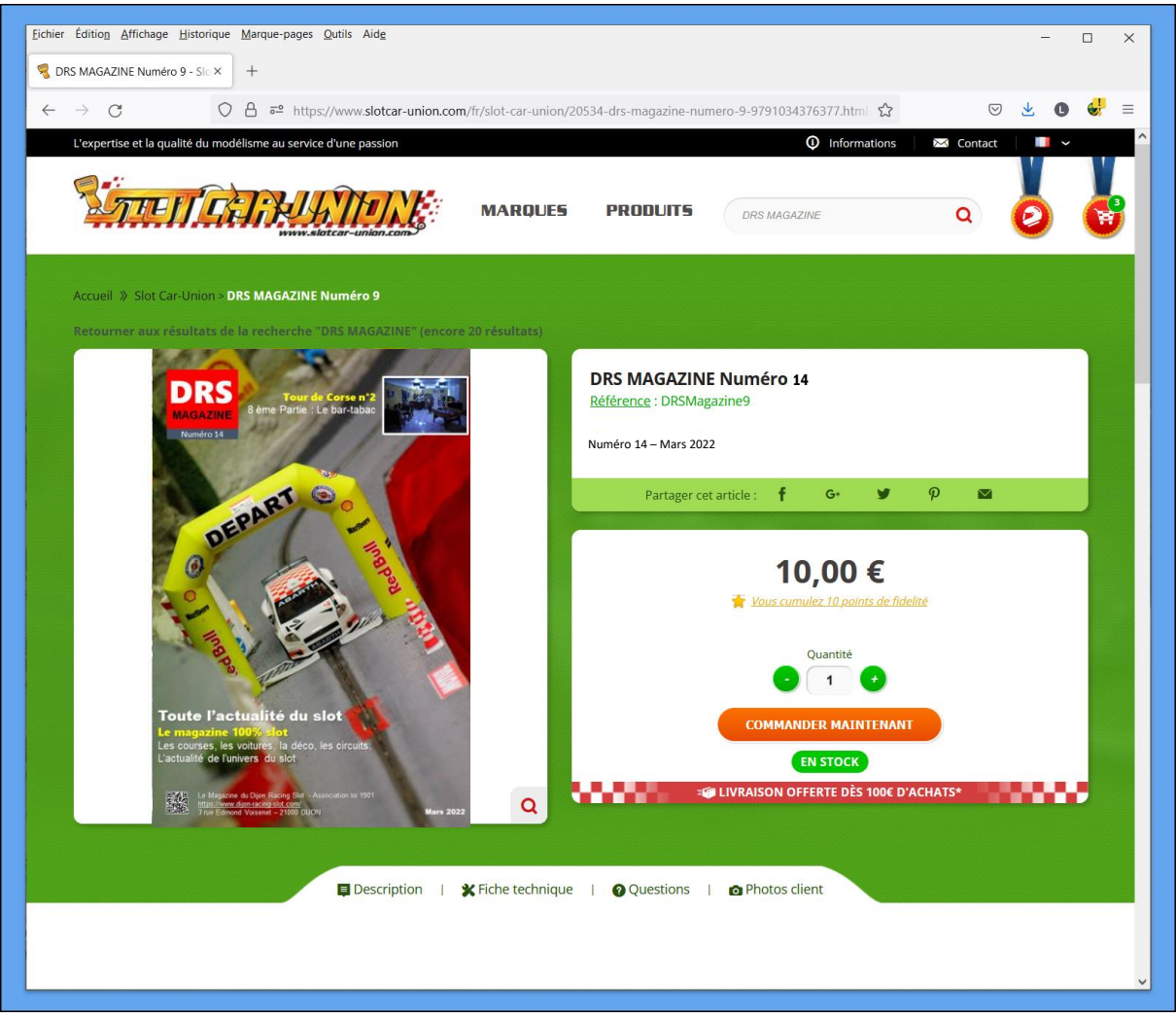
Epilogue

Cette rubrique retraçant l'histoire du DRS est maintenant terminée. L'aventure continue et fera probablement l'objet de quelques pages supplémentaires dans quelques années. En attendant, vous pouvez retrouver l'histoire du DRS dans le Hors Série N°8, téléchargeable gratuitement sur le site du club: https://www.dijon-racing-slot.com/drs-magazine/



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 :



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

14 & 15 MAI 2022

PORSCHE 997 NSR

BACK TO RACE TRIBUTE

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.

DIJON RACING slot

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