

SLOT RACING & COVID-19

L'actualité et la vie du club

Les membres du club partagent les informations sur la vie du club en période de CoVID-19



SOMMAIRE



LA VIE DU CLUB

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



LES AMI DU CLUB

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



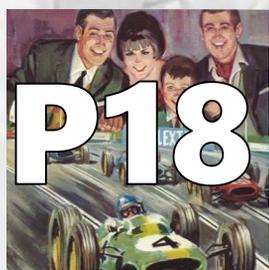
LA TECHNIQUE

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 N°2

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1905

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

Magazine gratuit - Ne peut être vendu

DRS
MAGAZINE

Numéro 2



LA VIE DU CLUB



L'ACTUALITE DU CLUB

EDITO

Après un premier numéro qui a suscité beaucoup de curiosité et de commentaires encourageants, nous vous proposons le numéro 2 du DRS MAGAZINE.

Ce numéro est aussi le premier à inclure des articles d'amis d'autres club. Nous commençons quelques séries d'articles qui paraîtrons sur plusieurs numéros...

Bref, si la période nous empêche de dérouler notre championnat normalement, elle ne nous empêche pas de faire des Arsouilles Covidesques endiablées, mais aussi de partager notre passion du Slot Racing dans ce nouveau numéro du DRS MAGAZINE.

Bonne lecture.

Sportivement Vôtre!

VU SUR LE WEB

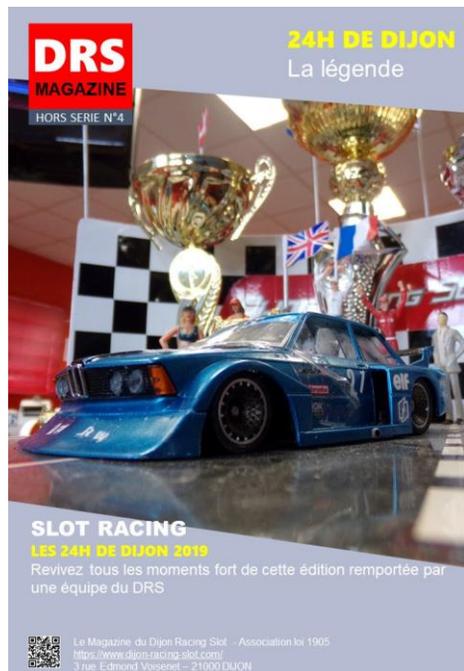
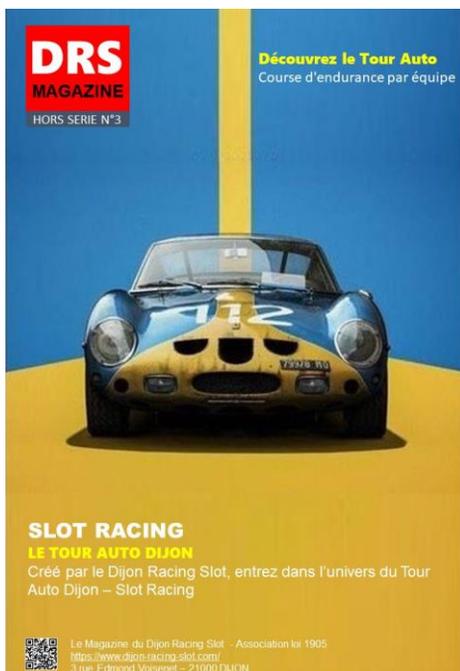


DRS MAZINE HORS SERIE N°3 & N°4

Deux HORS-SERIE du DRS MAGAZINE sont en approche:

Le N°3: Présentation du **DIJON TOUR AUTO SLOT RACING**

Le N°4: Rétrospective sur les **24H DE DIJON 2019**.



L'ACTUALITE DU CLUB

EN COUVERTURE

La première course de F1 NSR (1/5)

Par JD

Petite causerie au coin du slot, de JEAN DANIEL

Première course de F1 au DRS (à l'exception d'une course avec des F1 Scalextric en 2011 si mes souvenirs sont bons). La course a tenu toutes ses promesses. Des livrées variées et personnalisées, voire fantaisistes (n'est ce pas Claude), mais sur le plan mécanique toutes les mêmes voitures.



Encore un fois c'est la préparation et le pilotage qui ont fait la différence. Claude dans son andre haut-marnais a pu peaufiné sa fusée jaune et verte et a claqué le record du tour de la saison 13 avec un 9,192.

Il s'est incliné face à Didier intouchable et devant Stéphane dans le tout dernier segment à cause de quelques fautes sur la piste 6.



LA VIE DU CLUB

Un membre – Une Voiture

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

Par Didier



ALPINE A110



Ce mois-ci , j'aimerais vous présenter la voiture de notre ami Philippe.

Passionné d'Alpine Renault, les vrais , et après avoir utilisé sa NSU de chez BRM , il s'est dit : " faut que je trouve une solution ça ne peut plus durer ! il me faut une Alpine ."

Le challenge était de reprendre intégralement la partie mécanique BRM au 1/24.

Après quelques heures de travail et de jus de cervelle , la voiture était là.

Même si le poids reste identique à une NSU ou à une R8 , le comportement est plus sain.

A la limite l'Alpine part dans de grande dérive qu'il est très facile de contrôler.

Comme la vrai !





LES AMIS DU CLUB



LES AMIS DU CLUB

IMPRESSION 3D

GRAC MT14S

Par Stéphane de Nantes

Stéphane •

• DRS

Allez, je me lance, je vous présente ma toute première carrosserie 1/32 en impression 3D !

J'ai choisi un modèle qui n'existe pas (à ma connaissance), pas trop compliqué à reproduire et que j'apprécie particulièrement.

Je me suis fait aider pour les dimensions, les proportions sont donc à quelque chose prêt correctes, même si j'ai travaillé à partir de photos.

La décoration choisie correspond à celle de Jean Yves Dorée qui court encore par chez nous (région ouest) actuellement.



L'originale prise au Mans en 2012

J'ai volontairement décidé de ne pas reproduire l'aile avant, car sur la piste de slot je ne lui donnais pas longue vie...

Châssis maison imprimé en 3D

Mécanique Slot-it : Moteur Flat6 jaune (au cas où vous n'auriez pas vu), Roues, paliers, roue dentée...

Pneus : AR = NSR et AV = Slot-it 0 grip

Inserts de roues et guide : maison en impression 3D

Aileron : maison en impression 3D en 6 morceaux (à noter qu'il est emboîté sur le châssis et bloqué par la carrosserie, donc facile à remplacer au cas où...) Arceau : fils de cuivre soudés

Le pilote viendra plus tard... il avait une commission à faire



LES AMIS DU CLUB

Le Circuit des LINGONS Scalextric Sport 4 pistes analogique

Par Claude de Langres



Noël 66 !

J'ai 11 ans !

Père Noël, dans sa grande bienveillance, m'offre cette année-là mon premier coffret Scalextric.

Touché par une grâce quasi-divine, j'entre alors en « Scalextric » comme d'autres entreraient en religion.

Le dit coffret servira par la suite d'alibi à l'acquisition de nouveaux et nombreux rails, voitures...et divers objets « Scalextriciens » supplémentaires.

Ce coffret ne m'a jamais quitté, il va bien merci pour lui !



Je n'imaginai pas , à cette époque, avoir , quelques décennies plus tard, le plaisir, l'honneur et l'avantage de vous présenter l'ultime évolution de ce coffret rebaptisée « le circuit des Lingons ».



LES AMIS DU CLUB

Plus sérieusement maintenant, voici les caractéristiques principales du circuit des Lingons:

- Scalextric Sport 4 pistes en analogique d'un développé de 21 mètres,
- 4 pistes, donc 4 alimentations à tension variable (0-15v/2A),
- gestion des courses par Pc Lap Counter et DS-300,
- déco principalement en bâtiments vintage Scalextric blancs.

Claude
DRS

Et si on en faisait un petit tour en quelques photos ?

C'est par ici...



La ligne droite des Uno-bières, (j'ai un contrat d'exclusivité avec Fiat pour la livraison de mes canettes) est peuplée principalement de stands de propriétaires Scalextric, référence K/702. Ces cinq stands datent des années 60 et on t été restaurés.

Trois d'entre eux étaient en piteux état (peinture psychédélique des 60's passée au rouleau, plastique et murs cassés, pièces manquantes...).

C'est ce piteux état qui m'a permis de les avoir pour une bouchée de pain, mais avec, à la clé, énormément de travail et de patience nécessaires.

Je suis évidemment ravi d'avoir contribué à sauver un peu du patrimoine Scalextric. La prochaine fois, je demanderai une subvention à Stéphane Bern...

Ici, quelques zélés fonctionnaires s'adonnent à leur marotte favorite : la chasse aux excités de la gâchette et d'une manière générale à tous les délinquants du Slot Racing (si, si, y'en a, j'en connais !)

L'emplacement a été choisi stratégiquement et l'arsenal répressif judicieusement camouflé.

Gageons que nos cinq virtuoses du sifflet écluseront avec ravissement tous leurs carnets à souche, ceci dans l'intérêt général et pour la sécurité de tous, cela va de soi (rengaine bien connue au quotidien à l'échelle 1).

L'Alpine A310 Avant Slot semble tout droit échappée de la BD du Joe Bar Team, elle a été relookée pour les besoins de la scène.



LES AMIS DU CLUB

Il trône fièrement sur le circuit, c'est le plus beau des bâtiments Scalextric, il s'agit du centre de contrôle référence K/703.

Je l'ai acheté neuf, en boîte, non monté et de ce fait en grappe comme une maquette classique, moyennant la somme de 300 zorros.

Mais il le valait bien !

Après 9 mois de travail (j'ai pris mon temps quand même) voici le résultat final.

Résultat auquel je ne serais pas parvenu sans l'article rédigé par Jean-Michel Piot sur le site scalextric.free.fr, rubrique vintage, restauration du centre de contrôle Scalextric K/703.

Donc, merci à lui pour cette aide plus que bienvenue.

Pour ceux qui éventuellement ne connaîtraient pas ce site, allez-y, visitez le, il y a plein de choses intéressantes, voire surprenantes...



LES AMIS DU CLUB



Continuons le tour du propriétaire avec...



...quelques bâtiments...



...quelques totos...



...au repos...



...le service comptabilité assuré par un DS-300...

...et enfin les secrétaires du service comptabilité à l'heure de la pause !



LES AMIS DU CLUB

Terminons cette présentation par quelques vues aériennes du circuit des Lingons.
En bas de cette page, se trouve également un lien pour lire une vidéo (c'est avec des images qui bougent) tournée avec les moyens du bord... _(^_^)/



Le Lien Public (lol) :

LES AMIS DU CLUB

FORD GT40

DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE

Par Alain de Mougins

Alain nous fait le plaisir de partager des extraits du livre qu'il a écrit sur la GT 40:
Une grande source d'informations pour une voiture qui écume souvent nos pistes.



Genèse et histoire de la FORD GT 40

Tome I

Des premiers pas à la victoire



Alain Craniotakis

LES AMIS DU CLUB

FORD GT40

DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE

Par Alain de Mougins



Les voitures de course européennes dans les championnats US

Le nouveau continent avait ses circuits routiers, sa fédération et ses pilotes ; mais qu'en était-il des voitures ? Il suffit de se pencher sur les tableaux des participants pour se rendre compte que les fabrications locales brillaient par leur rareté ; une ou deux Curtis, une paire de Allard et de temps à autre une T-bird, pour des dizaines de MG, Jaguar, Triumph, Alfa, Porsche, Moretti et autres autos originaires du vieux continent.

Il faut aussi préciser que nombre de pilotes Américains, basés en Angleterre durant la guerre, avaient découverts pendant leurs heures de loisirs les plaisirs procurés par la conduite des petits Roadsters anglais.

Les plus fortunés ou débrouillards d'entre eux se sont arrangés pour ramener leurs petits bolides avec eux, lorsqu'ils sont rentrés au pays.

Face à cette concurrence dotée d'une ingénierie plus évoluée, les « ricaines », lourdes et archaïques, voyaient rarement, pour ne pas dire jamais, les podiums.

GM fut la première des grandes firmes automobiles américaines à s'inquiéter de cette intrusion des sportives européennes, sur le marché US. Afin de la contrer, GM, commercialisa la Corvette sous le blason Chevrolet. Apparue en 1953, la première Corvette, la C1, demandait beaucoup de modifications pour bien peu de résultats.

Mais, en 1963, Chevrolet offre aux pilotes Américains la nouvelle C2. Avec quatre roues indépendantes équipées de frein à disques et un châssis si évolué qu'il perdura jusqu'en 1984, cette version trouva sa place sur les podiums.

L'Amérique avait enfin une championne capable de rivaliser avec les GT Européennes. De son côté, un texan nommé Carroll Shelby, partisan de l'hybridation, avait eu l'idée de marier un châssis AC britannique, avec un V8 Ford. Les règlements techniques du championnat SCCA, étaient si ouverts que l'on voyait fréquemment des mariages étranges, entre châssis d'une marque et moteur d'une provenance différente. Cooper Ferrari, Cooper Porsche, Lister Maserati. Rapidement une idée germa et se répandit ; pourquoi ne pas reproduire ce que Allard* avait déjà si bien réussi quelques années plus tôt ; installer un gros V8 américain dans une petite européenne.

C'est dans ce contexte particulièrement propice que va naître une race d'hybrides puissantes, mariant des châssis européens, principalement anglais avec de gros moteurs américains. Rapidement, les résultats en course des AC Cobra de Shelby allaient attirer la clientèle fortunée et l'intérêt de la firme Ford. La Shelby American Inc. venait de naître, l'histoire était en marche et la victoire s'apprêtait à changer de camp.

LES AMIS DU CLUB

FORD GT40

DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE

Par Alain de Mougins

• DRS

Alain



SKIP HUDSON, of Riverside, Calif., right, goes over pre-race instructions at Daytona Beach Intl. Speedway. In new course's first sports car race, he and Santiago Gonzales, Havana, placed 6th overall in 2939cc GT Ferrari Berlinetta. Other photos, front cover. (Photos by Jack Brady)

Daytona Sports Car Chart

FINAL RESULTS OF THE USAC-FIA SPORTS CAR RACE, DAYTONA INTERNATIONAL SPEEDWAY, 3.81-MILE COURSE, INCLUDING 2.5 BANKED TRACK AND 1.31 PAVED INFIELD ROAD COURSE.....CALLED AT 147 LAPS - 360.07 MILES. Leader received checker flag 6:48 P.M. Average speed for complete distance of 360.07 - 93.345mph.

Cars running on course that received checkered flag at finish:

Driver	Make of Car	Laps Comp.	Pos. Awarded
von Dory-Mieres	1498 Porsche	147	1
Bunker-Said	1498 Porsche	146	2
O'Shea-Pahst	4300 D-Jaguar	146	3
Katskee-(no co-driver)	4412 Ferrari	142	4
Roberts-Moody	5100 T-Bird	138	5
Gonzales-Hudson	2939 Ferr Berl	138	7
Kaperanis-Sergeant	4600 A start-Corv.	127	8
Castil-(no co-driver)	747 Fiat-Abarth	121	9
Thiele-(no co-driver)	747 Fiat-Abarth	120	10
Cusini-(no co-driver)	747 Fiat-Abarth	119	11
Stiles-Findlay	948 Sprite	107	14
Pfisterer-(no co-driver)	1100 Lotus	98	15
Saidel-Mannau	1220 Jomar	88	19
Love-Sutton	1971 AC Bristol	86	20
Moody-Dalgh	5100 T-Bird	40	21

CARS IN PITTS AND GARAGE UNABLE TO RECEIVE CHECKER FLAG AT FINISH

Casner-Lilly (Pitted and to garage area at 6:35 p.m. with broken distributor)	2953 Ferrari	137	6
Gomez-Mena-Montalo (Pitted and to garage area at 5:38 p.m. - engine blown, smoking badly - without brakes for previous hour)	2939 Ferr. Berl.	116	12
Shelby-Ruby-Krause (Pitted and to garage area at 5:10 p.m. - broken oil line - Shelby relieved Ruby when #46 went out)	4500 Maserati	110	13
Shelby (#46) (Pitted and to garage area at 4:45 p.m. - broken drive shaft)	4500 Maserati-Corv.	98	16
Windridge-Holbert (Pitted and to garage area at 3:10 p.m. - broken drive shaft)	5562 Lister-Scarab-Corv.	96	17
Foy-(no co-driver) (Pitted and to garage area barely moving at 4:15 p.m. - rear end break-down)	5600 Lister Corv.	93	18
B. Rodriguez	1900 OSCA	30	22



ALLENTOWN AIRPORT Race

M.G. Car Club Host to 5000 Eager Sports Car Enthusiasts

ALLENTOWN saw its first Airport Race on Saturday, October 20th, when the M.G. Car Club sponsored a full day of racing and excitement. Over 5,000 spectators, a great many of whom were sports car owners, lined up their fancy foreign jobs to witness the running of the 16 mile "Convincer" Trophy, the 22 mile J. B. Inskip Trophy and the 95 mile Miller Handicap Trophy.

The course on the Convent Airport included a number of sharp bends, short straight-aways and one long straight that permitted the more powerful cars to attain speeds up to 120 M.P.H. It should be mentioned that in running an Airport Race, such as was held at Allentown, the various owners of sports cars are given the opportunity of displaying a degree of skill. Because the course is away from interested individuals, in an area specifically set aside for high speed driving and cornering, it is

B. Jones, winner of the J. B. Inskip Award gets kissed by Wendy Ways, chosen "Miss Sports Car."

a safe and sane location at which to participate in the activities for which sports cars are originally purchased. It is from practice at such events, that drivers will graduate to a point where their participation at Watkins Glen and Elkhart Lake is safe for both themselves, and the spectator-enthusiast. The handicap event, strange as it may seem, placed six cars ahead of Johnny Fluh, who was driving the Ferrari. Bruce Cunningham and Bill Spear, also



Dave Ash congratulates Erman, winner of the main race. Erman drove fast MG-TD, Mark II.

the last days of TORREY PINES



PHOTOGRAPHY: CARAAN QUINN CONNELL

The last race, for production cars up to 500 cc, has just started (left), and is slowly overtaking the field, mostly MGs and Porsches, head down the straight for the first time.



A DB. Pushed down by Couzet (right) won the six-hour endurance race on Sunday and was the only car to finish the whole way non-stop.



For the second time in the Torrey Pines 6-hour race, a C. Jaguar won first across the finish, covering the greatest overall distance. At left is the winning car driven solo by France's de.

A gauche, en observant cette liste des engagés lors d'une épreuve sur le circuit de Daytona à la fin des années 50 on ne trouve que deux T bird américaines faisant face à l'armada des européennes.

En haut à droite, Autre exemple de course organisée sur un aérodrome, s'agissant cette fois d'une épreuve mono marque MG.

En bas à droite, Une série d'épreuves organisée en 1954 à Torrey Pines, Selon le commentaire le DB Panhard de François Couzet remporte la course de six heures étant le seul concurrent à ne pas s'être arrêté.

LES AMIS DU CLUB

FORD GT40

DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE

Par Alain de Mougins

• DRS

Alain

Les débuts de la Shelby American Inc.



Carroll Hall Shelby est né en 1923 à Leesburg, Texas. Jeune, il accompagnait son père, un postier, lors de sa tournée. L'intérêt de Carroll pour les automobiles a commencé très jeune. Dès l'âge de 15 ans, il conduit et s'occupe de la berline Ford de son père.



Son diplôme d'études secondaires en poche, en 1942 il s'enrôle dans l'U.S Air Force. Rapidement il gagne ses ailes et est promu sous-lieutenant.

Bien que volontaire, il n'est jamais allé au combat. Il est particulièrement doué, mais l'Air Corps le garde aux États-Unis comme instructeur de vol.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, il retourne à la vie civile retrouver sa passion pour la course automobile. Shelby gagne sa première course en 1952 dans une MG-TC. L'année suivante il prend le volant d'une Allard J2X. Les Allard, nous l'avons vu, dominaient leur catégorie au début des années 50. En 1953 au volant de sa voiture le pilote Texan a pris le départ d'une dizaine de courses et en a remporté neuf !

Ces pages sont un condensé du livre :

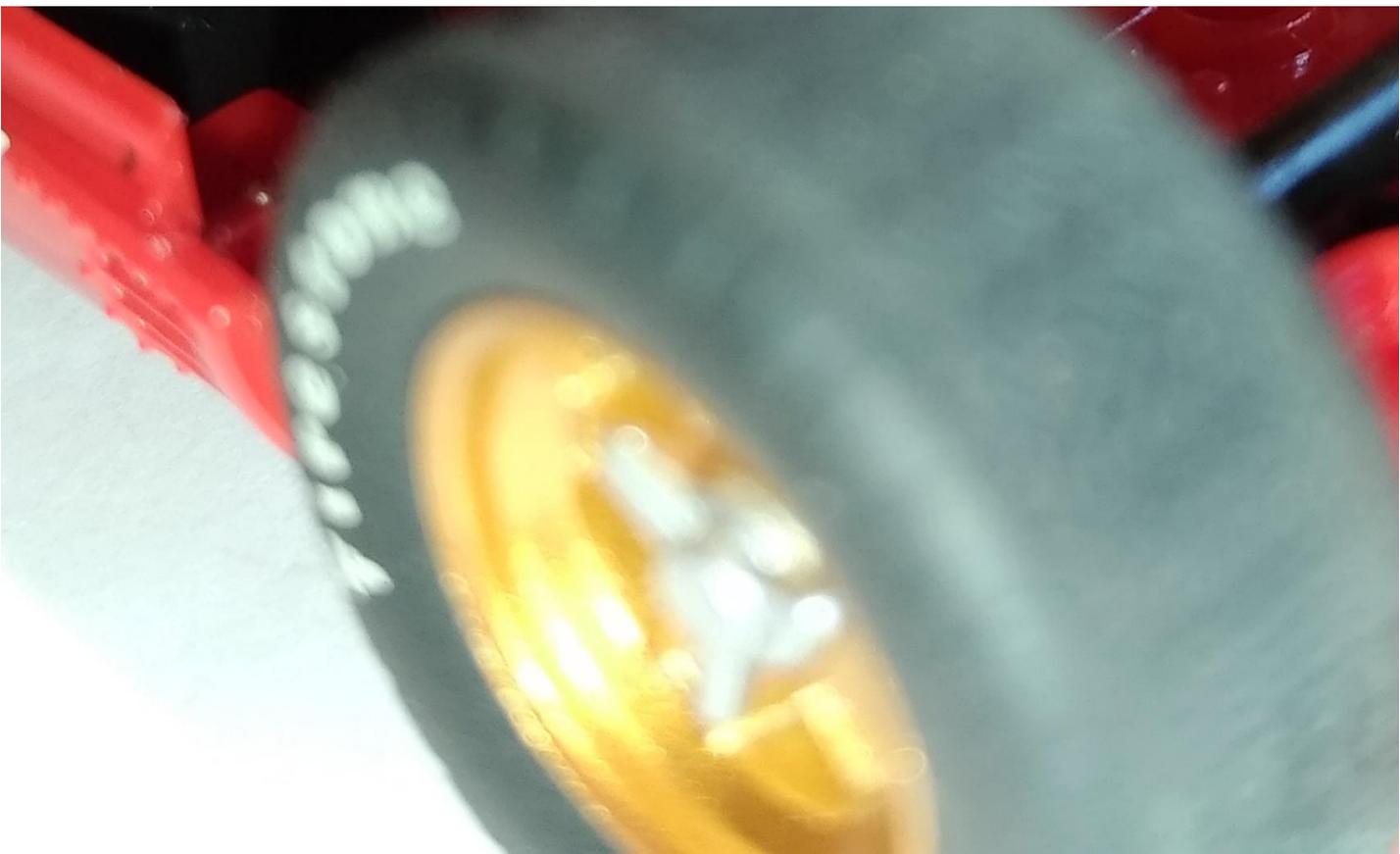
« **Genèse et histoire de la Ford GT40** »

Écrit par **Alain Craniotakis**.

Présentées dans ce magazine sous forme de feuilleton, elles ne contiennent pas l'intégralité du texte et des images.



TECHNIQUE



Essai comparatif

Comparatif: les poignées de Slot

Première Partie: MB Slot et DS Racing

Par Didier

La visite de **David Caille** (voir DRS Magazine N°1) m'a donné l'idée de vous parler de poignée.

Vaste sujet pour cette chose qui a la tâche ingrate de servir d'interface entre ce que décide votre cerveau à travers vos yeux, et cette petite voiture qui ne va jamais assez vite et qui décide de quitter la piste sans votre consentement.

C'est bien connu, quand on gagne, c'est la voiture qui est bonne, mais jamais un mot pour ce pauvre bout de plastique que vous écrasez dans votre main !

Ici, beaucoup de sloteurs DRsien ont commencé avec cette poignée : une **MB Slot**.

Une poignée que l'on peut qualifier de nos jours d'entrée de gamme. Pour un budget aux alentours de 60€, on se retrouve avec une **poignée mécanique fiable**, dont l'avantage est la possibilité d'adapter (entre 13 et 15€) la résistance à la voiture et au circuit sur lequel on évolue sans avoir à ouvrir en deux la poignée.

La progressivité est acceptable sans être exceptionnelle. Le poids est contenu et malgré la résistance haut placée, on ne ressent pas de gêne, même après de long segment. La course de la gâchette mériterait d'être un peu plus longue, mais on s'y fait.

En conclusion une poignée que j'ai utilisé pendant 2 saisons environ, à raison de 2h par jeudi et ça pendant une 40ème de jeudi par saison + quelques endurance de 4 ou 6h. L'entretien est assez simple, bien souvent on nettoie la piste de la résistance, et c'est reparti.



Essai comparatif

Comparatif: les poignées de Slot

Première Partie: MB Slot et DS Racing

Par Didier

Il existe une alternative à la MB , pour ceux qui veulent encore moins dépenser : la **DS Racing** . (moins de 40€)

Elle est disponible avec des couleurs plus " flashies" et n'a pas cette grosse protubérance liée à la résistance. Son débattement à la gâchette est un peu plus important. Par contre la résistance n'est pas interchangeable , et le choix est plus restreint (25 ohms , 35 et 45) Donc il faut bien choisir la valeur de la résistance au moment de l'achat.

La prise en main de ces deux poignées est assez proche On peut noter un tout petit peu plus de **douceur** et de **silence** de fonctionnement avec la DS, mais cela n'est en rien rédhibitoire pour la MB.

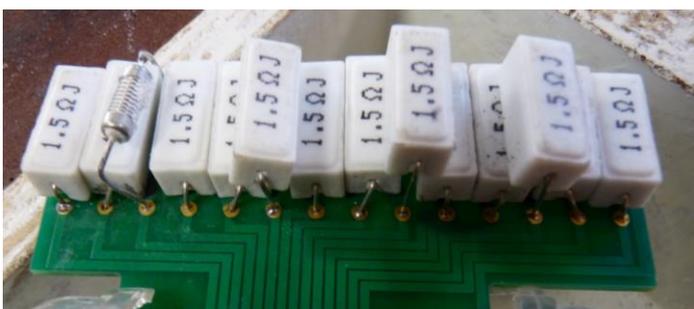


A noter que les résistances de MB ont 14 pas (voire 20 pas pour certaines) alors que les DS c'est 12, et donc une plus grande progressivité en faveur de la MB.

Pour avoir utiliser quelquefois des DS , je pense que la résistance de 45 ohms est à éviter.

Cela donne un comportement de la voiture trop creux. Le premier tiers de la gâchette , ne sert pratiquement à rien. On perd beaucoup en progressivité.

Le mois prochain , je vous propose de vous parler , des poignées des tauliers .



Résistances **MB Slot**

Mise au point

Guide Pratique (1/16)

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



PREPARATION DU CHASSIS

Le châssis est souvent tordu par défaut, par construction, contraint par différents vissages et déformé par des conditions de stockage inadaptées et prolongées.

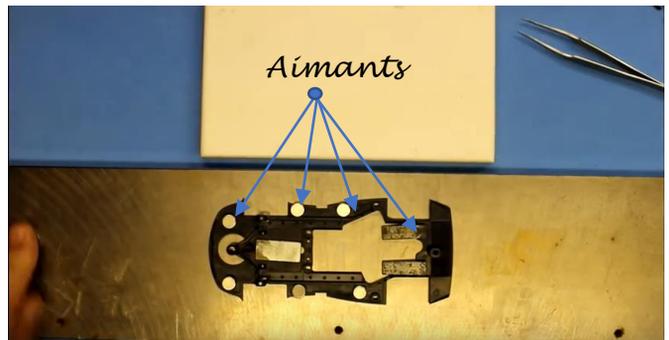
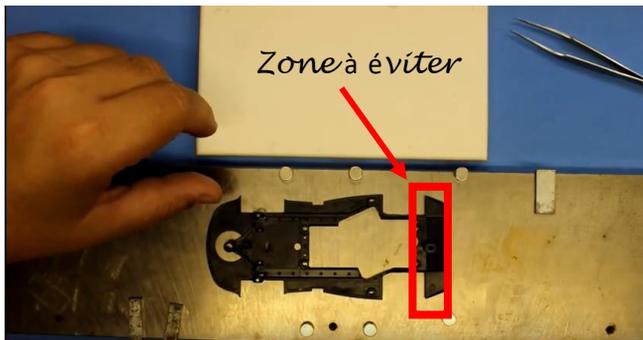
Comme sur une voiture normale, un châssis 'tordu' rendra la conduite difficile et instable. Il convient donc de le redresser. Cette méthode est décrite dans le how to #1 de Slot It

MATERIEL NECESSAIRE :

- Plaque de métal plane (marbre)
- Aimants (Ceux livrés avec les voiture, par exemple)
- Plat creux
- Four

MODE OPERATOIRE :

1. Placer le châssis sur la plaque de métal et plaquez-le avec les aimants, en les positionnant sur la surface plane du châssis (éviter les zones comme l'extracteur arrière).



2. Mettre le four à pré-chauffer à 250°C et de l'eau à bouillir (suffisamment pour recouvrir l'ensemble)

3. Mettre la plaque et le châssis dans le plat et le recouvrir d'eau

4. Mettre le plat dans le four. Fermer la porte. Eteindre le four et laisser refroidir jusqu'à température ambiante (6/7heures)

5. Sortir du four. Laisser sécher. C'est prêt !



Retrouvez la vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=bo6OIEqwaQw>



CHAMPIONNAT



LE CHAMPIONNAT

LES DERNIERES COURSES... ARSOUILLES*!

RALLYE 4RM _OPEN - 23 janvier 2021



Porsche CUP – 30 janvier 2021



* Les ARSOUILLES sont des courses entre membres, ne comptants pas pour le championnat.

Tous les détails et les commentaires sur notre blog: dijonracingslot.blogspot.com

LE CHAMPIONNAT

DIJON RACING SLO

LE CLASSEMENT

Classement générale – Saison 13

Classement
en live



positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	1	205	Didier	8	4
podium	2	167	Stéphane	8	
podium	3	149	Cedric J	8	2
top 10	4	144	Philippe G.	7	1
top 10	5	127	Philippe G.	7	
top 10	6	123	Jean-Daniel	7	1
top 10	7	114	Denis	7	
top 10	8	103	Christian	7	
top 10	9	81	Patrick	7	
top 10	10	63	Claude	3	
challenge	11	21	Dimitri	1	
challenge	12	18	Benjamin	1	

Suspendu pour cause de Covid-19

LE CALENDRIER DES PROCHAINES COURSES

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

DATE	Catégorie	Illustration
11 février 21	BRM	
18 février 21	F1	
25 février 21	DM + SCX	
4 mars 21	Classic	

sous réserve des conditions sanitaires

L'ACTU DU QUATTRO

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

AUTUN – 16 FEVRIER 2021

Le DRS assure la promotion du slot racing en Bourgogne Franche Comté, et au delà

AUTUN - 71
... pour les scolaires



ROANNE – 29 MAI 2021

AGGLO  ROANNE

MUSTANG DAY – 3 AVRIL 2021

MUSTANG
29^e ÉDITION
Day



3 AVRIL 2021

CIRCUIT
DIJON-PRENOIS



www.mustangclubdefrance.com



L'HISTOIRE DU SLOT RACING



SCALEXTRIC

EL JUEGO QUE APASIONA AL MUNDO

SCALEXTRIC le ofrece, además, una gran variedad de accesorios, para ampliaciones, tramos de pista, puentes, "chicanes", vallas, automóviles, etc.

SCALEXTRIC le reportará una continuidad de ventas durante todo el año.

Fabricado en España por

Exin-Lines Bros. S. A.

BOGES DE FLOR, 14 BARCELONA 11



MODELOS:

Turismo Competición 60
 con benzomotor incorporado
 Gran Premio 1
 Gran Premio 2
 Gran Turismo 60
 Gran Premio 84

SCALEXTRIC
 LA PRIMERA MARCA MUNDIAL

LE MANS SLOT RACING

LE MANS SLOT RACING

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

Ford MkIV #4 >1967

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.

La Ford MkIV n°4 24 heures du Mans 1967

La construction de la dernière Ford MkIV s'achève en avril 1967. Seconde MkIV préparée par Holman et Moody, J-08 se qualifie en quatrième position avec un temps de 3'25"5 à 1"1 de la pôle de Bruce Mc Laren. Comme les autres MkIV, elle donna beaucoup de soucis dès le début des essais où les pare-brise cassèrent les uns après les autres. Il s'agissait d'un défaut du trempage du verre et un nouveau lot fût acheminé par avion et installé le vendredi après-midi. Cet incident gêna la mise au point et la voiture tourna très peu.



Parti lentement, Denis Hulme doit stopper à son stand dès le 3ème tour : accélérateur bloqué. Reparti en trombe, Hulme est l'homme le plus rapide en piste. Gêné par une Porsche 911S plus lente, il est victime d'un tête à queue et doit s'arrêter à nouveau pour changer ses pneus. Seulement 30ème à la fin de la première heure, la n°4 est remontée à la 18ème place après trois heures de course. Entre temps, Hulme aura fixé un sensationnel record du tour (égalé par la suite par Andretti) en 3'23"6 à la moyenne de 238,014 km/h.

Vers 19h30, Ruby tire tout droit dans le bac à sable de Mulsanne. Le dégagement de la voiture et la réparation du carénage inférieur prennent beaucoup de temps et la n°4 repart avec 12 tours de retard. Vers 22h30, suite peut-être à un bris de transmission, Ruby sort à nouveau de la route au Tertre Rouge. C'est l'abandon alors que la MkIV bleu foncé pointait en 32ème position.



LE MANS SLOT RACING

LE MANS SLOT RACING

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

Ford MkIV #4 >1967

La Ford MkIV NSR 1041

Le constructeur italien **NSR**, spécialiste des voitures à hautes performances, met à son catalogue des voitures classiques telles que cette Ford MkIV. Les proportions de la voiture sont modifiées en vue d'une meilleure tenue de route. La miniature est plus large et plus basse que l'originale. La partie avant est également trop allongée, le rétroviseur droit est implanté sur l'aile avant alors qu'il est en réalité fixé sur la portière, et les pneus sont marqués Goodyear alors que les voitures préparées par Holman et Moody étaient montées en Firestone. Quelques détails de finition restent assez sommaires: les inserts de roues en plastique gris, le visage du pilote non peint, les phares fantaisistes trahissent une recherche de l'efficacité plutôt que de la fidélité. Dommage, car la peinture est de bonne facture et la décoration fidèle sauf pour les pastilles jaunes et rouges indiquant la matière de la carrosserie qui ont été oubliées.

Le point fort de la Ford MkIV est évidemment sa mécanique. Le moteur "Shark20", la transmission métallique et les roues vissées en alliage en font une fabuleuse dévoreuse de circuit. Une fois l'aimant retiré, la Ford a un comportement exceptionnel sur la piste. La tenue de route, l'accélération, le freinage sont fantastiques. Sans aucune préparation, sans lest, sans pneus spéciaux, la MkIV surpasse en performances la grande majorité des voitures d'autres marques. Même le puriste pardonnera vite les imperfections de la reproduction tant le plaisir de piloter cette machine est grand.



lemans.slot-racing.fr



Fidélité :



Performances :



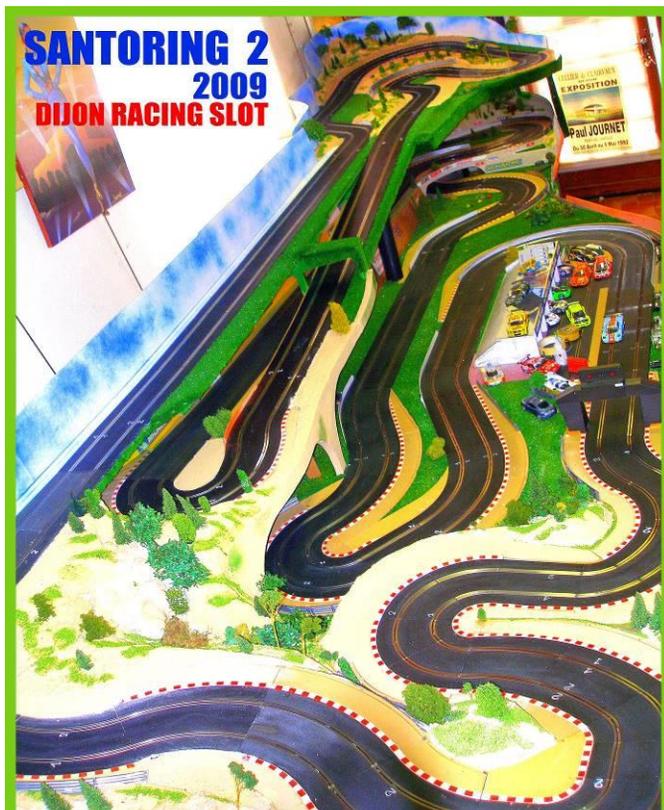
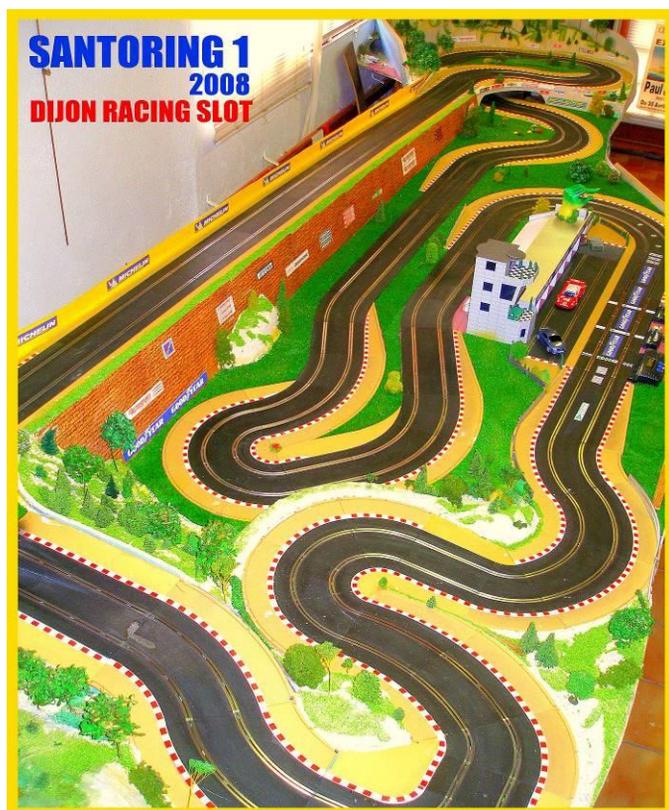
L'HISTOIRE DU CLUB

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

LES DEBUTS 2007 - 2009

Episode 1

Club créé en janvier 2008 par Paul JOURNET au n° 12 de la rue Anatole France à 21300 Chenove, dans son ancien atelier de peinture. Quatre circuits ont vu le jour à cette adresse au fil des années. Tout d'abord les premiers circuits 2 pistes en Scalextric Sport ... "Santoring" 1 et évo 2 très complexe à étage ...



Les pistes des ces circuits "Scalextric Sport, seront réutilisées pour la conception d'un circuit montagneux de type "Rallye" dans les nouveaux locaux en 2012.



**Bientôt la naissance du premier
" THAI-PHONG "**



HISTOIRE DU SLOT

Back to the Sixties

Retour en arrière, lorsque des stars s'amusaient sur des Scalextric ou des circuits 24

Vu sur le net

Ce mois-ci, les icônes des sixties:

les Beatles



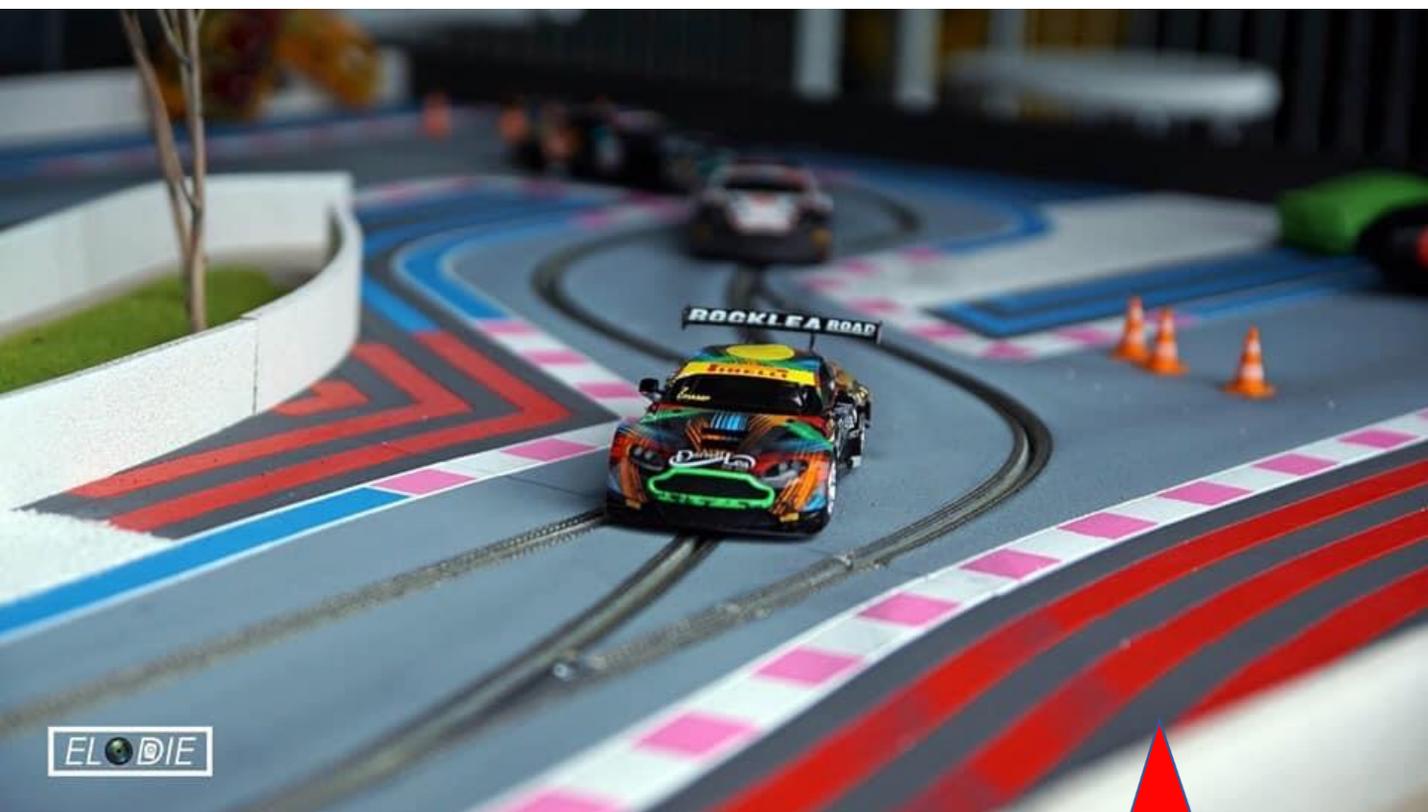
Humour de sloteurs

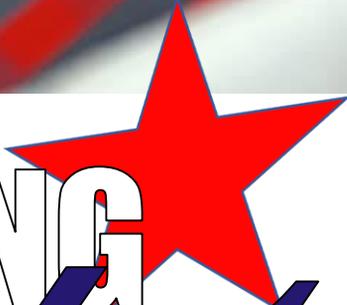
Vu sur le net



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

DRS
MAGAZINE

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