

DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

"M, je dis M, comme
un emblème!"

Par Olivier



BOUCHONS DE RENTREE!

C'est la rentrée au DRS! Découvrez le
nouveau calendrier de la saison 16 et
nos grands rendez-vous!



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

n°29

Sept
2023

L'ACTUALITE DU CLUB

EDITO

Après un été une nouvelle fois caniculaire, la reprise des compétitions s'annonce excitante, même si les pistes ont souffert de la chaleur.

Vous retrouverez dans ce magazine le calendrier de la saison 16 du DRS et la présentation d'une nouvelle épreuve phare: le **RALLYE DES GRANDS CRUS** en janvier 2024.

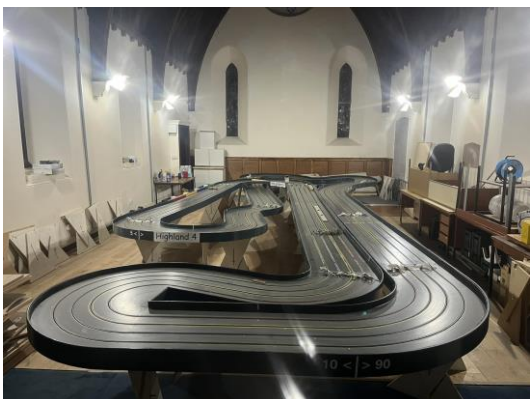
Dans la même salle, vous trouverez plusieurs pistes typées rallye, une zone technique pour préparer et réparer les voitures, une bourse d'échanges, des animations pour les spectateurs, un bar... tout ça dans un grand moment de convivialité.

D'autres surprises sont en cours de préparation. Vous pourrez les découvrir dans les prochains numéros du DRS MAGAZINE ou sur les réseaux où vous êtes de plus en plus nombreux à nous suivre.

Enfin, n'hésitez pas à nous partager votre passion afin de la publier dans nos colonnes. Nous vous accompagnons dans la préparation de l'article et dans la mise en page

Sportivement Vôtre!

VU SUR LE WEB



Vous souhaitez la version imprimée de ce magazine?

**Rien de plus simple:
Imprimez-moi!**

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, 2 clubs...

L'information du Slot en temps réel

SOMMAIRE



L'ACTUALITÉ DES CLUBS

Les clubs présentent leur actualité:
Evènements, courses, nouveautés...



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 ET DU SPORT AUTO

Nous faisons le lien entre nos voitures de slot, les pilotes, les voitures et leurs histoires



DRS MAGAZINE

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1901

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON





LA VIE DU CLUB



L'ACTUALITE DU CLUB | SAISON 16

Calendrier 2023-24

Par Stéphane

Les catégories

Retrouvez les catégories de nos courses hebdomadaires

Le Calendrier

A consulter en ligne



CATEGORIES

SAISON 16

2023-2024



PISTE VITESSE

6 voies analogiques



Groupe 5
Sideways Uniquement



GT3
Toutes Marques
Moteur NSR



GT 70
Toutes Marques
Moteur Scaleauto



Classic
Toutes marques



F1
NSR Uniquement
Monotype

RALLYE & COURSE DE CÔTE

2 circuits



4RM & SCX
4 roues Motrices
SCX



2RM & OPEN
2 Roues Motrices &
Tout ce qui ne court pas
dans les autres catégories

UNE COURSE PAR SEMAINE

www.dijon-racing-slot.com

L'ACTUALITE DU CLUB | Evènement

LE RALLYE DES GRANDS CRUS 2024

Par Didier

L'esprit Rallye au DRS

Le rallye, une discipline rarement représentée lors de grande rencontre "solistique".

On va trouver beaucoup de courses qui tournent autour de l'endurance : des 4H, des 6H, et bien sûr des 24H qui pendant longtemps a été LA course reine. Nsr, Scaleauto maintenant, sont les grands promoteurs de ces événements. Il suffit de faire un tour sur le net pour retrouver des images de ces moments.

Le rallye est peu représenté sur notre territoire et vous n'en trouverez pas beaucoup sur le net.

Il a aussi ces détracteurs, ceux qui ne supportent pas le, d'être seul avec sa voiture avec comme seul juge le (Impartial le juge !). Pour un organisateur, c'est plus compliqué à gérer, il faut faire plusieurs pistes différentes.



Pourtant, les tracés sont plus techniques et beaucoup plus proches des circuits que l'on se confectionne dans son grenier.



L'ambiance est plus conviviale, plus décontractée

L'ACTUALITE DU CLUB | Evènement

LE RALLYE DES GRANDS CRUS 2024

Par Didier

Pour preuve, en début d'année un club a voulu faire renaître cette discipline : Le Bourbon Lancy Slot Racing .Ce fut complet, 30 participants au bout d'une semaine d'inscription .

Le DRS Mag y était .



Quel plaisir de rouler sur des pistes toutes différentes, qui va du rapide à la série d'épingles qu'il faut négocier avec juste ce qui faut de dérive, à moins que vous préféreriez arriver debout sur les freins, pour faire pivoter la voiture et souder la gâchette à la sortie ?

L'adrénaline est bien là ; quant à l'entame de la 2ème boucle, après la parution du 1er classement, face à cette spéciale : il va falloir en envoyer un peu plus qu'au premier passage ! Pour faire mieux. Toujours faire mieux !

Du temps mort ? Y en pas ! On passe de piste en piste, pardon, de spéciale en spéciale et on termine la boucle .

Les voitures sont au parc fermé, on prend le temps de discuter avec les potos . Le classement sort .On récupère la voiture, petit nettoyage et réglages, et de nouveau au départ de la 1er spéciale .

Le samedi soir le BLSR nous avait organisé un repas ensemble .Les discussions sont animées, mais il y avait un piège : la dernière boucle de la journée.

Une des moments forts de slot .

Alors le rallye ? Ça vous gagne !



L'ACTUALITE DU CLUB | Evènement
LE RALLYE DES GRANDS CRUS 2024

Par Didier

DIJON RACING
slot

DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

PREMIER
RALLYE DES GRANDS CRUS
27 & 28 JANVIER 2024

Salle des fêtes Asnières Lès Dijon

contact@dijon-racing-slot.com



LES AMIS DU CLUB



LES AMIS DU CLUB | J'irai slotter chez vous

Club Cap Fréhel

Par Dominique



De retour en Bretagne pour dire un petit bonjour à Bernard président du club Fréhel, à ce jour renommé Club cap Fréhel, qui à ces locaux dans une ancienne école derrière la Mairie de Prévenons. Piste très sinueuse et piègeuse mais nous avons roulé pendant deux heures avec 4 adhérents dont l'ancienne présidente du Club de st Brieuc.....

Merci encore pour ce bon moment de partage et longue vie à ce jeune club



"M, je dis M, comme un emblème!"



Scaleauto SC-6049 BMW M1 Gr.5 24h Le Mans 1981 n.50 BASF Cassetten Team GS Sport

Révélee en 1978 par la fabuleuse M1, le département Sport de BMW a bien grandi. Aujourd'hui, il a plutôt tendance à grossir ! De quoi passer de M comme mamba à M comme mammoth...

BMW Motorsport GmbH a été fondée le 1er avril 1972, à Munich. Il s'agit d'une entité indépendante d'une quarantaine d'employés, dont l'objectif est de démontrer la qualité des ingénieurs maison en compétition. Rapidement, le succès est au rendez-vous avec des victoires en Formule 2 et dans le championnat des voitures de tourisme. Succès qui donne à BMW Motorsport l'envie de se lancer dans la fabrication de modèles de série... spéciaux !

Revenons à 1978. C'est la sensation lorsqu'est présenté la M1, premier modèle de la petite entreprise. Une vraie claque visuelle ! Compacte, large et si basse, sa carrosserie affiche une fluidité parfaite, juste interrompue par deux phares escamotables. Pourtant, l'idée de ce projet a longuement mûri et il faut remonter à 1971 pour en découvrir la genèse : le concept-car BMW Turbo "Studie" qui contient déjà tous les gènes de la M1, même si il n'est "que" motorisé par le 4 cylindres 2 litres Turbo de la BMW 2002 (en attendant un 6 cylindres 3.5 l sur la M1). Mais l'on retrouve déjà un châssis tubulaire et l'air de famille est indéniable. Ce concept n'a jamais eu vocation à être produit en série. Il faut dire qu'à partir de 1973, les modèles à forte consommation n'étaient pas en odeur de sainteté et les constructeurs étaient plus enclins à les stopper qu'à les lancer. La M1 due donc attendre 6 ans pour faire son entrée sur scène. Avec un objectif de 400 voitures produites, pour une homologation auprès de la F.I.A.



Carrera DIGITAL 132 31009 BMW M1 Procar "Team Warsteiner, No.90" - Limited Edition 2021

"M, je dis M, comme un emblème!"



NSR GULF LIMITED EDITION - #25

Car la belle allait devenir bête ! C'est d'ailleurs en compétition qu'elle a obtenu ses lettres de noblesse. Notamment sous la forme du championnat "BMW M1 Procar", disputé en 1979 et 80, en lever de rideau des GP de F1, et dont les bolides étaient confiés à des noms prestigieux : Andretti, Hunt, Lauda, Lafitte, Pironi, Jarier, Piquet... Mais elle aussi animée des rallyes, des courses d'endurance avec de nombreuses victoires à la clé. Pour une utilisation plus quotidienne, en revanche, le sublime coupé n'est pas des plus pratiques. Voire très peu utilisable. Alors BMW Motorsport a initié la diabolisation des modèles de la marque. Et nous avons eu le droit à 4 décennies de bijoux mécaniques. 4, 6, 8 voire 10 cylindres, la gamme M s'est étendue, depuis la M535i ou la M635 CSi. Le best-seller basé sur la Série 3, arrivé en 1983, faisant définitivement du logo M un mythe chez les passionné(e)s. Et Motorsport a décliné, décliné. Toute la gamme BM y est passée, de la Série 1 à la 8, sans oublier les... SUV ! Et c'est d'ailleurs bien embêtant, car de déclinaison en déclinaison, Motorsport (devenu M Sport depuis) est arrivé à ça : le XM, SUV hybride rechargeable, doté d'une puissance record (653 chevaux) pour tirer un poids record : 2,7 tonnes





RESULTATS



ARSOUILLE



DIJON RACING SLOT



LE CLASSEMENT FINAL

Classement

en live



Classement générale – Saison 15

positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	2	865	Philippe	40	8
podium	1	864	Stéphane	38	10
podium	4	825	Didier	33	18
top 10	3	812	Cedric	41	1
top 10	5	656	Patrick	35	
top 10	6	584	Jean Daniel	28	4
top 10	7	386	Christian	24	
top 10	8	318	Denis	20	
top 10	9	207	Michaël	16	
top 10	10	151	Elyott	13	
challenge	11	128	Claude	7	
challenge	12	36	Lucas	3	
challenge	13	28	Pierre-Louis	2	
challenge	14	20	Gaby	1	
challenge	18	16	Paul	1	
challenge	15	14	Johnny	1	
challenge	16	12	Maxence	1	
challenge	17	8	Maurice	1	

LE CALENDRIER DES PROCHAINES COURSE



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

DATE	Catégorie	Illustration
7 septembre 23		
15 septembre 23		
21 septembre 23		
29 septembre 23		
5 octobre 23		

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 goûter au Slot Racing.



Animation à DIJON



**Vous souhaitez organiser une animation chez vous
avec notre circuit mobile ou dans notre club?**

contact@dijon-racing-slot.com

www.dijon-racing-slot.com



L'HISTOIRE DU SLOT RACING ET DU SPORT AUTO



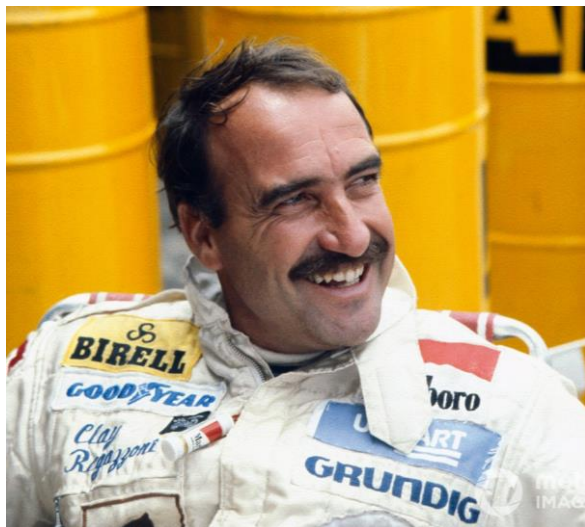
" Chemin de Croix "

Difficile de débiter en sport automobile, à près de 25 ans, dans un pays où la course sur circuit est interdite ! Ce fut pourtant le chemin pris par Gianclaudio Regazzoni. Mais sa carrière ne fut pas un long fleuve tranquille ...

L'interdiction de course sur circuit fut décidée en Suisse suite à la tragédie des 24 heures du Mans 1955. Elle tua sans doute dans l'oeuf la motivation d'une génération helvétique. Néanmoins la fin des 60's voit éclore, sur la scène internationale, de grands talents nationaux tels Sylvio Moser, Herbert Muller ou Jo Siffert. Clay les rejoindra bientôt.

Les débuts en Formule 3 sont plutôt laborieux et il acquiert même la réputation d'un pilote âpre, opiniâtre mais aussi dangereux. Moins rugueux par la suite, il conservera son style offensif et spectaculaire durant toute sa carrière. Les résultats commençant à venir, il deviendra pilote officiel Tecno. Il motivera d'ailleurs la firme d'intégrer la Formule 2. Ces résultats à la fin des années 60 sont de plus en plus probants et c'est en 1970 qu'il se révélera pleinement.

En F2 il s'impose à trois reprises dans un championnat comprenant 8 courses. Il conquiert le titre devançant Derek Bell, Emerson Fittipaldi, Dieter Quester, Ronnie Peterson et François Cevert. Henri Pescarolo, Tim Schenken, Carlos Reutemann et Jean-Pierre Jabouille participaient entre autres à ce championnat. Parallèlement Ferrari l'engage dans le programme de Formule 1. Partageant son baquet avec Ignacio Giunti, il ne participe qu'à 8 épreuves sur 13. À l'image d'Emerson Fittipaldi qui remplace le malheureux Jochen Rindt chez Lotus, ses débuts sont tonitruants. Si le Brésilien s'impose dès son 4e Grand Prix le Suisse le fera dès le 5e, à Monza. 3e du championnat il termine à 7 points de son coéquipier Jacky Ickx, engagé à toutes les courses et demeurerait en fin de saison en lice pour l'acquisition du titre !





L'année suivante commence pour le mieux : un podium dans la course d'ouverture du championnat de Formule 1 en Afrique du Sud, une victoire hors championnat à la course des Champions et un podium également en endurance aux 1000 km de Brands Hatch. La suite de ce double programme ne sera malheureusement que quelques podiums au milieu d'une kyrielle d'abandon en endurance comme en F1. 1972 ne sera pas meilleure malgré une victoire en 1000 km de Monza en compagnie de Jacky Ickx, toujours sur la 312 PB. La disparition de ses compatriotes et amis Jo Siffert et Silvio Moser ne l'ont sûrement pas beaucoup aidé. Ferrari ne le conserve pas, il trouvera refuge chez BRM, en plein déclin. Il y effectuera néanmoins de belles prestations tout comme son nouvel équipier Niki Lauda. Il s'éloigne progressivement de l'endurance.

En pleine restructuration Ferrari le rappelle à nouveau en 1974. Il les convainc à son tour d'engager son jeune et brillant équipier Niki Lauda. Moins incisif que l'Autrichien, il est néanmoins plus régulier. Si, ne s'imposant qu'une seule fois au cours de la saison, il accuse un déficit de victoire face à son coéquipier autrichien mais également face à Jody Scheckter, Carlos Reutemann, Ronnie Peterson et son principal rival de la saison Emerson Fittipaldi, il se présente lors de la dernière épreuve à Watkins Glen à égalité de points avec le Brésilien. Les deux hommes se présentent à l'épreuve avec une voiture pas au mieux de sa forme. En outre Clay c'est foulé une cheville. Sur la grille de départ Emmo et Clay sont respectivement 8e et 9e. Si la course du Brésilien est loin d'être exceptionnelle et le voit terminer 4e, celle du Suisse est catastrophique. Extrêmement malchanceux il terminera 11e à quatre tours du vainqueur Carlos Reutemann après avoir rencontré des problèmes de sous-virage, de suspension et de pneumatiques. Le titre lui échappe de trois points.



LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

Clay REGAZZONI

Par Gilles

Même s'il s'impose au cours d'une épreuve en 1975 (Monza encore...) et en 1976 et qu'il se place par deux fois parmi les cinq premiers au championnat du monde, il subit la domination de Niki Lauda. Néanmoins toujours solide, sur et spectaculaire il est approché notamment par Brabham et McLaren mais refuse le volant persuadé qu'il sera conservé par Ferrari. Ce ne sera pas le cas. Il trouvera refuge chez Ensign où il fera la prouesse de marquer 5 points retrouvant comme coéquipier Jacky Ickx. Il partira ensuite chez Shadow, alors sur la pente descendante, où Hans Joachim Stuck dit qu'il fut son meilleur coéquipier en Formule 1. En 1979, Williams fait appel à lui au côté d'Alan Jones. Si l'équipe n'a d'yeux que pour l'Australien c'est pourtant le Suisse qui remportera la première victoire de l'équipe. Toujours malicieux, il dira sur le podium qu'il a pensé aux commendateurs (qui l'avait répudié il y a un peu plus de 2 ans...) et s'était excusé auprès de Frank Williams d'avoir conquis la première victoire à la place d'Alan Jones ! 5e du championnat du monde, il il devra néanmoins comme chez Ferrari, céder sa place à Carlos Reutemann. Il retournera chez Ensign, malheureusement uniquement pour quatre grands prix, victime d'un grave accident à Long beach, le laissant tétraplégique.

Gardant son éternel joie de vivre on le reverra très souvent sur son fauteuil dans les paddocks et même au volant de véhicules à la conduite adaptée. On le reverra en rallye raid notamment au Paris-Dakar et également en endurance dans des participations sporadiques. L'histoire se terminera malheureusement sur une autoroute italienne peu avant Noël 2006, suite à un accident au cours duquel on pense qu'il a succombé à un malaise. Si sa carrière ne fut pas des plus facile, Clay Regazzoni a laissé, par sa sympathie et son talent, une trace indélébile dans le sport automobile. Il aurait fêté ce 5 septembre ses 84 ans.

Ciao Rega !



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.

Ferrari 330P #15 • 1964

La Ferrari 330P n°15 des 24 heures du Mans 1964

La Ferrari 330P 0810 est l'ex numéro 22 de 1963. Elle est équipée cette année d'un moteur de 4 litres, mais elle a conservé l'ancienne carrosserie. On note la présence d'une écope sur le museau, inspirée des modèles 1962. Walt Hansgen puis A.J. Foyt avaient été annoncés par la presse, mais c'est le grand blond Skip Hudson, débutant au Mans, qui est appelé aux côtés de Pedro Rodriguez.

Qualifiée en troisième position avec une temps de 3'45"5, elle rend plus de 3 secondes à John Surtess sur la 330P numéro 19. Auteur d'un départ canon, le Mexicain repasse en tête au premier tour avant de se laisser glisser en 4ème position. Après avoir redoublé Graham Hill, Pedro bat le record du tour en 3'49"8 (il en sera dépossédé par Phil Hill, auteur de 3'49"2) et est le premier des ténors à ravitailler, après 1h30 de course.

Hudson le remplace, mais se montre moins rapide, chutant en 5ème position. L'Américain connaît une belle émotion lorsque la Triumph de Mike Rotschild sort de la route juste devant lui, dans la courbe Dunlop. La Ferrari du NART conserve sa 5ème place avant qu'on ne découvre que de l'huile s'est mélangée à l'eau. L'abandon survient après 4h30 de course, un bris d'arbre de roue ayant souvent été cité comme la cause principale.

À noter que la numéro 15 arborait une décoration, inaugurée à Sebring, n'étant pas sans évoquer les couleurs d'un célèbre fabricant de cigarettes. Le rusé Chinetti avait-il trouvé le moyen de contourner l'interdiction de la publicité dans les courses européennes, ou n'était-ce qu'une tentative de décoration originale ?



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.

Ferrari 330P #15 >1964



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Ferrari 330P Racer RCR 0044

Les voitures Racer sont des modèles exclusifs créés pour les collectionneurs. Moulées en résine, extrêmement détaillées et fabriquées à la main, elles représentent le très haut de gamme des voitures de slot racing. La partie mécanique est construite autour d'un châssis en plastique, de jantes en aluminium, d'un moteur et d'une transmission Slot.it.

La finition est remarquable, la peinture profonde et très brillante, les pièces photo-découpées nombreuses et la décoration très exacte. Sur la piste, l'épaisseur de la résine en font des voitures lourdes et peu maniables, mais c'est surtout le prix élevé de ces miniatures qui interdit toute tentative d'aller chercher la "limte".



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

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

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

A propos de nous | Contactez-nous | 

Rechercher parmi les nombreuses références 



MON COMPTE



MON PANIER

SLOT CAR

CIRCUITS & ACCESSOIRES

MODÉLISME

LICENCES ORIGINALES

STOCKAGE

GOODIES

PROMOTIONS

Accueil > Slot Car-Union > DRS MAGAZINE Numéro 10

DRS MAGAZINE Numéro 10

Référence : DRSMagazine10



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



DIJON RACING

slot

Compétition d'automobiles miniatures (Slot Cars)
Animation d'entreprises - Animations Commerciales
Anniversaires

Amis Slotteurs,

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



Magazine du DIJON RACING SLOT

Contact Magazine: drs21.contact@gmail.com

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

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

IMPRIMEZ-MOI!

