

DRS

MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

Mai 2024

36

LE MAGAZINE DU SLOT RACING

SPÉCIAL ESSAIS



LABORATOIRE
DU DRS



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





EDITO

Comme promis, vous allez découvrir notre essai des voitures Thunderslot, découvertes dans le magazine précédent.

C'est aussi l'occasion de vous présenter un nouveau format de course, en partenariat avec THUNDERSLOT:

DIJON CANAM LEGENDS ENDURANCE

Un week-end complet pour rouler avec des voitures du constructeur italien, mais aussi participer à un concours de décoration de carrosseries.

Afin de laisser des chances à tout le monde, les 12 heures de course seront découpées en quatre manches, avec des points attribués pour chacune d'entre elles. Le vainqueur sera donc l'équipe qui aura été la meilleure sur les quatre manches, dont une de nuit. Chaque équipe se verra récompensée par des prix Thunderslot, ou Mercedes, notre partenaire.

Alors n'hésitez pas: inscrivez-vous!

Sportivement Vôtre!

NOS PARTENAIRES



VU SUR LE WEB



**Vous souhaitez la version
imprimée de ce magazine?**

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

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

Distributeur officiel du DRS MAGAZINE

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

L'information du Slot en temps réel

LA VIE DU CLUB

- Un circuit micro-Scalex pour les tout-petits – Episode 3/8
- Course de rentrée: DIJON CANAM LEGENDS ENDURANCE
- L'univers de Barry Boor: L'histoire des Grands Prix revisitée

L'ACTUALITE DES CLUBS

- Slotmania!Brussels, le retour !

LES AMIS DU CLUB

- Mercedes AMG GT3 LINKIN PARK

LA TECHNIQUE

- Stair Track – Episode 3/7
- THUNDERSLOT LOLA T70 CanAm – McLaren M6A Can-Am

LES RESULTATS



L'HISTOIRE DU SLOT RACING ET DU SPORT AUTO

- Peter Revson
- L'Austin Healey 3000 n°24 des 24 heures du Mans 1962
- LES RALLYES MYTHIQUES: Le critérium des Cévennes

DRS MAGAZINE

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1901

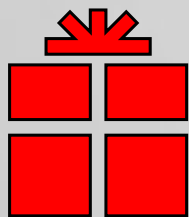
<https://www.dijon-racing-slot.com/>

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON



Mai 2024

36



IDEE CADEAU

Coffret découverte: SLOT RACING

Exclusivement
à



INCLUS

- 1 à 4 courses au club
- Voiture et poignée fournie
- Initiation au pilotage
- Livret de présentation
- Fiches descriptives Catégories



Circuits Vitesse 6 pistes – Rallye –Course de Côte

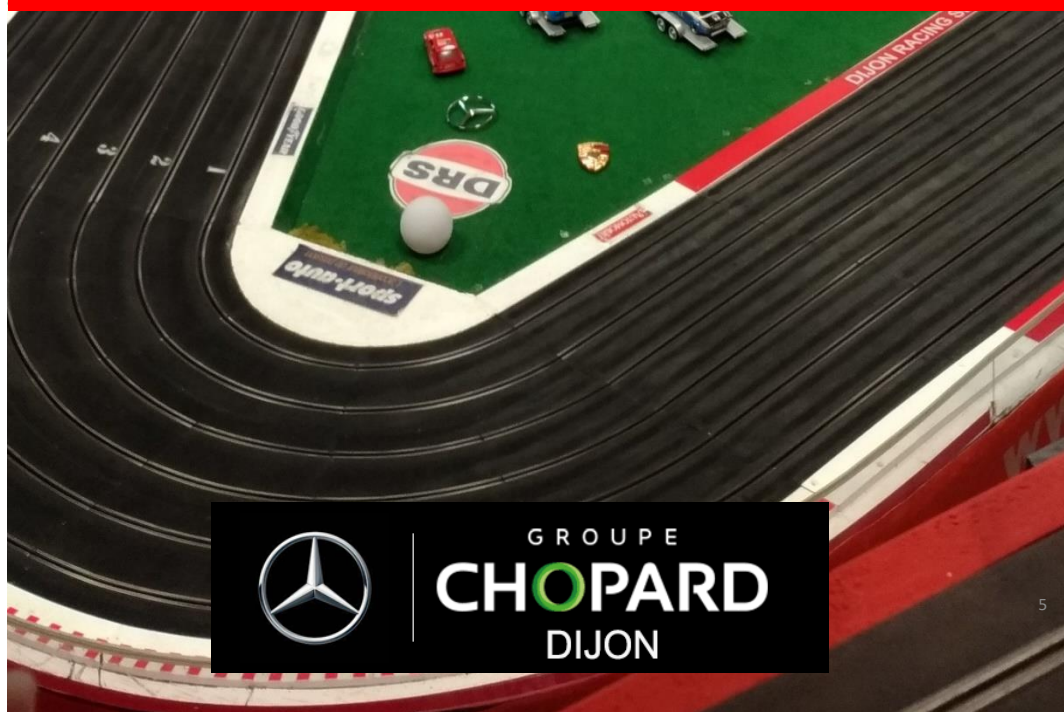
Courses automobiles
miniatures **pour adultes**

1 course : 15€
2 courses: 25€
3 courses: 35 €
4 courses: 40€

www.dijon-racing-slot.com



LA VIE DU CLUB



GRUPE
CHOPARD
DIJON



Un circuit micro-Scalex pour les tout-petits – Episode 3/8

Afin de me simplifier le travail, j'ai découpé des plaques de polystyrène condensé pour définir toutes les zones à décorer. Cela à un double intérêt: travailler la zone facilement et compenser l'épaisseur du circuit. Voici l'évolution de chaque zone:



La zone 'travaux publics' est réalisé à partir d'un mini tapis Noch:

[NOCH 00006 Mini-Tapis Gazon "printemps"](#)

Et du sable collé avec de la colle à bois, directement sur la peinture et les roues de l'engin (Majorette)





Un circuit micro-Scalex pour les tout-petits – Episode 3/8

Détails de la zone BTP:





Dijon CanAm Legends Endurance: un nouveau format de course.

Notre collaboration avec Thunderslot se poursuit et se renforce.

En effet, Armando Bizzotto et son équipe dynamique nous a demandé d'organiser une course autour de sa série CanAm. Comme vous le verrez dans la rubrique Essais, ces voitures sont très performantes sur notre circuit, ce qui promet une belle course, animée et rapide. Comme les voitures sont très bien équipées et performantes dès leur sortie de boîte, les châssis seront donnés le jour de la course, tirés au sort. Nous enverrons les carrosseries en kit blanc pour que chaque équipe la prépare et la décore. Nous en profiterons pour faire un vote pour la plus belle déco dans notre magazine.

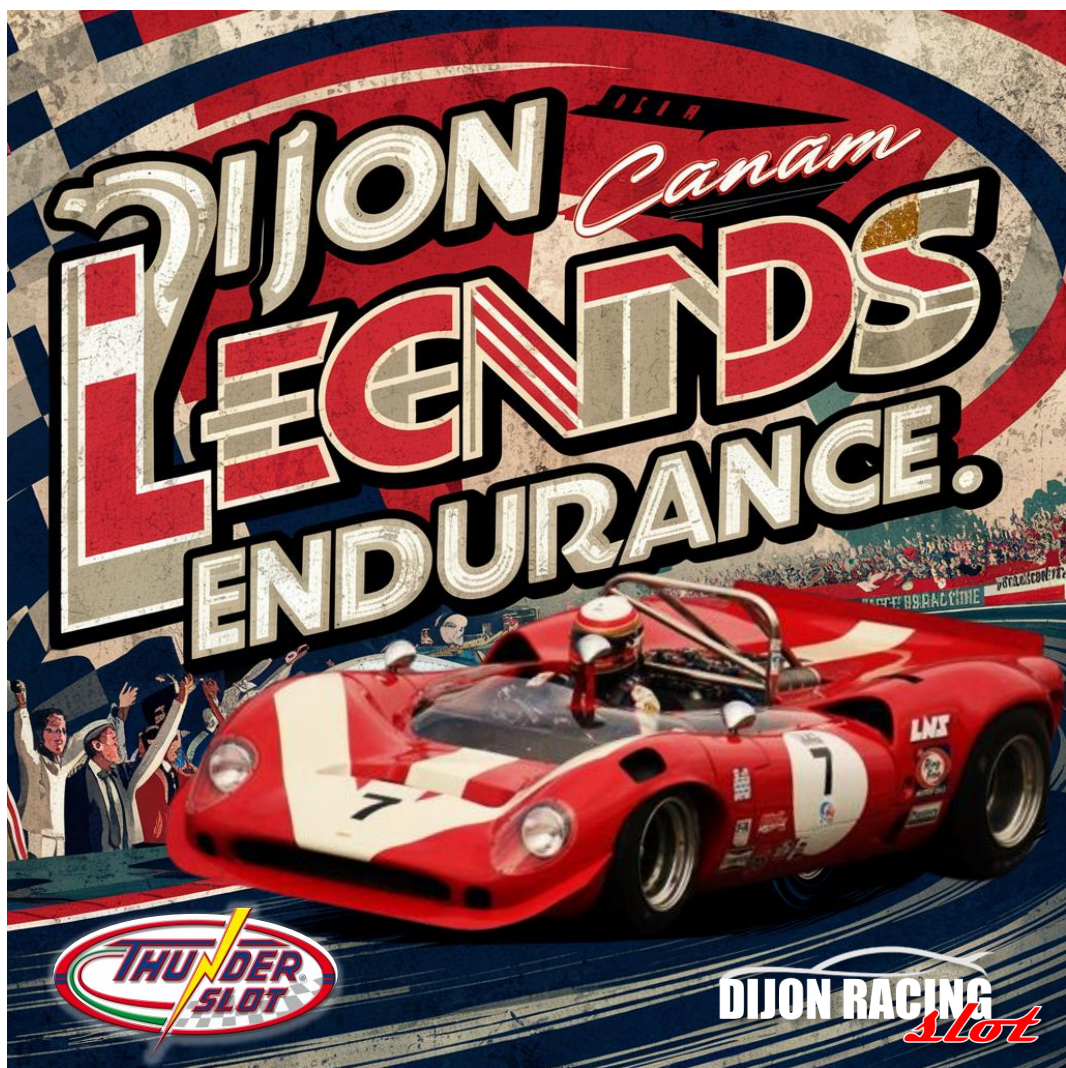
Elle se déroulera sur un week-end, en trois parties. Ainsi, après une matinée de roulages libres et de mise au point, une première course de deux fois trois heures sera organisée dans l'après-midi. Après un bon break bourguignon, nous enchaînerons sur une course de trois heures, de nuit.

Nous nous retrouverons le lendemain matin pour une course de trois heures, suivie de la remise des prix. Nous avons volontairement fractionné la course, afin de permettre à chacun de se battre pour la victoire, même en cas de problème majeur lors d'une session. En effet, chaque course se fera aux points et permettra d'équilibrer les chances de chacun.

Pour cette course, nous fournirons les voitures et les pneus.

Si cette course vous intéresse, réservez dès maintenant votre place. Vous êtes seul? Pas de problème. Nous montrons une équipe DRS Magazine pour permettre à chacun de rouler.





Dijon CanAm Legends Endurance

Sponsorisé par: Thunderslot

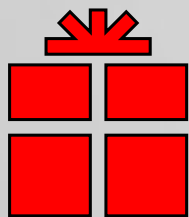
Changement de date!

5-6 octobre 2024

Election de la plus belle déco

Contact: contact@dijon-racing-slot.com

www.dijon-racing-slot.com



IDEE CADEAU

Coffret découverte: SLOT RACING

« Je viens surtout pour passer un bon moment entre passionnés. L'entraide y règne en maître lorsqu'il s'agit de réglages ou de conseils de pilotage. Le réalisme des voitures et des courses permet à chacun de vivre un moment exceptionnel"»



Denis 56 ans, Responsable Commercial dans l'alimentaire

Courses automobiles miniatures
pour adultes

www.dijon-racing-slot.com

LES AMIS DU CLUB | L'univers de Barry Boor

L'histoire des Grands Prix revisitée

Par Arnaud

Barry refait les courses

Barry Boor est un Anglais né à la fin des années 40, passionné éclectique de sport auto. Il a été notamment impliqué dans la création de l'éphémère équipe de Formule 1 Connew. A différents moments de sa vie, il s'est mis en tête de reproduire les grilles de départ de tous les grands prix courus depuis la seconde guerre mondiale, en slot.

Et aussi, de rejouer ces courses en recréant tous les circuits dans sa maison, voire, dans son jardin quand le circuit était trop grand comme le vieux Spa de 14 kilomètres et ou les 22 bornes du Nurburgring !

Il a donc créé de ses mains des centaines de voitures, en ré-utilisant tout de même la mécanique quand il le pouvait. Ainsi, chaque plateau existe à un instant T et est ensuite susceptible d'être transformé pour créer le plateau suivant.

Le mode de fabrication varie, il utilise suivant les époques et les autos des carrosseries venant de grands constructeurs comme Airfix ou Scalextric. Il lui arrive aussi d'acquérir des autos en résine, ou d'en refaire des tirages. Et quand un modèle n'existe pas, il le crée de ses mains, avec du bois, de la carte plastique ou tout autre matériau. Et c'est souvent nécessaire puisque Barry met un point d'honneur à recréer les machines les plus obscures ayant jamais participé à des Grands Prix. Celles que même les fabricants de résine les plus pointus peuvent avoir oublié.

En 2004, lorsque j'ai commencé à refaire du slot, j'ai fait le tour d'internet à la recherche de passionnés et son site est l'un des premiers que j'ai trouvés. Je me suis dit que je n'étais pas seul et aussi qu'il y avait plus fou que moi, ce qui est toujours rassurant, n'est-ce pas ?

Fin 2016, Barry a commencé à vendre ses voitures et c'est à ce moment que je suis entré en contact avec lui. Et, après plusieurs échanges, j'ai pu acquérir 7 voitures faites de ses mains, dont 5 Françaises introuvables ou presque en slot au 1/32. C'est un homme charmant qui m'a vendu ses merveilles, dont une réellement unique au monde, pour un prix très modique. Au moment où j'écris ces lignes, il recommence à construire des autos pour « refaire » les saisons 1952 et 1953 !



LES AMIS DU CLUB | L'univers de Barry Boor

L'histoire des Grands Prix revisitée

Par Arnaud

Barry refait les courses

Parmi les voitures achetées à Barry on trouve une Talbot T26C dont le pilote porte une casquette retournée à la manière de Philippe Etancelin le célèbre pilote Normand à la longévité exceptionnelle. Une autre belle pièce est la Gordini T16 avec un véritable Maurice Trintignant, moustache comprise ! J'adore aussi la Delage 3 litres de Louis Gérard, une grosse bête assez malhabile mais tellement attachante.

Mais le fleuron de cette « French Escadrille » reste pour moi la Behra-Porsche, une voiture de Formule 2 créée à la fin des années 50 par le fameux pilote Français Jean Behra. Il ne la conduira pas beaucoup puisqu'il aura un accident fatal en 1959. Néanmoins l'auto aura tout de même une modeste carrière en 1959 où on la verra notamment mener le peloton des F2 aux mains de Hans Hermann. Vendue à une écurie américaine en 1960, ses participations en Grand Prix seront moins glorieuses. Signe particulier de cette voiture au 1/32 : elle n'existait pas avant que Barry ne se décide à la reproduire. De plus , il avait prévu d'en faire des tirages en résine mais pour des raisons inconnues, il a fini par y renoncer. Ce qui fait donc de la voiture que vous voyez en photo un modèle unique au monde ...



la Behra-Porsche



French Escadrille

LES AMIS DU CLUB | L'univers de Barry Boor

L'histoire des Grands Prix revisitée

Par Arnaud

Barry refait les courses

Techniquement les voitures de Barry utilisent aussi un maximum d'éléments mécaniques du commerce, avec une préférence pour les roues Airfix et les moteurs Johnson. Rien de très performant mais ce n'est pas nécessaire étant donné qu'il n'y a pas de guide sur ces autos mais une simple « pin » ou aiguille, comme sur les premières Scalextric, ce qui calme assez vite les ardeurs en matière de dérive. Mais c'est néanmoins suffisant pour s'amuser sans abîmer ces beautés. Par contre je suis certain que Barry attaque autant qu'il peut lorsqu'il refait un Grand Prix !

Les châssis sont réalisés à partir d'un matériau plastique épais et peuvent avoir servi pour plusieurs modèles comme l'attestent les différents espacements des trous visibles sur certains d'entre eux.

Pas vraiment des jouets mais pas non plus des maquettes roulantes, les voitures de Barry Boor ont un charme évident au premier coup d'œil. Elles sont reconnaissables aisément à ce mélange de réalisme et d'une certaine naïveté. Elles font surtout partie d'un univers cohérent, celui de leur créateur que j'oserais qualifier d'artiste, même si ce mot lui déplairait certainement et froisserait sa grande modestie. J'aime ce genre de voitures qui racontent des histoires de courses mais racontent aussi les hommes qui les ont construites. Tout comme il est toujours émouvant de retrouver sur les voitures de notre défunt ami Pierre les annotations qu'il y mettait scrupuleusement. C'est ce qui rend une voiture de slot si vivante et si différente d'une maquette inerte.

Allez visiter le site de Barry : <http://www.barryjboor.co.uk/slots.html>



La Delage 3 Litres

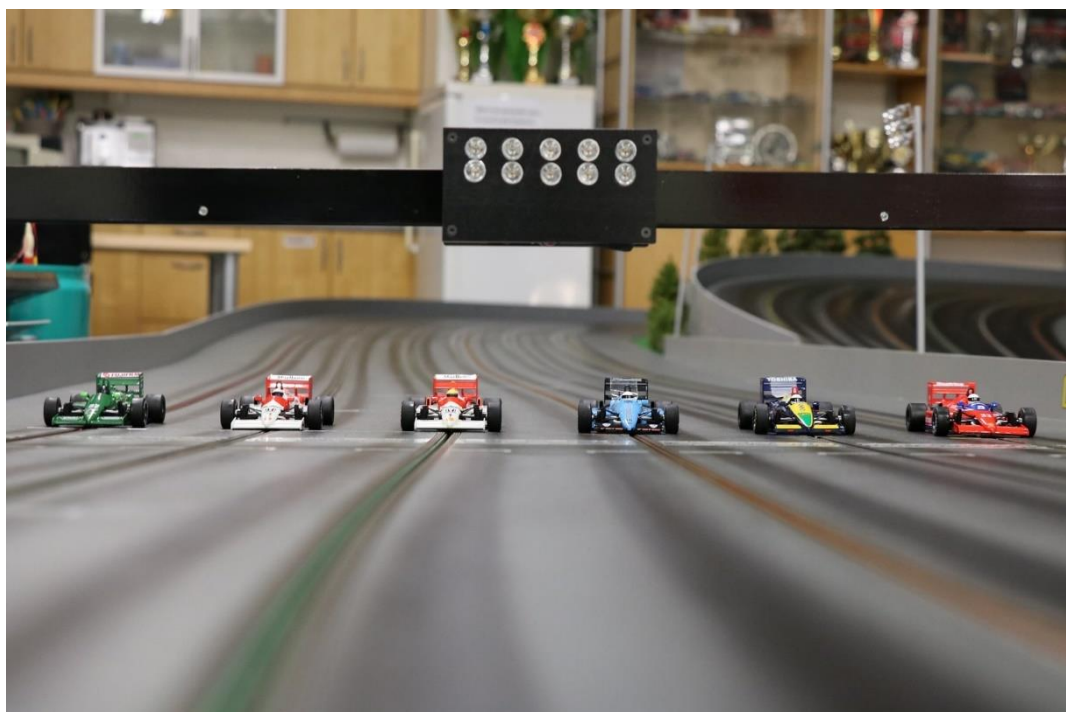


Un châssis qui a connu plusieurs vies



Maurice et sa moustache





L'ACTUALITE DES CLUBS



L'ACTUALITE DES CLUBS | Slotmania!Brussels, le retour !

Par Julien

SLOTMANIA! BRUSSELS

Après le succès retentissant de leur édition 2023, le Brussels Scalex Club a le plaisir d'annoncer la tenue le dimanche 26 mai 2024 d'une nouvelle édition de la bourse d'échange/convention Slotmania!Brussels.



Lors de cet événement tout public, les passionnés de slotracing, jadis appelé « circuit » pourront échanger autour de leur passion commune, acquérir ou échanger des pièces pour étoffer leurs collections sur plus de 150m de stands venus de plus de 7 pays différents.

Ils pourront également découvrir les nouveautés grâce à la présence de 4 fabricants de renom : Scalextric, Avant Slot, Scaleauto, Slot.it et Policar.

Les non-initiés pourront quant à eux découvrir un hobby hors du commun et une passion dévorante, grâce à la présence de non moins de 7 circuits de démonstration en accès libre.

L'ancien pilote de F1 Philippe Adams (parrain 2023), passe cette année le relais à la légende du slot, écrivain et actuel pilote en championnat Mini Adrian Norman, qui fera l'honneur de sa présence lors de l'événement.

SLOTMANIA!Brussels

Dimanche 26 Mai 2024
10h00 - 16h00

Centre Communautaire Joli-Bois
15 Drève des shetlands
1150 Woluwé-St-Pierre

Adultes : 4,00 EUR
Enfants (-12ans) : Gratuit



BSC
BRUSSELS SCALEX CLUB

Informations publiques :
www.slotmania-brussels.be
info@slotmania-brussels.be

Informations presse :
Julien Giloteau
+0032(0)473/360274
info@slotmania-brussels.be

L'ACTUALITE DES CLUBS |
Slotmania!Brussels, le retour !

Par Julien



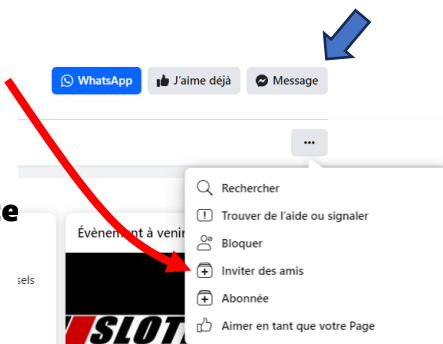
Gagnez vos places pour Slotmania Brussels! avec



Comment faire:

- Allez sur : <https://www.facebook.com/SlotmaniaBrussels>
- Likez la page
- Invitez un ami à partager cette page
- Envoyez un message sur la page en Précisant: DRS MAGAZINE

Les 5 premiers se verrons offrir 2 place



L'ACTUALITE DES CLUBS |
Slotmania!Brussels, le retour !

Par Julien



SLOTMANIA!

BRUSSELS
26/05/2024
10h - 16h

SLOT RACING CONVENTION & SWAP MEET
BOURSE D'ECHANGE & CONVENTION
MODELBEURS & CONVENTIE

SLOT RACING **2GO**



7 Circuits Demo
2 salles / 700m²
+150m d'exposants / 8 pays
Bar & Petite restauration
Tombolas
Vente /Echange - Neuf/Occasion
Initiations

GUESTS



Adrian Norman



Cruchotten Pis

Centre Communautaire de Joli-Bois
Drève des shetlands 15
1150 Woluwé-Saint-Pierre



www.slotmania-brussels.be

www.brusselsscalexclub.be

SlotmaniaBrussels
BrusselsScalexClub

STANDS OFFICIELS:

Entrée 4€ (Gratuit - 12 ans)
100% Accessible PMR



Avant Slot
Future starts now





LES AMIS DU CLUB



LES AMIS DU CLUB | Mercedes AMG GT3 LINKIN PARK

Par Claude
Pardoux

Brochette de Mercedes AMG GT3 LINKIN PARK



Le célèbre groupe de rock **Linkin Park** voue une véritable passion à la course automobile et plus particulièrement à la **Mercedes AMG GT3**.

C'est ce que l'on peut en conclure, puisqu'à l'occasion des 24 heures de Spa 2016, le DJ du groupe et « artiste visuel », **Joe Hahn**, réalisa pour le compte du **AMG Black Falcon Team** la livrée de sa voiture de course.

Cette livrée (voiture de gauche) se distingue par un jeu de contrastes basés sur du rouge et du noir sur fond argenté brillant, pour ne pas dire chromé.

Elle termina 20^{ème} de cette épreuve mythique...

La voiture du centre, sous une livrée différente et flashy à souhait, mais toujours aux couleurs de Linkin Park, participa à la Coupe du Monde FIA GT 2017 à Macao.

Elle termina 3^{ème} de cette non moins mythique épreuve...

Le modèle de droite reprend le « design » de l'auto des 24 heures de Spa 2016 sur un puissant fond gris mat qui lui confère une authentique gueule de brute.

Domage que cette AMG ne résulte que de l'extravagance d'un graphiste exerçant ses talents pour le très prisé jeu vidéo **Assetto Corsa**. Une certitude, les photos publiées sur le net à l'époque étaient tellement bluffantes que je n'ai pas résisté à la tentation de reproduire cette version imaginaire.

Elle termina 1^{ère} au fond de mon musée perso, ce qui n'a rien de mythique...



Mercedes AMG GT3 **LINKIN PARK** 24 heures de SPA 2016

Trois kits blancs **NSR**, de la peinture et du vernis en bombes **Motip** ainsi que des décalques **Slotfabrik** ont servi à la réalisation de ces modèles.

Pour ce qui est de la réalisation de la « Double Zéro », la difficulté réside en la restitution de l'aspect chromé global de sa carrosserie.

La photo ci-contre de l'original lors de sa présentation officielle en présence des pilotes et trois membres du **Linkin Park** permet de mieux comprendre l'ampleur de la tâche. Pour le groupe californien, étaient présents ce jour-là, **Joe Hahn**, **Dave Farrell** et **Chester Bennington**, chanteur charismatique du groupe.

Chester Bennington devait malheureusement disparaître au mois de juillet de l'année suivant cette présentation.

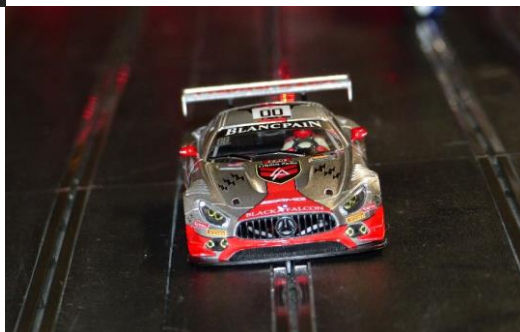


La bombe de peinture Motip classique « chrome » ne convenant pas (la peinture ne peut pas et ne doit pas être vernie sans obtenir un résultat très décevant !) et ne résistant pas non plus à l'abrasion (plutôt ennuyeux pour une voiture de Slot !) c'est donc une teinte « alu » patiemment recouverte de vernis brillant qui fera l'affaire.

Le rendu final n'est malheureusement pas le même que l'original mais reste globalement satisfaisant, à mon goût en tout cas.

Des procédés performants permettent d'obtenir une peinture réellement chromée et plus résistante aux chocs.

Ces procédés sont plus complexes et donc plus coûteux ce qui me semble carrément décalé pour un modèle réduit destiné à subir la loi de la piste...



LES AMIS DU CLUB | Mercedes AMG GT3 LINKIN PARK

Par Claude

Mercedes AMG GT3 LINKIN PARK Macao 2017



Cette vidéo, dès son début, montre notre Mercedes AMG GT3 Linkin Park se distinguant par sa livrée originale, mais surtout par le fait qu'elle prend rapidement la tête de la course aux mains du pilote allemand **Maro Engel**. Belle et performante, que demander de plus ? C'est ainsi que nous pouvons admirer en action le superbe travail de design réalisé à l'échelle 1 pour cette AMG, et statiquement, sur ces 3 photos, la qualité supérieure des décalques réalisés par l'équipe de Slotfabrik.



Avant de poursuivre la lecture de cet article et surtout pour sa bonne compréhension, vous devez absolument consulter la vidéo de la « Qualification Race » dont voici le lien : <https://www.youtube.com/watch?v=Y1n8F4uCIUU>

C'était donc au Grand Prix de Macao FIA GT 2017, il y avait du beau linge en piste qui n'allait pas tarder à être froissé...



Mais, nous sommes à Macao...

À 1 min 50 s, c'est le carambolage ! De cette ampleur, c'est du jamais vu ! Le commentateur s'égosille devant tous ces beaux millions de dollars qui s'empilent avec force conviction rendant la scène assez cocasse, voire franchement hilarante. En poursuivant la lecture de la vidéo, on remarquera d'ailleurs sur de nombreux visages la présence de plus ou moins discrets rictus en disant long sur le côté involontairement drolatique de l'évènement.

Drapeau rouge et retour aux stands pour les voitures rescapées. Cela nous vaudra l'occasion d'admirer encore une fois et en gros plan la **Linkin Park** (à 10 min) ainsi que 2 autres AMG aux décorations plus conventionnelles, ne pouvant rivaliser avec la ligne de notre sulfureuse rockeuse.

LES AMIS DU CLUB | Mercedes AMG GT3 LINKIN PARK

Par Claude

Mercedes AMG GT3 LINKIN PARK « Assetto Corsa »

Pour cette dernière livraison, je titre « Assetto Corsa » sans savoir si elle a vraiment été intégrée à ce jeu vidéo ou si elle est restée à l'état de projet sous forme d'exercice de style de la part d'un graphiste de talent.

À ma connaissance, cette version n'a jamais existé à l'échelle 1 et comme déjà évoqué précédemment, qu'importe !

À la réflexion, je rajouterai que c'est même franchement regrettable !

Ci-contre la version slot au 1/32.

Ci-dessous la version de cet anonyme et talentueux graphiste.



Suivant l'intensité de l'éclairage, ce gris mat semble prendre un grand nombre de nuances plus ou moins soutenues.

Des avis éclairés n'hésitent pas à avancer le chiffre, sans doute extravagant, d'une cinquantaine !

À vous de juger...



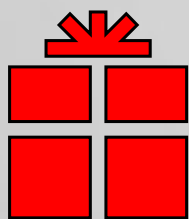


TECHNIQUE

LABORATOIRE DU DRS



GRUPE
CHOPARD
DIJON



IDEE CADEAU

Coffret découverte: SLOT RACING

, « Je ne connaissais pas le slot racing avant de découvrir le club de Dijon. J'ai tout de suite attrapé le 'virus: c'est à la fois une vraie compétition automobile, avec de vraies sensations de pilotage, et un loisir complet et accessible.' »



Stéphane 53 ans, Responsable
HSE dans l'industrie

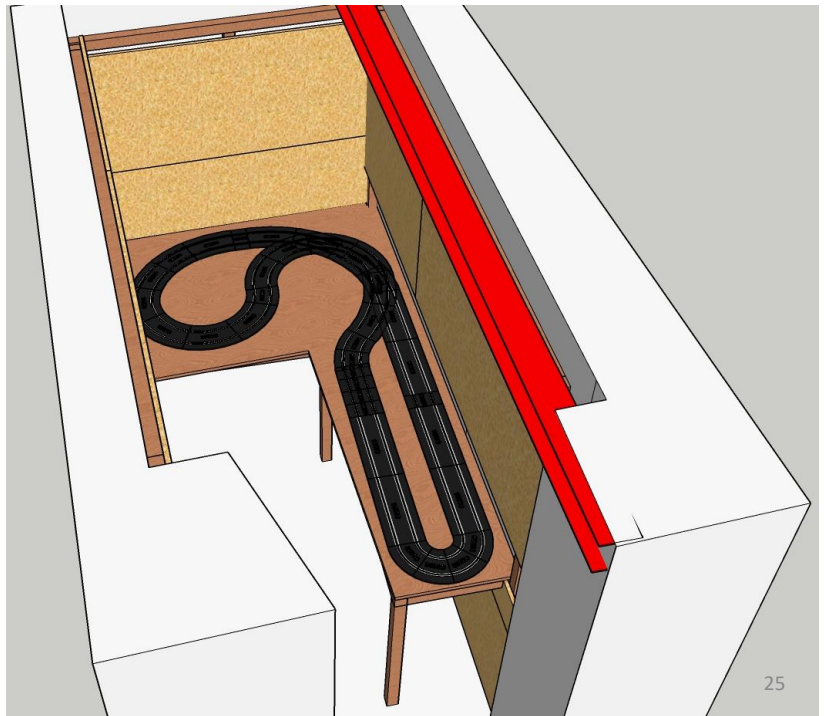
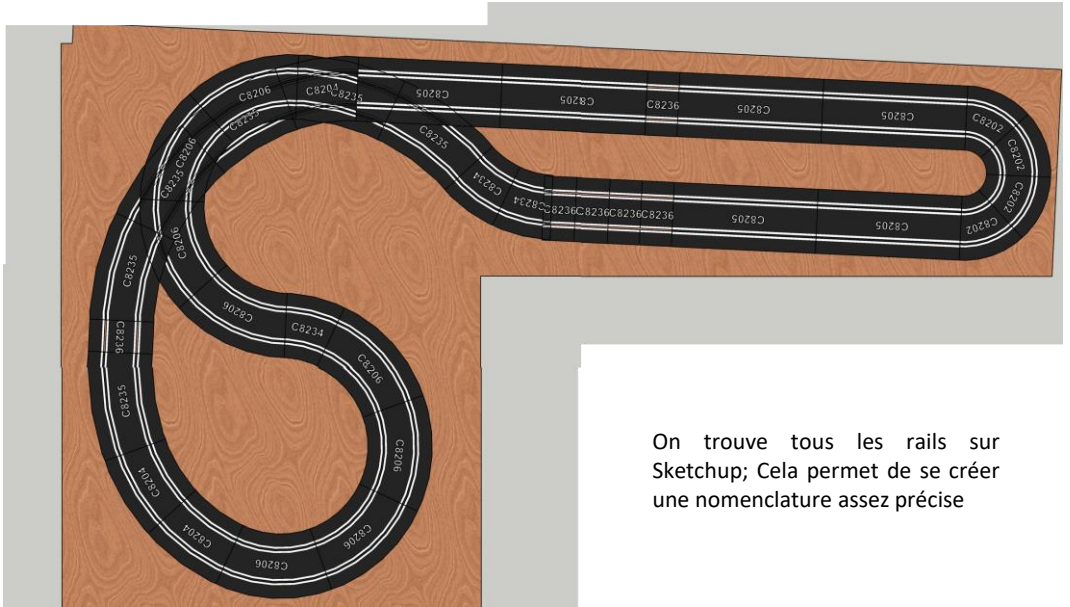
Courses automobiles miniatures
pour adultes



www.dijon-racing-slot.com



Stair Track: Le circuit qui n'a pas de place...





Un essai du tonnerre!



Après la découverte que nous vous avons partagé dans le précédent numéro, inutile de vous dire que nous étions impatients de prendre les poignées.

Ce sont deux voitures fraîchement sorties de la boîte que l'on pose sur la piste. Pneus d'origine, même pas ouverts pour enlever l'aimant, car il n'y en a pas, et carrosserie serrée.

Avec mes deux compères du jour, nous sommes tout de suite agréablement surpris par le silence de ces voitures. La transmission plastique, ça a du bon. Pour des voitures qui n'ont jamais roulé, nous sommes bluffés par le rendement. Elles ne dé-slottent pas, et même ces pneus arrière d'origine, au dessin réaliste, fonctionnent pas mal. Le comportement est agréable. L'arrière glisse un peu, mais c'est très contrôlable. La McLaren est plus vive, l'arrière glisse plus que celui de la Lola, qui est dans l'ensemble plus accroché.

Bon, nous ne sommes pas en dessous des 10 secondes au tour comme peuvent l'être les meilleurs de cette catégorie.

Je décide de m'arrêter avec la McLaren pour donner un peu de "tilting" à la carrosserie et pendant que j'y suis, l'ouvrir pour régler le train avant et diminuer le débattement. Je prépare des vis allen pour le train avant, mais en fait pas besoin ; les 4 vis sont déjà en place. C'est bien la première fois que je vois une voiture complètement équipée et de surcroît montée. On règle avec le marbre, et c'est reparti. La Lola subira le même sort, tout en gardant ses caractéristiques. Vivacité pour la McLaren et stabilité pour la Lola. Dans l'ensemble, un petit avantage à la Lola, un petit peu plus rapide mais surtout plus constante, ce qui permet de garder un rythme dans l'ensemble plus élevé. Pour aller aussi vite avec la McLaren, il faudra être plus attentif et veiller à la faire moins glisser, ce qui demande plus de concentration.





En conclusion, on a affaire à 2 voitures non seulement très belles, qui peuvent être en bonne place dans une vitrine, mais aussi, et c'est tout aussi réjouissant, 2 voitures performantes.

Thunder Slot nous a fourni des pneus de sa production en 10.8x19 référence TY 004R slick. Dès les premiers mètres, la différence est flagrante par rapport aux pneus structurés d'origine, et au bout de quelques tours, le DS affiche un verdict sans appel : un bon 9,9s voire un gros 9,8. Ces pneus sont un peu particuliers. En effet, ils ne sont pas parfaitement symétriques. Sur l'un de leurs flancs, où l'on va trouver la marque "Thunderslot", ils sont beaucoup plus bombés, avec un fin liseré, tandis que le flanc opposé est plus vertical. Ils sont aussi très bien finis, et c'est à peine si l'on distingue l'empreinte liée à l'injection. Ils sont assez tendres, je dirais aux alentours de 20 Shore, mais on n'a aucune indication du constructeur.

Cette fois-ci, "c'est la guerre", pour reprendre une mauvaise appréciation. Stéphane décide de sortir sa Porsche 908 d'une autre marque italienne bien connue, mais elle, équipée de pneus français. Les temps sont très proches, mais les comportements sont différents. On note un petit avantage en ligne droite pour la 908, mais la Lola refait son retard dans la partie sinueuse du circuit. La Porsche a beaucoup plus d'heures de roulage que nos 2 Thunderslots. La McLaren suit, elle n'est pas distancée, mais la moindre petite erreur de son pilote ne lui permet pas de se mêler à la lutte des deux autres. Après l'échange des pistes et des pilotes, le scénario reste à peu près identique.



Les vis de la carrosserie et du berceau moteur sont métriques et légères

Les vis de réglages sont fournies de série avec la voiture: peu de marques vont jusqu'à ce niveau de détail



Dans l'idée de trouver un semblant de hiérarchie, nous avons fait quelques tours, toutes les voitures avec les mêmes pneus. Il se dégage que les pneus TY 004R sont vraiment très performants, et, on est un peu plus rapide en Thunderslot, mais les temps sont très proches. Non seulement la marque Thunderslot nous fait de belles voitures mais aussi des pneus performants. Juste un petit regret, c'est qu'ils ne soient pas disponibles dans d'autres dimensions pour l'instant.

Dans le carton, nous avons à notre disposition deux autres types de pneus des TY 006RS pour piste non adhérente de couleur gris et aussi des TY 005RX spéciaux pour piste Carrera, gris eux aussi. Pour moi, des pneus prévus pour du Carrera performant sur du Carrera, pas sur du Ninco ! Point ! Là, en quelques tours, le DS a complètement perdu la tête, surtout avec les pneus no grip TY 006RS. Les voitures sont carrément "scotchées" à la piste et les temps sont en 9.6 voire 9.5. Les TY 005RX pour du Carrera sont presque aussi performants, je ne l'aurais pas cru si je n'avais pas vu ces temps s'afficher sur le DS. On a plus de dérive, la seule limite est quand les voitures lèvent les roues et basculent. En dehors des temps, le comportement des voitures est moins sympa ; à réserver donc sur les pistes prévues. On est souvent surpris quand la voiture se met sur le toit. La limite est moins facile à cerner. Le fait que les pneus soient gris permet de mieux les identifier, et évite de cette façon toute confusion avec d'autres gommages.

Thunderslot nous a mis à disposition des voitures aussi belles que performantes. Quant aux pneus, ils nous ont surpris par leurs qualités et leurs performances eux aussi. Un grand merci à cette marque pour leur confiance, mais surtout pour la qualité de leurs produits, c'est du top !

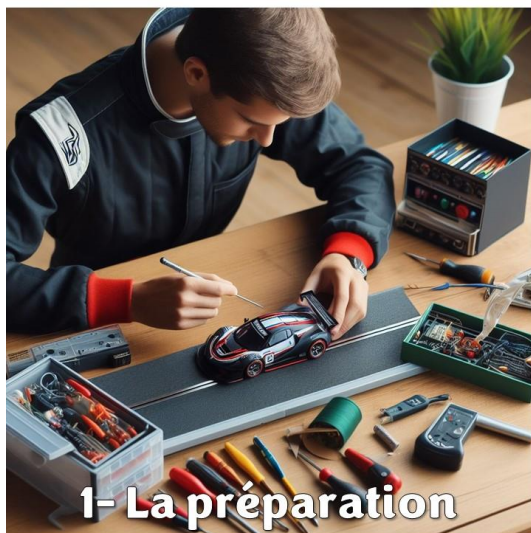
À titre personnel, j'attends avec impatience la Ferrari 330 Can-Am.



Le DRS Magazine
tiens à remercier
vivement







1- La préparation



2- La mise au point



3- La compétition



4- La convivialité



RESULTATS



GRUPE
CHOPARD
DIJON

CHAMPIONNAT | Images des courses

**4RM &
OPEN**



**11 avril
2024**



Quatrième GT70 de la saison 16 qui se C'est le rendez vous des montagnards des pistes de rallye et de course de côte ce soir au DRS. Les trois même sur les deux podiums mais pas dans le même ordre. La course fut serrée en 4RM jusqu'à la casse mécanique de Philippe. L'Open a été dominée par la stratosphérique 406 de Didier.



**1^{er} mai
2024**

Classic



Cinquième Classic de la saison 16 sous la forme d'une course « Targa All tracks » c'est à dire qui se déroule sur les 3 pistes du Dijon Racing Slot.

- 1 – Prologue sur la Monté Cristo
- 2 – Course de vitesse sur le Thaï-Phong
- 3 – Épreuve spéciale sur le Rocher Moore

A chaque fois le meilleur temps est récompensé d'un point, un point supplémentaire est donné au pilote ayant le meilleur total des meilleurs temps.

Le classement général est établi dans l'ordre du plus petit nombre de points cumulé sur les 3 épreuves ; le 1er a 1 point, le deuxième 2... celui qui a le moins de points gagne..



CHAMPIONNAT | Images des courses

TARGA Hors Championnat

17 février
2024



DIJON RACING SLOT



Cette Targa Hors Championnat était l'occasion d'essayer des voitures pour la BOP (balance Of performance) de notre prochaine catégorie Rallye. Des moteurs qui chauffent. Des guides qui ne passent pas sur toutes les pistes. Bref, le plaisir de rouler en ancienne. A part l'avion de chasse de Philippe, les performances étaient équilibrées et la bataille fut serrée.



LE CLASSEMENT FINAL

Classement générale – Saison 16

Classement
en live



positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	1	777	Stéphane	34	7
podium	2	750	Didier	30	14
podium	3	716	Philippe	33	4
top 10	4	596	Jean Daniel	28	6
top 10	5	589	Cedric	32	
top 10	6	416	Denis	23	2
top 10	7	333	Patrick	17	1
top 10	8	178	Christian	11	
top 10	9	128	Fabrice	9	
top 10	10	80	Claude	5	
challenge	11	58	Arnaud	4	
challenge	12	24	Michaël	2	
challenge	13	24	Paul	2	
challenge	14	14	Marc	1	
challenge	18	14	Alexandre	1	
challenge	15	14	Marcel	1	

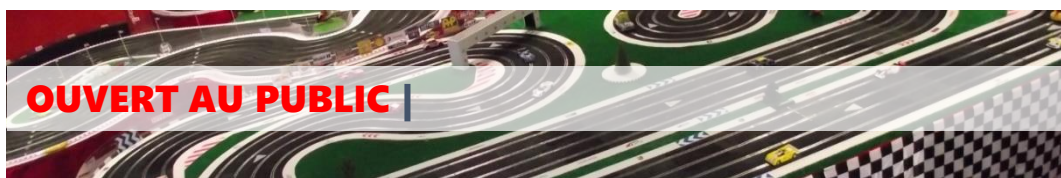
LE CALENDRIER DES PROCHAINES COURSE



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

DATE	Catégorie	Illustration
10 mai 24	Classic	
16 mai 24	GT50	
24 mai 24	GT3	
30 mai 24	GR5	

Les dates et les catégories peuvent changer. Reportez-vous au [calendrier en ligne](#) pour plus de fiabilité



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



Source: Facebook

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Peter Revson

Par Gilles

" Revie "

Issu d'une famille fortunée (Neveu et héritier de la famille Revson, les cosmétiques Revlon), Américain, beau garçon, indépendant, Peter Revson est souvent perçu à l'époque comme un coureur exotique, excentrique et dilettante... Et demeure aujourd'hui très sous-estimé ! Il a pourtant montré un beau potentiel des 2 côtes de l'Atlantique.

Il a une vingtaine d'années lorsqu'il débute en SCCA au début des années 60 puis conquiert sa première victoire dès 1961. Les années suivantes le verront apparaître en Formule Junior, sous la houlette de son ami Teddy Mayer, Formule 3 et Formule 2 . Convaincant mais sans grands résultats, il connaîtra une première parenthèse en Formule 1 en 1964. Elle se révélera peu concluante faute de compétitivité de la Lotus de Reg Parnell.

Suite à cet épisode, sa carrière se tourne plus vers l'endurance que la monoplace. Mais son amitié avec Teddy Mayer perdure. Il disputera par par 2 fois successives les 24 heures du Mans, qui se solderont par autant d'abandons. Il ne sera pas beaucoup plus chanceux lors de ces diverses participations aux 24 heures de Daytona. Mais les résultats commencent à se concrétiser dans la seconde partie des années 60. En 1966, jonglant déjà des deux côtés de l'Atlantique, il se classe 3e et victorieux de sa classe aux 12 heures de Sebring ainsi qu'aux 1000 kilomètres de Francorchamps sur Ford GT40, associé à Skip Scott. Il s'engage alors en Transam et empoche deux victoires dès sa première saison face à des adversaires tels Mark Donohue ou Peter Gregg. Il récidive en signant une première victoire lors de sa première saison en Can-Am... Au Mont Fuji !



THUNDERSLOT CA00202S/W LOLA T70 Can-Am
Peter Reverson #52 Laguna Seca '67

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Peter Revson

Par Gilles

" Revie"

Mais le vrai déclic viendra en 1970. Engagé aux côtés de l'acteur Steve McQueen, qui prépare le film "Le Mans" sur une Porsche 908, il est 3e à l'approche de la fin de course derrière les intouchables Porsche 917 de Jo Siffert, Pedro Rodriguez et Léo Kinnunen et la Ferrari 512 de Mario Andretti et Arturo Merzario. La 917 victime d'une avarie et la Ferrari abandonnant, il se retrouve en tête !

Certes, l'acteur a un pied plâtré consécutivement à une chute de moto mais il est surtout beaucoup moins rapide... Et conduit très peu ! Exténué et au volant d'une voiture de la classe inférieure, Peter devra s'incliner face à Mario Andretti réaffecté sur la Ferrari de Nino Vacarella et Ignazio Giunti. Il sera néanmoins deuxième et vainqueur de sa catégorie !



1973 Peter Revson Racemaster Challenger AFX

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Peter Revson

Par Gilles

" Revie "

Il est alors sur tous les fronts. L'année suivante il est titré en Can-Am sur McLaren. Fort de 5 victoires et de 4 podiums en 10 courses, il devance Denny Hulme, Jackie Stewart et Jo Siffert ! Il établit également la pole position aux 500 miles d'Indianapolis et se classe 2eme, entre Al Unser et AJ Foyt ! Un an après, sous l'impulsion de son ami Teddy Mayer, il revient en F1 chez McLaren et signe 4 podiums dont le 1er dès sa 2eme course. Cette même année, il termine 3eme des 1000 Kms du Ring, sur Alfa Romeo avec Rolf Stommelen et ajoute 3 podiums en Can-Am à son palmarès ! 1973 sera l'année de la consécration de notre côté de l'Atlantique. Il s'impose en F1 en Grande Bretagne et au Canada en partant de la Pôle Position et monte 2 autres fois sur le podium. Pour la seconde fois consécutive, il est 5eme du championnat du monde de F1.

Pourtant, les préjugés ont la vie dure, ses victoires sont minimisées voire contestées . Pourtant mieux classé au championnat que son équipier Denny Hulme, il subit l'arrivée d'Emerson Fittipaldi et doit trouver refuge chez Shadow. En début de saison, Il montera une nouvelle fois sur le podium en IROC, le championnat des champions, puis disparaîtra, à tout juste 35 ans, lors d'essais à Kyalami, dans un relatif anonymat. Il avait connu sur ce circuit son 1er podium F1. Pourtant, Il ne sera jamais oublié de connaisseurs qui voyaient en lui un potentiel champion du Monde. Au-delà, de par son indépendance et son éclectisme, Revie se serait sans doute plutôt montré un sérieux postulant pour la triple couronne. Même si parfois la mémoire globale se montre sélective..."



LES AMIS DU CLUB | LES RALLYES MYTHIQUES

Le critérium des Cévennes

Par Pépone

Le critérium des Cévennes



L'HISTORIQUE DU RALLYE

Le Critérium des Cévennes est un rallye automobile créée en 1956, comptant pour le Championnat de France des rallyes. De prestigieux pilotes tels que Didier Auriol, Jean-Luc Thérier, Jean Vinnatier l'ont gagné. Sa première édition initialement appelée « Rallye de la vigne et du vin » fut remportée par Henry Gayola sur un coupé Alfa Romeo Véloce 1300. Il a souvent été confondu avec la Ronde Cévenole, épreuve qui n'existe plus et qui se disputait sur une boucle de 40 Km à parcourir dix fois autour de la ville de Vigan.



LOCALISATION

Il se déroule dans les basses Cévennes, principalement dans le département du Gard dans la région Languedoc Roussillon.



Le coupé SIMCA CG avec lequel Gérard Larousse a remporté l'épreuve en 1970



LES FAITS MARQUANTS (de sa création jusqu'en 1986)

René Trautmann est l'un des premiers pilotes à utiliser le système de notes. Pendant les reconnaissances, il fait noter à son copilote les formes des virages. 1965: Jean Rolland gagne pour la quatrième fois le Critérium. 1970: Gérard Larousse donne au coupé Simca CG MC sa première victoire en Championnat. 1973: A quelques jours du départ, l'épreuve est annulée à cause des difficultés d'organisation et des problèmes financiers de la région. 1974: Grâce au changement d'organismes, le rallye reprend son souffle. 1976: Bernard Béguin décroche sa première victoire. Il gagnera à nouveau cinq fois. 1979: 328 voitures seront au départ, le record de l'épreuve. 1982: Une nouvelle équipe se charge de l'organisation, mais les dettes, les problèmes d'organisation des saisons précédentes et le passage en deuxième division font que le Critérium va longtemps rester dans l'ombre. 1986: L'épreuve fait son retour dans le Championnat de France des rallyes, avec Didier Auriol vainqueur.

LES AMIS DU CLUB | LES RALLYES MYTHIQUES

Le critérium des Cévennes

Par Pépone

Le critérium des Cévennes



CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES



LES FAITS MARQUANTS (de 1993 jusqu'en 2010)

1993: Sixième victoire pour Bernard Béguin. 1994: L'épreuve compte pour le Championnat d'Europe des rallyes en coefficient 2. La course faillit ne pas avoir lieu à cause de fortes pluies. 1995: L'itinéraire est modifié quelque peu avant le départ à cause des routes détériorées par la pluie. 1996: Manche décisive pour l'attribution du titre entre Peugeot et Renault se disputant le Championnat de France cette même année. 1997: Le déroulement est fortement compromis par des grèves et des barrages routiers, levés la veille du départ. Gilles Panizzi devient champion de France. 2000: Le Critérium change complètement avec un parcours inédit et seulement quatre passages en reconnaissance.

ci-dessous: Jean Rolland le vainqueur de l'édition 1971 sur Porsche 911



2001: Le site de départ est désormais le stade de la Mosson à Montpellier. Le pilote local Jean-François Mourges s'impose au volant de sa Subaru Impreza WRC pour sa dix-huitième participation.



2002: le Critérium devient le finale du nouveau Championnat de France des rallyes Asphalte. 2007: L'épreuve fête sa 50^e édition. 2009: Joël Maraine est le nouveau président de l'Association sportive Automobile de l'Hérault et le départ a lieu le jeudi soir au Lycée Pierre Mendès France. 2010: Bryan Bouffier l'emporte de peu devant Cédric Robert, bien que pénalisé par la panne du local Romain Dumas.

LES AMIS DU CLUB | LES RALLYES MYTHIQUES

Le critérium des Cévennes

Par Pépone

Le critérium des Cévennes



LES FAITS MARQUANTS (de 2011 jusqu'en 2020)

2011 : Le Criterium fut animé par une pluie diluvienne, ce qui permit à Pierre Campana de remporter l'épreuve au volant de sa Mini WRC au terme d'un duel qui l'opposa à l'Ardéchois Jean-Marie Cuoq en Peugeot 206 WRC. **2012** : Jean-Marie Cuoq remporta l'épreuve avec sa Ford Focus WRC en se battant contre Freddy Loix. Il prend sa revanche par rapport à sa déconvenue de l'an passé et gagne le titre de champion de France des rallyes. **2013** : L' édition est remportée par Julien Maurin et Nicolas Klinger, 2^e Jean François Mourgues et Denis Giraudet, 3^e Ludovic Gal et Marie Carneval. Les élections de novembre élisent José Luis Bordonado à la présidence de l'ASA Hérault. **2014** : La 57^e édition sera marquée par les intempéries dans les Cévennes. Les organisateurs modifieront le parcours à plusieurs reprises juste avant l'épreuve. Stéphane Sarrazin et Jacques-Julien Renucci seront les vainqueurs. **2015** : L'épreuve se déroulera du 29 au 31 octobre 2015. Cette 58^e édition est remportée par Yoann Bonato et Denis Giraudet, sur la Peugeot 208 T16.



2016 : Epreuve annulée pour des raisons financières. **2017** : Cette 59^e édition est remportée par Yohan Rossel et Benoît Fulcrand avec la Citroën DS3 R5, en 2 h 2 min 4 s. **2019** : Avec 129 concurrents, la 61^e édition du critérium est remportée par l'équipe : Yoann Bonato et Benjamin Boulloud, sur une Citroën C3 R5. L'équipe seconde du podium (à 18 min 3 s) composée de Yohan Rossel et Benoît Fulcrand est assurée d'être championne de France des rallyes 2019, également sur une Citroën C3 R5. La troisième équipe (à 55 min 7 s) est composée de Mathieu Arzeno et Romain Roche, sur une Skoda Fabia R5. **2020** : Comme le reste du championnat, l'épreuve est mise en péril par la pandémie de covid-19. De plus, un épisode cévenol a endommagé de nombreuses routes et contraint les organisateurs à modifier le parcours. Finalement, le durcissement des mesures sanitaires et la recrudescence des cas dans la région ont contraint les organisateurs à annuler l'épreuve dans la continuité de la décision préfectorale.

LES AMIS DU CLUB | LES RALLYES MYTHIQUES

Le critérium des Cévennes

Par Pépone

Le critérium des Cévennes



LES MODELES SLOT (Disponibles en magasin de slot)

Ils sont peu nombreux mais il en existent quelques uns de célèbres. On peut citer dans cette liste (loin d'être exhaustive), chez MSC la Metro 6R4 de Didier Auriol (vainqueur en 1986), ainsi que sa Ford Sierra (1987) produite soit par Nanco soit par Auto Art, mais aussi l'Alpine A310 V6 de Guy Fréquelin (1977) entre autres.....



LES MODELES SLOT (à réaliser soi même/kits résine ou kits blancs)

Pour les plus bricoleurs la liste peut s'agrandir avec d'autres modèles réalisables soit en utilisant des kits blancs de fabricants tels que la Maxi 5 Turbo de Team Slot ou la BMW M1 de Fly. Pour les autres, il faudra partir de kit résine désormais facilement trouvables sur le net à des prix abordables et les préparer avec des planches de décalques qui se dénichent plutôt facilement aussi désormais sur la toile. Pour certaines il y aura pas mal de boulot mais les fans n'hésiteront pas une seconde à reproduire ces voitures qui ont laissé leur empreinte dans le palmarès de ce beau rallye (comme ces quelques exemples ci dessous en photos).



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.

Austin-Healey 3000 #24 -1962

L'Austin Healey 3000 n°24 des 24 heures du Mans 1962

L'Austin-Healey 3000 "DD300" engagée par l'Écurie Chiltern, retrouve la piste mancelle après sa brillante prestation l'année précédente où elle avait dû se retirer après 23 heures de course. Pour les 24 heures du Mans 1962, elle est confiée à l'anglais John Whitmore et au sud-africain Bob Olthoff. Qualifiée en 29ème position avec un temps de 4'43"5, la numéro 24 navigue dans les temps des petites cylindrées.

Tournant comme une horloge, la big Healey pointe en 8ème position après 16 heures de course. Hélas, une fois encore la mécanique va casser cette fois ci du côté de la distribution. L'abandon est officialisé à la 19ème heure



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.

Austin-Healey 3000 #24 - 1962



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

L'Austin-Healey 3000 Ninco N50590

Dans sa série "Classic", le fabricant espagnol Ninco décline son Austin-Healey dans cette livrée aux couleurs des compétitions historiques modernes.

Le hard-top, les phares additionnels, l'absence de pare-chocs, tout désigne cette voiture pour la transformation en version Le Mans 1962. Pour être fidèle, il convient de déplacer le pilote et le volant à droite et

de supprimer la calandre et de la remplacer par un radiateur. Le reste de la décoration est fournie par Le Mans Decals.

Sur la piste l'Austin-Healey est très agréable à piloter même si le moteur NC14 à 20600 tr/mn est bien trop puissant. Malgré les voies relativement étroites, le comportement en virage reste très sain et les pneus étroits promettent de belles glissades du train arrière.



DIJON RACING

slot



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

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

IMPRIMEZ-MOI!

