



## LA ROSALIE DES RECORDS

Découvrez sa tentative de record au 1/32ème

Toutes les étapes de la conception au circuit



## SLOT CAR & SLOT RACING

**Compétitions et loisirs**

Les courses, les voitures, les circuits,  
un univers où chacun peut trouver son bonheur



# SOMMAIRE



## LA VIE DU CLUB

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



## LES AMIS DU CLUB

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



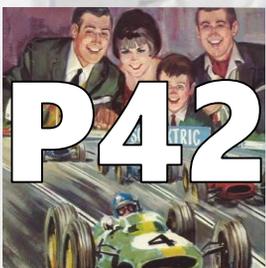
## LA TECHNIQUE

Nous partageons tous nos trucs et astuces, ainsi que nos comparatifs



## LE CHAMPIONNAT

Suivez les résultats du championnat du club, mais aussi les résultats des inter-club au DRS



## L'HISTOIRE DU SLOT RACING

Nous retraçons les origines du Slot Racing, ainsi que celle du club

### DRS MAGAZINE

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1905

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON



Magazine gratuit - Ne peut être vendu

**DRS**  
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com



# LA VIE DU CLUB



# L'ACTUALITE DU CLUB

## EDITO

Le **DRS MAGAZINE N°4** est une nouvelle fois très fournie, avec de superbes articles écrits par des membres du club, mais aussi grâce à la participation de nombreux contributeurs extérieurs. **Nous tenons vivement à vous remercier** pour ces partages. C'est pourquoi nous avons choisi de mettre en couverture la Rosalie de Laurent.

Par cette couverture nous souhaitons aussi **montrer toutes les facettes du Slot Racing**, qui sont le cœur de notre magazine. En effet, le Slot Racing couvre de nombreux domaines qui vont de la préparation des voitures à la réalisation des pistes en passant par la conception 3D ou le pilotage.

Vous trouverez aussi, dans ce numéro, une nouvelle rubrique: **'J'IRAI SLOTER CHEZ VOUS'**. Des membres du DRS se déplacent sur vos pistes et vous font part de leur ressenti... Le confinement risque de mettre cette rubrique au point mort quelques temps!

Bonne lecture.

*Sportivement Vôtre!*



## VU SUR LE WEB



## NOS PARTENAIRES



Site web francophone d'informations sur le Slot Racing: Matériel, constructeurs, clubs...  
**L'information du Slot en temps réel**

La chaîne Youtube de Florent où il nous présente ses essais, ses impressions et tous ses trucs et astuces

**Le site des vidéos de slot en français**

# LA VIE DU CLUB

Nouvelle  
rubrique!



## J'IRAI SLOTER CHEZ VOUS!

Suivez notre expérience dans d'autres clubs

**Bourgogne Slot Racing – BSR 21**

Par Didier



Mon compère Stéphane , et moi , avons décidé d'aller voir comment se passe le slot ailleurs.

Ce samedi matin direction un petit bourg de Bourgogne, situé à quelques Kilomètres de Beaune : **Chagny** .

Accueil du taulier ( il y a forcément un taulier partout ) et de ses sbires avec café croissant , et découverte de leur nouvelle **piste digital Davic** vieille d'à peine un an .

**La déco est splendide** , et fait référence sans doute , à l'un de nos plus beau circuit français à l'échelle 1, le Paul Ricard .



Le tracé a l'air intéressant , et réserve quelques surprises bien cachées. Notamment les "**S de Senna**" . Je crois ne jamais avoir entendu aussi souvent ce nom dans une journée ! Phrase prononcée par les pilotes pour alerter un ramasseur sur sa situation désespérée à cet endroit là.

Après une matinée bien remplie à mémoriser le tracé , à gérer les entrées au stand pour les ravitaillements ( **eh oui , on ravaille** en Davic ) et surtout à déjouer le piège du freinage des "**S de Senna**" , il est l'heure de l'apéro\* / casse croute.

Si nous ne sommes pas dans une région réputée pour sa charcuterie , par contre nous sommes bien dans la région qui accompagne au mieux la charcuterie ( le vin\* ) et tout autre forme de victuaille.

*L'abus d'alcool est dangereux pour la santé.*

# LA VIE DU CLUB



## J'IRAI SLOTER CHEZ VOUS!

Suivez notre expérience dans d'autres clubs  
**Bourgogne Slot Racing – BSR 21**

Par Didier

Reprise à 13h pour une course en individuel de **4h avec des Scaleautos AMG**.

Pneus neufs , voiture réglée "aux petits oignons", curieusement les temps ne sont pas tellement plus rapides que le matin.

Sans doute la piste est elle plus lente ? ou les pneus pas suffisamment rodés !!!

Qu'importe, **la course c'est très bien déroulée** , amenant son lot de surprise. Le tracé, judicieux a permis de ménager des zones pour doubler qui ont bien animées la course. Des freinages tardifs comme on les aime, voir des freinages à la pancarte " trop tard "

Bref **en cette période de restriction de toutes sortes, un bon moment de slot, et de camaraderie, rien que du bonheur.**



# LA VIE DU CLUB



## J'IRAI SLOTER CHEZ VOUS!

Suivez notre expérience dans d'autres clubs

**Bourgogne Slot Racing – BSR 21**

Par Didier

En remerciant tous les membres du BSR et leur président, pour leur accueil, et pour nous avoir permis de participer à l'une de leur course .

**On reviendra, ça c'est sûr.**

Et vous , si vous passez dans le coin qu'est ce qui vous empêche de venir vous essayer à la poignée ?

**Le côté élitiste des sloteurs ? Quand vous aurez vu la tête des élites ! vous aurez envie d'en faire partie et de jouer avec nous !**



Le plateau: Mercedes AMG



## COMPLEMENT

Par Stéphane

Ayant débuté le Slot Racing il y a à peine 3 ans, je ne connaissais pas le Digital.

**Je remercie donc Didier** de m'avoir fait découvrir cette autre facette du Slot Racing, et de m'avoir guidé dans cette découverte, comme **tous les membres du BSR21 que je remercie vivement.**

Ce fût une très belle expérience, mais aussi **une révélation** sur les différences avec l'analogique.

**L'initiation a été difficile** car, même si je suis un 'jeune' sloteur, mes neurones sont déjà bien usés...

Et je dois bien l'avouer, le « **S de Senna** » a été rebaptisé le « **S de Stéphane** », en raison de ma grande fréquentation de l'endroit et mes appels fréquents aux ramasseurs!

**Merci pour votre patience!**



Une intruse pendant les essais libres

# LA VIE DU CLUB

## Un membre – Une Voiture

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

Par Patrick



## Audi Quattro S1 Pikes Peak

HAND MADE SLOT CARS



Hello les sloteurs...

Pat a frappé un peu plus fort sur ce modèle. C est juste un rêve de gosse, passionné par le groupe B et Audi Quattro S1, et Pikes Peak, avec Monsieur Walter Rohrl....

Passionnés de ce type de voiture, le hurlement métallique du 5 cylindres Audi.. et la dump valve du turbo me donne des frissons.

Moi, fan, achète une Scalextric Audi S1 basic version rallye cross.



Découverte d'un site internet de décalque et de transformation du véhicule en version Pikes Peak, en Slovaquie: **MTR 32** (allez visiter le site, nombreuses déco, châssis perso, et fabriquant de slot car).

Bref carrosserie envoyée, remplacement aile avant, aileron arrière, entrée d'air sur pavillon, décapage peinture d'origine, peinture, pose décalque et vernis. Achat du **châssis réglable Scaleauto** en 4 roues motrices, adaptation du châssis sur la caisse, fabrication de pièces en plexiglas et plastique. 4 belle jantes alu, à peindre en blanc (à venir).... la mise au point doit être encore affinée.... bref.

**Le budget, environ 220 euros,**

Tout ça pour expliquer que tout ou presque est possible en slot car.

Modèle unique, et conforme au modèle réel, et vous aussi vous pouvez rêver d'un modèle unique, qui vous ressemble.

Cela restera un modèle de démonstration au club et sur ma piste personnelle.

Rêvez bien.

# LA VIE DU CLUB

AVANT



APRES





# LA VIE DU CLUB

## DIJON TOUR AUTO SLOT RACING

5 & 6 juin 2021

Par Stéphane

Bulletin  
d'inscription en  
dernière page

# TOUR AUTO DIJON

5 & 6 juin 2021

Slot Racing  
CLASSIC



## 1 COURSE – 3 CIRCUITS

Vitesse – Rallye – Course de Côte

Tous les détails sur notre site dédié 



# LES AMIS DU CLUB



# LES AMIS DU CLUB

## F1 Gulf ?

### Vous en rêviez, je l'ai fait...

Par Claude de Langres

A ma connaissance et sauf erreur de ma part, depuis que la F1 existe, je n'ai jamais vu la moindre monoplace courir sous les célèbrissimes couleurs Gulf.

Cette association ne demandant qu'à voir le jour, il était donc temps de corriger cette anomalie.

Dans le plus pur style délire, tout en essayant de respecter les canons esthétiques des livrées Gulf du passé, j'ai commis l'irréparable en sacrifiant deux kits blancs NSR F1 86/89 et en les affublant des mythiques coloris et logos oranges et bleus de cet illustre pétrolier.

Bon, en clair, ça donne ça...



Sinon, bulles et effet peau d'orange garantis !

Contrairement à certains vernis, le Starwax n'est pas agressif pour les décalques, le but recherché est donc atteint !

Merci Starwax ! (Monsieur Starwax, vous penserez à mes royalties ?)



Claude  
• DRS



Très naturellement, cette n°14 et cette n°15 font écurie.

Les coloris orange et bleu ont été inversés d'un modèle à l'autre, les décalques, eux, par contre, sont logés à la même enseigne, si j'ose dire.

Ces décalques sont de marques Virages et Sideways, l'apprêt et la peinture sont de marque Motip.

En général j'applique du vernis brillant (ou mat, c'est selon) de marque Motip, mais pour ces deux F1 Gulf, j'ai appliqué au pinceau (oui, oui, vous lisez bien !) du Starwax protection pour les parquets.

Le Starwax est un liquide blanchâtre à la pose simple et rapide.

Le liquide tend parfaitement, il est donc sec au toucher en quelques minutes, l'aspect blanchâtre disparaît pour laisser place à un très bon rendu à condition, c'est évident, de ne pas surcharger le pinceau et par conséquent la carrosserie.

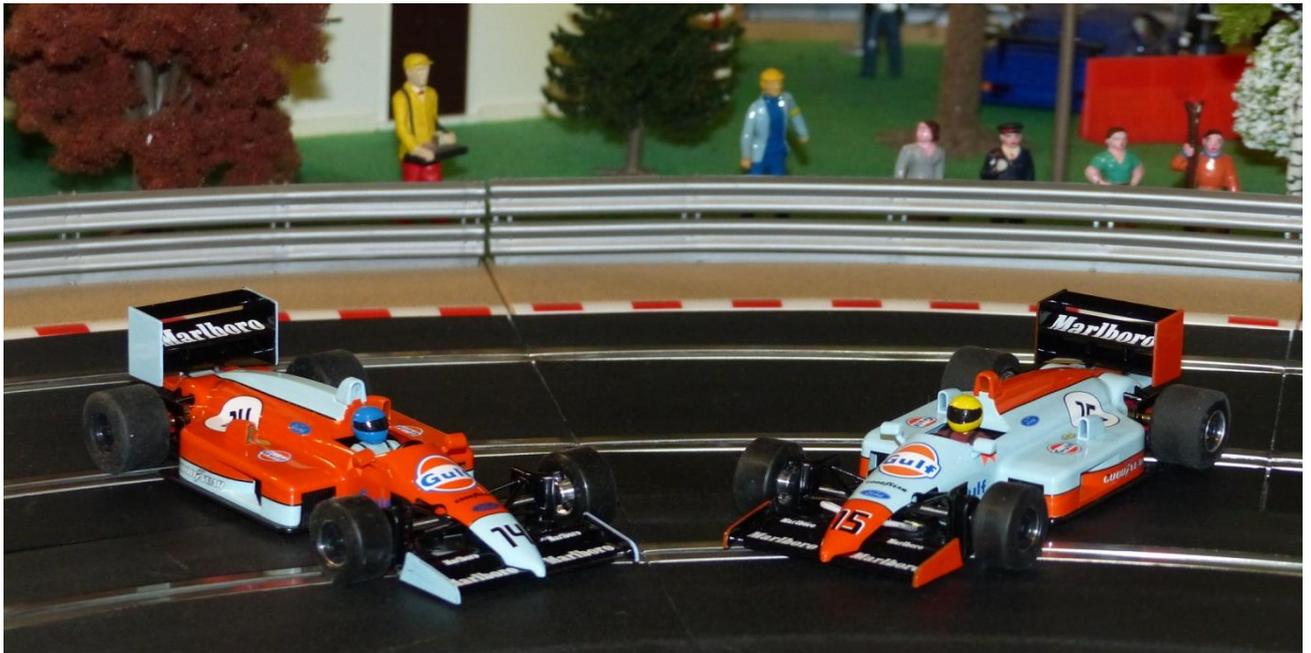
# LES AMIS DU CLUB

## F1 Gulf.

### Présentation de l'écurie, les photos officielles...

Par Claude de Langres

Claude  
• DRS



Objets de soins attentifs de la part du staff Gulf, les bolides sont déjà sur la grille de départ.

Les mécanos peaufinent les derniers réglages...mais que se passe-t-il ? Un mécano pris de vertiges et manifestation épris de boisson semble avoir trébuché ! Scandaleux ! Un Jack Daniel's de trop à l'Hospitality, sans doute ?

Tsss ! Manquerait plus que des danseuses nues pour compléter le tableau.

Ah ben, tiens ! Qu'est-ce que je disais ! Et là, qu'est-ce que c'est ?... Comment ?...

Ah , on me souffle dans l'oreillette que ce ne sont pas des danseuses...et...qu'elles ne sont pas nues...et...qu'il s'agit de Grid Girls ! Ces dames...manifestant à leur façon pour la préservation de leur profession malheureusement menacée sur les circuits du monde entier.

Prenons fait et cause pour elles !

C'est dit, le circuit des Lingons s'associe de tout cœur à leurs biens légitimes revendications et soutient avec la plus grande fermeté ce beau mouvement !

Qu'on se le dise !



# LES AMIS DU CLUB

## Challenge Slot Montagne (CSM)

### L'histoire de la Montée Cristo dans le CSM – 2/5

Par Arnaud du BLSR – Bourbon Lancy

[Site du CSM](#)

Arnaud • DRS



## 2016 – 3 juillet

Seulement douze inscrits pour cette deuxième édition, qui est la troisième manche du CSM 2016, après Montélimar et Lure. C'est Sébastien Cayrier qui va inscrire son nom au palmarès, en étant le plus rapide avec sa groupe C. Mais d'autres performances sont à noter, comme celles du membre du Club de Lure Stéphane Dubost, qui remporte le groupe D, le groupe 1, et le groupe GTTS. Surprise également dans les groupes VH-sport et groupe 2, avec les victoires de la jeune (13 ans) Elyne Grimaud



## 2017 – 26 et 27 août

C'est le quatrième rendez-vous de l'année après Cressy sur Somme, Montélimar et Lure. Participation en hausse (15 participants) et belle performance d'un membre du DRS, qui pour une première participation va faire fort : Cédric Léveillé signe à domicile la victoire au classement général avec une monoplace Minardi. Il s'impose donc dans le groupe D, mais aussi en groupe A aux commandes d'une Ford Fiesta WRC, et dans le groupe 2 (Alpine A110). Ca sera aussi le jour d'Alexandre Laforest avec trois victoires (groupe 1, VH-tourisme et groupe C). Stéphane Dubost va rééditer dans le groupe GTTS.. et sera titré au soir de la manche dijonnaise dans la série B.

# LES AMIS DU CLUB

Article sélectionné par  
**Slot Cars Passion**

## MAQUETTE RALLYE

Par Xavier de Barcelona

Je vous présente ma maquette rallye 1/32 avec un col de montagne! J'espère qu'elle va vous plaire...

Je me suis inspiré avec les paysages des Pyrénées Orientales, avec ses parcours de randonnée pédestres du Capcir, et les routes de la Cerdagne catalane.

J'ai restauré mes vieilles pistes des années 70. Le tunnel est accessible par une trappe au cas où la sortie de route se produit à l'intérieur.

Voici quelques photos du résultat et sur la page suivante le procès de fabrication (14 mois). Cette maquette est préparée pour être accrochée verticalement au mur.



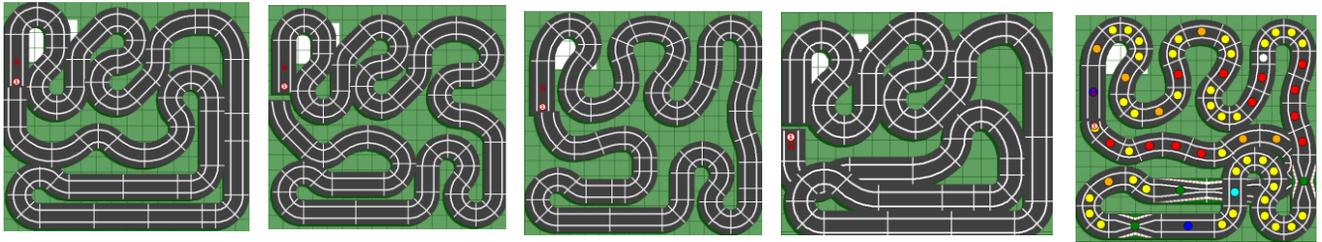
# LES AMIS DU CLUB



## MAQUETTE RALLYE

Par Xavier de Barcelona

Voici les différentes étapes du procès de construction. Plusieurs parcours ont été envisagés (dimensions 150x160 cm). Finalement l'option du tunnel permet de radoucir le dénivelé de la montagne et d'offrir plus d'espace pour la forêt et le paysage.



Construction du parcours de montagne et du tunnel: Lame et liteaux en bois, toile moustiquaire métallique, et pièces en polystyrène:



Vue de la structure intérieure de la montagne et du tunnel, et de la trappe d'accès:



Couverture de la maille avec du papier imbibé avec de l'eau et de la colle blanche:



# LES AMIS DU CLUB

## Le Rallye du Maroc

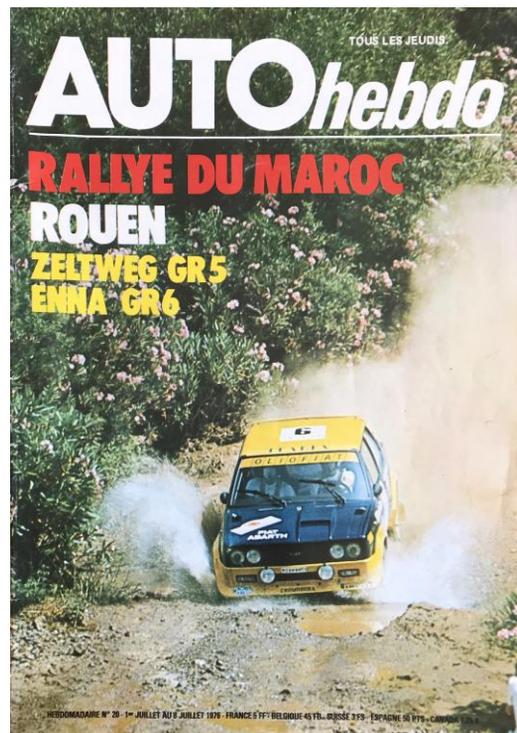
Par Simo de Limoge



Le **Rallye du Maroc** était un rallye-marathon réputé pour ses difficultés de terrains. Il pouvait couvrir jusqu'à 4000 km dont près de la moitié en épreuves spéciales chronométrées. La plus célèbre des spéciales restera la transmarocaine, une diagonale de près de 750 km qui traversait une large partie du pays! autant dire que TOUT devait être solide ! autant l'équipage que les voitures !

La première édition a eu lieu en mai 1934. Il se déroula par intermittences jusqu'en 1988. Le Rallye du Maroc fera partie du Championnat du monde des rallyes en 1973, 1975 et 1976, après l'avoir été de l'International Championship for Manufacturers en 1971 et 1972.

Pour nombres de grands pilotes ( Jean-Pierre Nicolas, Bernard Darniche, Jean-Luc Therier, Sandro Munari, Marku Alen...) finir Le Maroc était déjà une victoire, le gagner était une toute autre affaire !



Merci au Drs de me permettre de vous raconter cette histoire vue coté slot!



# LES AMIS DU CLUB

## Le rallye du Maroc Une piste sillage racing

Par Simoh de Limoge



Commençons par la piste!

Il s'agit d'une piste bois fabriquée en 2014 par David Caille, monsieur sillage racing. Le projet de base était un scx classic 21m, le tracé sinueux et les rais vieillissants gâchaient le plaisir. Le décor était déjà fait, ce qui bloquait le projet. David a su magnifier le tracé existant avec l'ajout d'une troisième voie centrale typée rallye.

Pas la peine de chercher les slot it et nsr, ce n'est pas fait pour!!! Le Maroc est le royaume du rallye, des virolos et de la glisse!



# LES AMIS DU CLUB

## Le rallye du Maroc

### Les voitures des années 50

Par Simoh de Limoge

Simoh • DRS

Maintenant que le décor est posé, il nous faut les autos!

Le Maroc se prête à toutes nos petites scx vintage, Fly groupe B ou autres ninco rallye. Oubliez les gros moteurs, un simple ninco nc5 en 9 volts et vous voila presque en surmenage!

Mais quel plaisir mes amis! Le bois tolère bien des imperfections, toutes les autos sont jouables et le bonheur est à portée de poignet.

Hélas assez peu de ces voitures ont fait « l'histoire » du rallye du Maroc. Me voila donc à la recherche des autos du vrai rallye. Le projet est simple: recenser les autos à l'échelle 1, trouver la correspondance au 1/32.

Simple à dire... je suis dessus depuis 7 ans.... Certaines existent en slot d'autres pas.

Voici l'histoire des autos du rallye du Maroc!

Commençons par la période après guerre.

1951, une Ferrari 212 export remporte le Maroc avec Lucas Péron à son volant.

Une base résine fabriquée par Gmc, largement retravaillée par mon ami gilles Rozier.

Montage sur slot classic

LUCAS et Peron, les grands vainqueurs du rallye, arrivent au contrôle de Marrakech. Ils devront leur victoire finale à leurs qualités de conducteur et aussi à celles de leur vaillante « Ferrari ».



# LES AMIS DU CLUB

## Le rallye du Maroc

### Les voitures des années 50

Par Simoh de Limoge

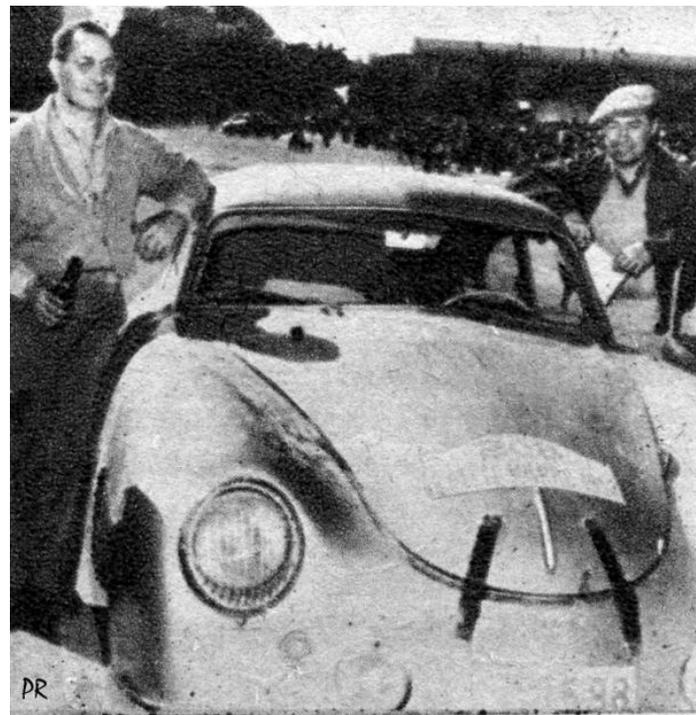
En 1952, ce sera une 4 cv qui finira en troisième position. Un certain Dufour illustre inconnu sera la prétexte pour recevoir au Maroc une jolie résine de chez mmk.

la voiture n'est pas une vraie 1/32. je pencherai plus pour une 1/28.



Une Porsche 356 s'imposera en 1953, emmenée par l'équipage van deKaart- Péron, le même Jacques Péron qui s'était imposé en 1951 avec la ferrouze!

Ca sera une base ninco, voilà bien longtemps que je me dis qu'il va falloir que je rajoute les sangles au capot!!!



LES vainqueurs du VII<sup>e</sup> Rallye International du Maroc : Péron et Van de Kaart, sur Porsche, à leur arrivée place Lyautey.

# LES AMIS DU CLUB

## Le rallye du Maroc

### Les voitures des années 50

Par Simoh de Limoge



Je finirai cette première partie avec une auto mythique, une aston martin db2/4 qui brillera en 1954. il nous est aujourd'hui impensable d'imaginer faire un rallye sur terre avec ce type de vehcule. Et bien jean kerguen l'a fait! Ce bon monsieur qui est arrivé au Maroc après guerre était un fin connaisseur et un vrai gentleman driver, apparemment ses affaires florissantes lui auraient permis d'acquérir quelques beau bijoux et de s'illustrer dans de nombreuses courses dont les 24 heures du mans! Je rends encore hommage à mon ami gilles Rozier qui a créé cette version de la db2/4. Montage sur un châssis slot classic



LML/544 (Jean Kerguen) in the 1954 Maroc Rally.



Et pour finir une petite photo de famille! La prochaine fois je vous raconterai la saga de Citroën au Maroc.



En couverture

# LES AMIS DU CLUB

Laurent •

• DRS



## Impression 3D

### La petite Rosalie, la Citroën des records

Par Laurent de Douai

Dans les années 30, les fabricants d'huiles pour moteur rivalisent d'ingéniosité pour promouvoir leur produit. Les tests d'endurance sont monnaie courante et il n'est par rare de voir des voitures tourner en rond sur l'anneau de Montlhéry en accumulant les milliers de kilomètres.

C'est le cas de YACCO qui, après avoir utilisé des voitures Voisins, se tourne vers le constructeur Citroën dans l'espoir d'y trouver un nouveau client.

Une Rosalie est donc prélevée sur la chaîne d'assemblage pour être préparée afin de se lancer dans ce qui restera comme l'un des plus grands tests d'endurance de l'histoire de l'automobile. Le départ est donné le 15 mars 1933, 7 pilotes vont se relayer jour et nuit.

La voiture sera finalement arrêtée 133 jours plus tard après avoir franchit la barre des 300 000 km, à la vitesse moyenne de 93 km/h. 78 records mondiaux de durée seront ainsi battus.



# LES AMIS DU CLUB

Laurent •

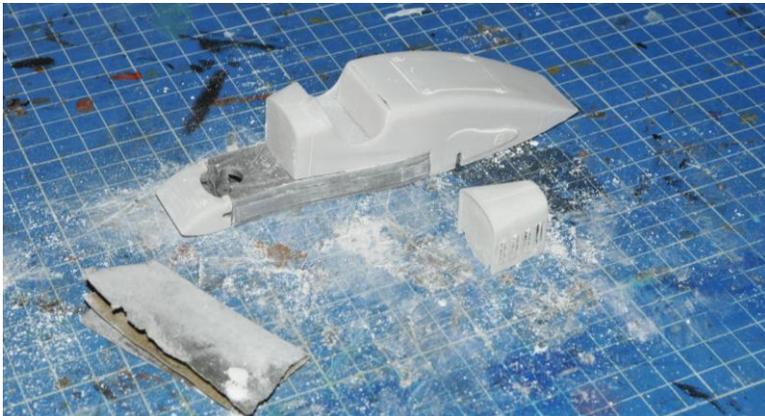
• DRS



## Impression 3D

### La petite Rosalie, la Citroën des records

Par Laurent de Douai



Amateur de slot car et passionné par les voitures atypiques et originales, il me fallait un exemplaire de cette petite Rosalie sur mon circuit. Je me suis donc mis en quête de documentation et de données techniques sur cette voiture. Le web fut d'un grand secours et j'ai pu très rapidement me lancer dans la modélisation 3D d'une maquette à l'échelle du 1 :32. Les différentes pièces ont ensuite été obtenues par impression 3D : impression fdm en abs pour le châssis et impression sla en résine pour la carrosserie, les jantes, le capot, la calandre et bien sûr le pilote. Après un fin ponçage de ces pièces, je suis passé à la mise en peinture en me référant aux photos couleurs des quelques répliques reconstruites. Le logo Yacco a été redessiné à l'échelle pour faire l'objet d'une décalcomanie. Les marquages jaunes ont été découpées dans du vinyle autocollant jaune (découpe réalisée avec un plotter numérique). La motorisation est confiée à un Motraxx 10x, la transmission par couple conique fait également partie d'une modélisation et d'une impression résine.



# LES AMIS DU CLUB

Laurent •

• DRS



## Impression 3D

### La petite Rosalie, la Citroën des records

Par Laurent de Douai

Un circuit, une maquette roulante au 1/32ème d'une voiture très endurante, il ne m'en fallait pas plus pour me lancer à mon tour dans un petit record et accumuler les tours et les tours de circuit avec cette Petite Rosalie.

Egaliser à l'échelle le record de la vraie semble un pari complètement fou ! Pour cela, il faudrait accumuler 535714 tours sur mon circuit afin de couvrir, à l'échelle, une distance de 9375 kilomètre.

A l'heure où j'écris ces lignes, j'en suis à un peu plus de 2100 tours et il me faudra beaucoup plus de 133 jours pour égaler à l'échelle ce record ! Au delà du pari un peu fou, cette comparaison renforce l'exploit réalisé à l'époque par Citroën et les huiles Yacco. Histoire à suivre sur mon site:



<http://laurentslotcar.e-monsite.com/>



# LES AMIS DU CLUB

Laurent •

• DRS



## Impression 3D

## La petite Rosalie, la Citroën des records

Par Laurent de Douai



# LES AMIS DU CLUB

## FORD GT40

### DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 3

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 – Episode 3**

Par Alain de Mougins



## La Cooper Monaco T61M, « King cobra » 1962/1968



De 1962 à 1968 un nouveau championnat, l'USRRC (United States Road Racing Championship), va révolutionner le sport automobile américain. Ouvert aux barquettes de course de la catégorie Sport, il est à l'origine du célèbre championnat Can-Am qui lui succédera et connaîtra un véritable succès, avant que ses excès ne précipitent sa fin. Mais surtout c'est le type de circuits et les développements apportés aux voitures qui ouvrirent la voie vers les courses européennes. L'USRRC attire les grands constructeurs qui s'allient les services de petits artisans constructeurs d'autos de course, tel que Ford avec Shelby American ou Chevrolet avec Chaparral.

Grace à ces alliances, le sport auto aux U.S.A se professionnalise et voit progresser de façon très sensible, la technologie de ses voitures de course.

Carroll Shelby, souhaitant faire évoluer sa recette (V8 Ford + châssis anglais), se met en quête d'une auto à configuration centrale arrière pour y greffer le V8 289ci. Pour cela, il pense à John Cooper. Les résultats de Ken milles, son ami et pilote essayeur, au volant de sa Pooper\*, une Cooper à moteur Porsche, ont très probablement influencé ce choix.

Il faut rappeler que John Cooper est l'un des premier\*\* à revenir à la position centrale arrière pour ses monoplaces et barquettes, avec le succès qu'on lui connaît ; les titres constructeurs pour Cooper et pilote pour Jacques Braham en 1959 et 1960.

En 1958 il avait créé la Cooper Monaco, une barquette équipée d'un moteur quatre cylindres en position centrale arrière. C'est cette auto dans laquelle Shelby, va faire entrer le V8 Ford et une boîte de vitesse trans-axiale Colotti.

\*En 1957, Ken Miles conçoit le *Pooper*, un moteur et une transmission de Porsche 550S montés sur un châssis de [Cooper](#) 1956 ayant conservé sa carrosserie. Cette voiture hybride domine sa classe F dans les courses SCCA.

\*\* Après l'expérience des Auto-Union dans les années 30 et l'échec de la Bugatti 251 en 1955 et 1956..

# LES AMIS DU CLUB

## FORD GT40

### DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 3

Par Alain de Mougins



## La Cooper Monaco T61M, « King cobra » 1962/1968

Pour ce faire il fût nécessaire de renforcer le châssis tubulaire afin qu'il puisse supporter le poids et le couple développé par le moteur de 4.7l en fonte. Le premier exemplaire d'une petite série de huit voitures, le châssis CM/1/63, sort des ateliers Shelby en Aout 1963. Malgré une mise au point plus compliquée que prévue, Carroll Shelby reste confiant, puisque l'auto signe une pole position à sa première sortie.

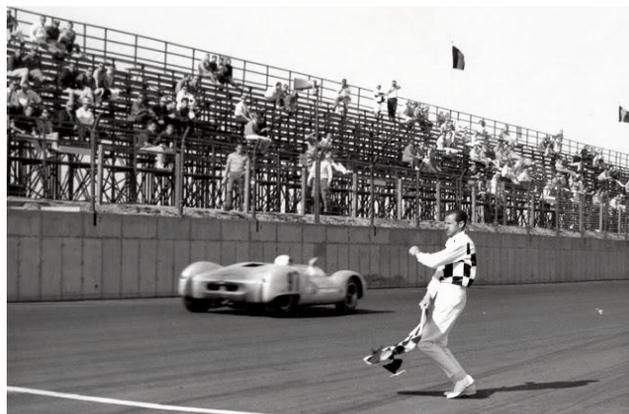
Des débuts difficiles vont pourtant susciter des doutes jusqu'aux 200 miles de Riverside en octobre 1963 lorsque Dave Mac Donald, remporte enfin la victoire avec un tour d'avance sur le second. Ce jour-là, la presse spécialisée américaine baptise l'auto : King Cobra. Un nom qu'elle gardera désormais.

Trois autres King Cobra sont fabriquées lors de cette saison 63 (CM/3/63 – CM/5/63 et CM/6/63).

Elles vont signer deux premières places et une quatrième place lors des cinq dernières courses de la saison. Quatre autres châssis viennent compléter l'équipe pour l'année 1964 ; CM/1/64 – CM/4/64 – CM/5/64 et CM/6/64. La saison démarre avec une victoire de Dave Mac Donald dès la première course. Les victoires et les podiums vont se suivre tout au long de l'année avec des pilotes renommés tels que Ken Miles ou Bob Bondurant, que l'on retrouvera au Mans, Ritchie Ginther, qui pilotera plus tard la Honda RA 272 en Formule 1, ou Parnelli Jones vainqueur de l'Indy 500 en 1963.



Miles est assis au volant le la n°98 Shelby est en blanc debout.



Dave Mc Donald remporte la victoire à Riverside en 1963

Les barquettes Sport du championnat USRRC, lors de ces deux saisons 63 et 64, vont évoluer vers une plus grande performance avec l'arrivée des premiers big-blocks et des solutions techniques modernes telles que le châssis monocoque de la Chaparral 2A. De fait, la King Cobra de Shelby American, avec son châssis en treillis tubulaire trop fragile pour recevoir le V8 427 ci, va être peu à peu dépassée. De plus, les programmes Cobra 427 et le contrat signé avec la Ford Company pour développement de la Ford GT40 vont enterrer définitivement la petite Barquette.

Il faut cependant se souvenir que la King Cobra a permis à la Shelby American Inc. de faire ses premières armes avec des châssis à moteur central arrière. Elle est aussi à l'origine des Big Bangers, les très monstrueuses barquettes V8 big blocks qui vont animer le championnat Can-Am, dont elle fut en quelque sorte l'inspiratrice.

Seules trois Shelby King Cobra, sont encore répertoriées à ce jour.



McDonald mène devant Bob Holbert.

# LES AMIS DU CLUB

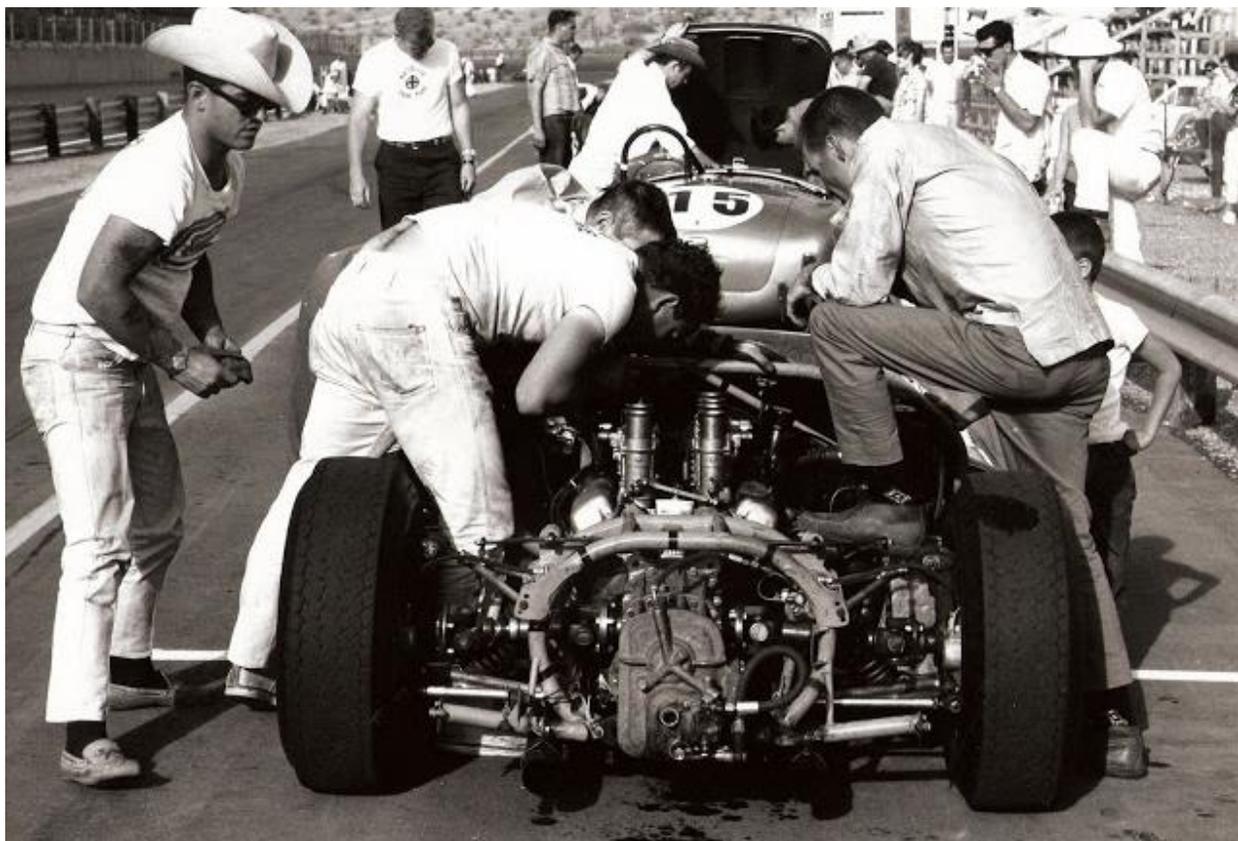
**FORD GT40**

**DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 3**

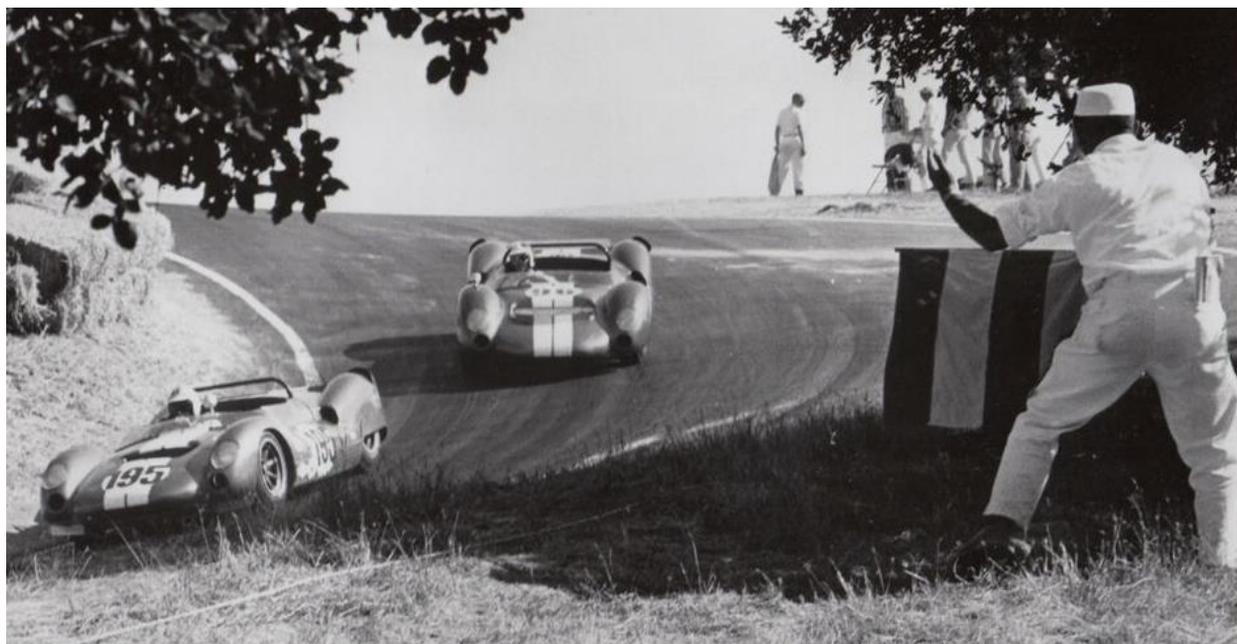
*Par Alain de Mougins*

• DRS

• Alain



Ci-dessus. Sur cette vue, la parenté avec les monoplace Cooper est évidente.  
Ci-dessous, Les deux King Cobra ont déjà distance les autres concurrents cobra



# LES AMIS DU CLUB

**FORD GT40**

**DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 3**

*Par Alain de Mougins*



## Cooper-Ford King Cobra Fiche Technique

**Moteur** V 8 Ford – 289ci (4,7l) Hi-Performance, lubrification par carter sec Puissance maxi, environ 400 cv

**Boîte** manuelle à quatre rapports non synchronisés + marche arrière. BMC-Huffaker début 1963, puis Colotti T-37

**Carrosserie / Châssis** Coque en aluminium sur châssis multi tubulaire

**Suspension** AV / AR : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis réglable, amortisseurs télescopiques.

**Freinage** hydraulique à double circuit sans assistance. Disques Girling ventilés AV/AR avec étriers doubles pistons

**Roues** Pneumatiques AV 6.00 x 15 / Pneumatiques Ar 7.00 x 15 ; Sur jantes magnésium Minilite

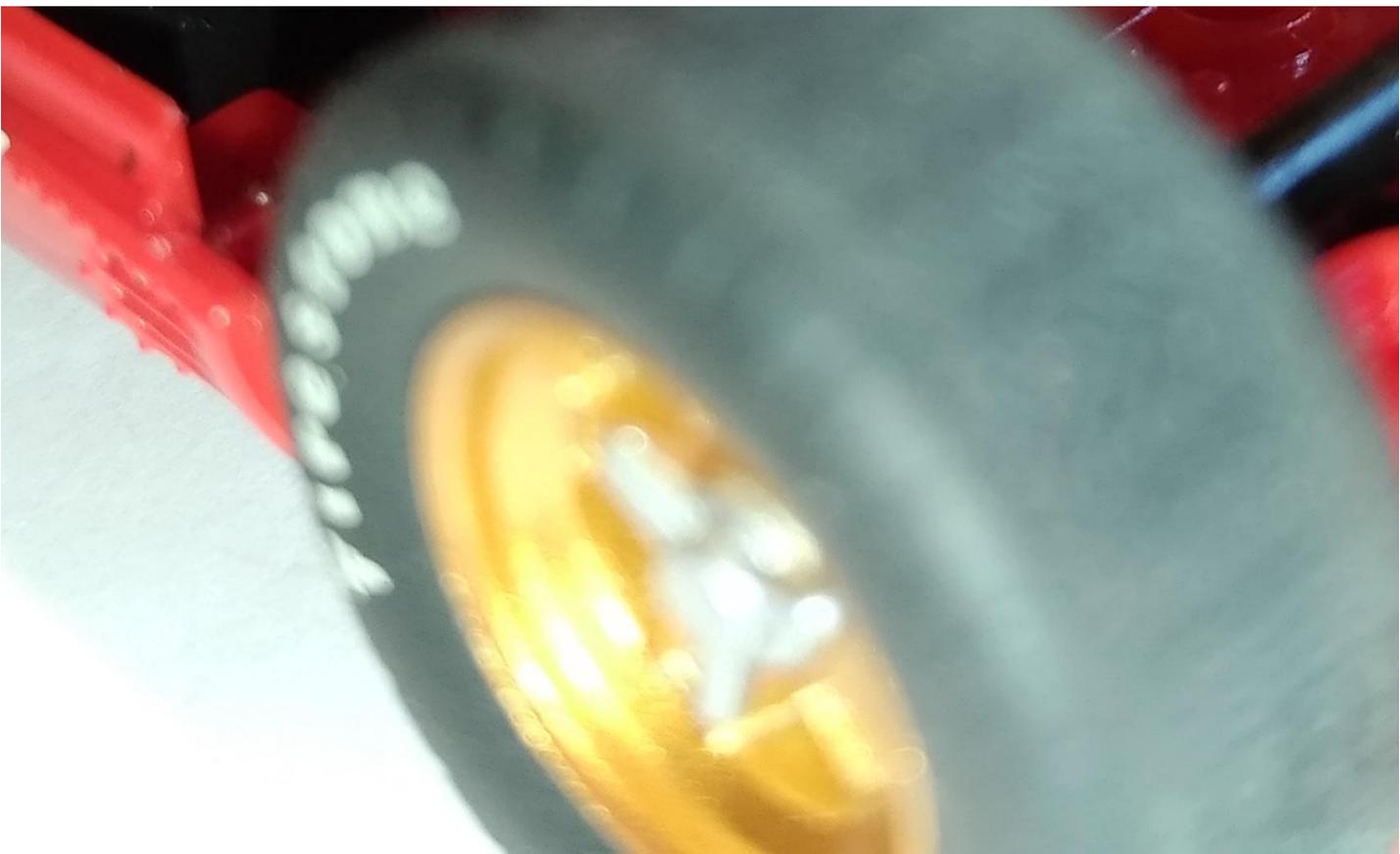
**Poids à vide** environ 635 kgs

(Source Shelby American World Registry)

Ces pages sont un condensé du livre : «Genèse et histoire de la Ford GT40 » Ecrit par Alain Craniotakis. Présentées dans ce magazine sous forme de feuillet, elles ne contiennent pas l'intégralité du texte et des images.



# **TECHNIQUE**



# Essai comparatif

## Comparatif: les poignées de Slot

### Troisième Partie: DS PM2

Par Didier

Aujourd'hui on va parler d'une poignée que l'on ne rencontre pas souvent autour de nos pistes de slot:

" j'ai nommé la **DS PM 2** "

On a devant nous une poignée très légère (à peine 150gr) et surtout très compact. (Boîtier Parma) Sur la face supérieure de la platine est disposée 4 petits potentiomètres ; 1 pour le frein ,1 pour la "curve" 1 pour le "start " et surtout 1 marqué "mode".

Frein , Curve , start , ou minimum speed , sont des fonctions que l'on retrouve sur les SCP 1 et SCP2 de slot-it et sur beaucoup d'autres poignées ,nous n'allons donc pas nous étendre dessus.



Intéressons nous plutôt au potentiomètre "mode" de cette DS PM 2 : Il agit sur la fréquence de fonctionnement de la poignée . En terme de ressenti, c'est plutôt étonnant. Pour la même voiture vous passez d'un comportement placide , facile , à une voiture très vive voire carrément brutale . Ce réglage est vraiment très efficace. A noter qu'à part le potentiomètre de frein les trois autres sont indexés (crantés si vous préférez, ce qui donne une sensation de précision que l'on ne retrouve pas chez slot-it. Toujours au chapitre de l'ergonomie , même si les potards sont de taille réduite , on les trouve facilement lorsque l'on pilote. Pour l'anti spine ,on ne dispose que d'un interrupteur sur la face avant de la poignée.; c'est un peu léger, surtout que l'efficacité est encore plus difficile à démontrer que sur la slot-it. On dispose bien- sûr de 2 gâchettes , et le câblage silicone est 20cm plus long qu'une slot-it. On peut jouer sur la dureté du ressort de rappel de la gâchette ,et la course de cette même gâchette est très importante ,et permet un bon contrôle de votre voiture.

**Conclusion** : Assurément une bonne poignée , dont l'intérêt principal réside , selon moi dans ce potard " mode " Elle ne fera pas de digital. Elle demandera un peu d'entretien ; nettoyage de la piste ou porte le plot de contact de la gâchette. Mais la distribution de cette poignée semble très confidentielle au jour d' aujourd'hui et son prix est plus élevé qu'une slot-it .



# Mise au point

## Guide Pratique (3/7)

### Préparation Mc Laren F1 GTR – Slot It

Par Stéphane

A chaque numéro, retrouvez un extrait du guide pratique de préparation Slot It écrit par Stéphane à partir des vidéos du Austin Slot Car Club



## CHOIX ET PREPARATION DES PNEUS

Le choix des pneus dépend de la piste sur laquelle vous allez courir : Renseignez vous auprès des habitués pour faire le meilleur choix. Toutefois, une préparation s'impose, afin d'être le plus efficace possible en piste. Les pneus avant choisis dans cette vidéo sont des zéro grip de Slot It. D'autres méthodes de rodage existent, mais ne seront pas développées dans ce document.

### MATERIEL NECESSAIRE :

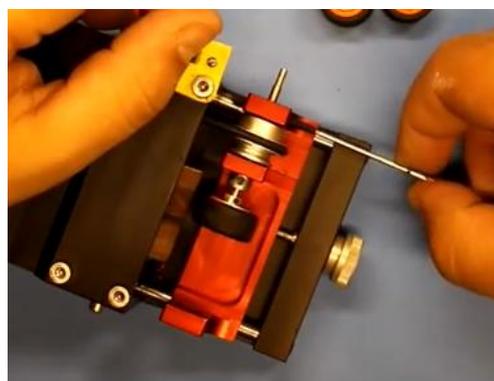
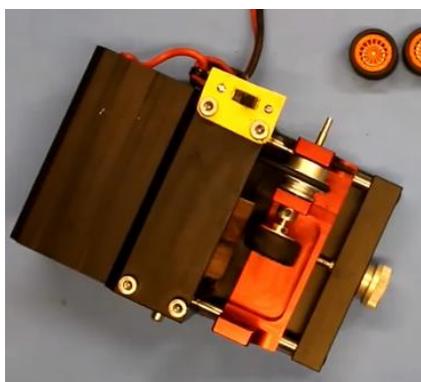
- Machine de rodage de pneus
- Lime à ongle
- Essence à Zippo

### MODE OPERATOIRE :

1. Monter le pneu sur la jante et travailler le pneu pour qu'il se plaque bien sur la jante. Le marquage du pneu doit se trouver du côté de la face enjoliveur.



2. Monter le pneu sur l'axe de la machine de rodage et dévissez la vis de butée au maximum



Retrouvez la vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=t6e-vG8XnMk>

# Mise au point

## Guide Pratique (3/7)

### Préparation Mc Laren F1 GTR – Slot It

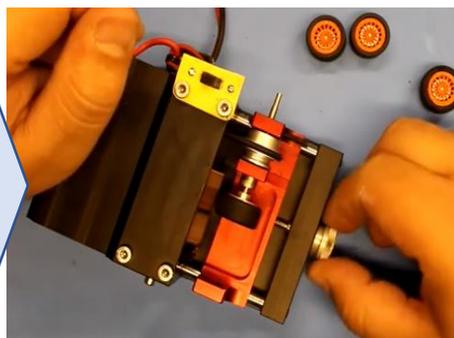
Par Stéphane

A chaque numéro, retrouvez un extrait du guide pratique de préparation Slot It écrit par Stéphane à partir des vidéos du Austin Slot Car Club

## CHOIX ET PREPARATION DES PNEUS

### MODE OPERATOIRE (suite) :

3. Visser la molette d'avance du chariot afin de mettre le pneu au contact de la bande. Le pneu doit être 'juste tangent'. Cette position s'obtient à l'oreille. Il faut avancer le pneu lentement, sans exercer trop de pression, car il risquerait de fondre.



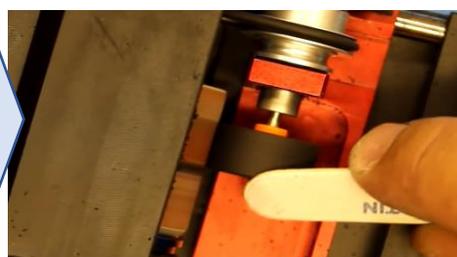
4. Avancez le pneu progressivement pour obtenir une surface rodée uniforme. Si il reste des surfaces brillantes (1ère photo), continuez d'avancer.

5. Lorsque le pneu est rodé uniformément, réglez la vis de butée. Ainsi vous pourrez roder le deuxième pneu exactement au même diamètre en revenant en butée et permettre un bon équilibre de voiture.



6. Dégagez le pneu de la bande abrasive. Imbibez un chiffon avec de l'essence à Zippo. Mettez la roue en rotation et travaillez le pneu en balayant d'un coté à l'autre. Le pneu doit devenir brillant.

7. Pour les pneus avant, les bords sont très anguleux. Il convient donc de les arrondir avec une lime à ongles.





## Le Slot de Flo

Tous les mois, retrouvez les fiches techniques des vidéos de Flo

Par Stéphane



## F1 POLICAR



Ce mois-ci, Florent nous présente l'essai de la nouvelle F1 Générique de Policar. Retrouvez l'essai en vidéo en cliquant sur le tableau ci-dessous:



### Fiche technique

Marque	policar	Moteur	Pmx-01
Modèle	F1 moderne	Tours minutes	25.000 ... (gros doute)
Hauteur	3.00 cm	Transmission	Double transmission
Train avant	6.00 cm	Pignons	9 dents
Train arrière	6.30 cm	Couronne	17 dents
Longueur	16.00 cm	Aimant	non
Poids total	62.00 gr	Système	analogique
Poids carrosserie	13.00 gr	Emplacement puce Oxigène/digitale	Sur le 2eme châssis fournis
Poids châssis	49.00 gr	Guide	Ch. 66 slot.it
Support moteur	In-line	Support de guide	fixe
Kit lumière	non	Suspension	non



## Le Slot de Flo

Tous les mois, retrouvez le classement des voitures essayées par Flo

Par Stéphane

Voiture	Temps /s Ligne intérieur	Temps /s Ligne extérieur	Moyenne des 2 lignes	Voltage piste	Classement
Formule 1 86-89 nsr	4.880	4.980	4.930	8.6 V	<b>1</b>
Lamborghini GT3 Sideways	4.940	5.060	5.000	8.6V	<b>2</b>
Mercedes AMG GT3 Scaleauto	4.970	5.170	5.070	8.6V	<b>3</b>
Corvette C7 GT3 nsr	5.060	5.220	5.140	8.6V	<b>4</b>
BMW M6 GT3 sideways	5.130	5.260	5.285	8.6 V	<b>5</b>
F1 moderne Policar	<b>5.270</b>	<b>5.350</b>	<b>5.310</b>	10.0 V	<b>6</b>
Sauber Mercedes Groupe c / slot it	5.310	5.430	5.370	9.4 V	<b>7</b>
Nissan R89C Groupe c / slot it	5.380	5.420	5.400	9.4 V	<b>8</b>
Nissan R91VP Groupe c / slot it	5.320	5.540	5.430	9.4 V	<b>9</b>
Jaguar Groupe c / slot it	5.380	5.480	5.430	9.4 V	<b>10</b>
Porsche 962c Groupe c / slot it	5.390	5.670	5.530	9.4 V	<b>11</b>
Porsche GT2 Revo slot	5.500	5.650	5.575	10.0 V	<b>12</b>
Ferrari F333 Revo slot	5.490	5.670	5.580	10.0 V	<b>13</b>
Porsche GT1 Revo slot	5.490	5.680	5.585	10.0 V	<b>14</b>
Ferrari F40 GT2 Revo slot	5.500	5.710	5.600	10.0 V	<b>15</b>



## DANS LES STANDS

Florent nous confie ses vidéos en préparation

Dans ses prochaines vidéos, Florent nous présentera la Ford GT de Sideways. Une nouvelle GT très attendue!





# CHAMPIONNAT



# LE CHAMPIONNAT

## LES DERNIERES COURSES... ARSOUILLES\*!

Classic– 5 mars 2021



GT3 – 13 mars 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](http://dijonracingslot.blogspot.com)

# LE CHAMPIONNAT

## LES DERNIERES COURSES... ARSOUILLES\*!

CLASSIC – 3 Mars 2021



Dernière arsouille avant confinement

**SAMEDI 3 AVRIL 2021**  
**CLASSIC**  
14h00 - 17h00

**DIJON RACING**  
*slot*  
Association loi 1901 depuis 2011  
3 rue Edmond Voisenet - 21000 DIJON  
Affiche : Paul JOURNET

\* 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](http://dijonracingslot.blogspot.com)

# LE CHAMPIONNAT

DIJON RACING SCHOOL

Classement  
en live



## LE CLASSEMENT

Classement générale – Saison 13

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 Ch.	7	1
top 10	5	123	Philippe Ch.	7	
top 10	6	123	Jean-Daniel	7	1
top 10	7	100	Denis 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
8 avril 21	F1	
15 avril 21	GR5	
22 avril 21	à définir	
29 avril 2021	La CUP	

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

**MUSTANG DAY - 3 AVRIL 2021**

# MUSTANG DAY

29<sup>e</sup> ÉDITION



**3 AVRIL 2021**

## CIRCUIT DIJON-PRENOIS



[www.mustangclubdefrance.com](http://www.mustangclubdefrance.com)

**ROANNE - 29 MAI 2021**

AGGLO  ROANNE

## DIJON RACING

**OFFRE PROFESSIONNELS**  
Sur-mesure - Où vous voulez

- *Team Building*
- *Animation en entreprise*
- *Événements, Foires, Salons*
- *Animation commerciale*
- *Repas de service à thème*
- *Comité d'entreprise*
- *Fêtes d'anniversaire*
- *Cadeau surprise*
- *4 circuits permanents*
- *1 circuit itinérant*

☎ 06 42 06 77 93

✉ [dijon.racing.slot@orange.fr](mailto:dijon.racing.slot@orange.fr)

🌐 [www.dijon-racing-slot.com](http://www.dijon-racing-slot.com)

 **DIJON RACING SLOT**

 **Dijon Racing Slot**

DRS: Association loi 1901



# 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](http://lemans.slot-racing.fr)

## Maserati 151/1 #2 >1963

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 Maserati 151/2 n°2 des 24 heures du Mans 1963

La Maserati 151 est née de la volonté et de la détermination du colonel John Horace Simone. Lieutenant-Colonel dans l'US Air Force, héros de la seconde guerre mondiale, il était apprécié dans le monde du sport automobile. Il avait couru de 1951 à 1954, d'abord au volant d'une Jaguar XK120, puis d'une Jaguar C et enfin d'une Maserati A6GCS. A la fin de l'année 1954, il renonçait à la compétition après avoir été sérieusement brûlé dans un accident survenu sur le circuit de Marrakech au volant de son A6GCS.



Associé à Jean Thépenier dans l'Agence Maserati-France, il réussit avec Briggs Cunningham, importateur de la marque italienne aux USA, à convaincre le Dottore Ingegnere Giulio Alfieri de se mettre à la planche à dessin pour créer une nouvelle voiture pour les 24 Heures du Mans 1962. Ce sera la Tipo 151 une berlinette à moteur 4 litres placé à l'avant dont le premier exemplaire fût destiné à Maserati-France (châssis 151-002), les deux autres à Cunningham (151-004 et 006).

Après un début de course brillant, aucune des trois 151 engagées en 1962 ne vit le drapeau à damier. A la suite d'une cure de jouvence à Modène sous la direction technique du jeune Gianpaolo Dallara, la 151 de Maserati France revient au Mans en 1963 pour les essais préliminaires d'avril. Elle est allégée, équipée d'un nouveau moteur V8 de 5 litres à injection de 430 chevaux et d'une carrosserie sur laquelle un gros travail a été effectué pour améliorer l'aérodynamisme : les échappements sont carénés dans les bas de caisse et le montage du système d'injection a permis de supprimer la bosse du capot. Pour la course, la voiture est impressionnante dans sa robe rouge ceinte d'une double écharpe bicolore. La berlinette dénommée désormais Tipo 151/2 est prête à donner l'assaut à la citadelle Ferrari.



# LE MANS SLOT RACING

## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Maserati 151/1 #2 >1963

Malheureusement 12 tours plus tard, au freinage de Mulsanne, au bout de la ligne droite des Hunaudières, la boîte de vitesse se bloqua en seconde, peut-être à la suite d'une erreur de Casner dans l'ordre de rétrogradage des vitesses. La réparation possible aurait duré deux heures : le Colonel Simone est obligé de jeter l'éponge.



[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

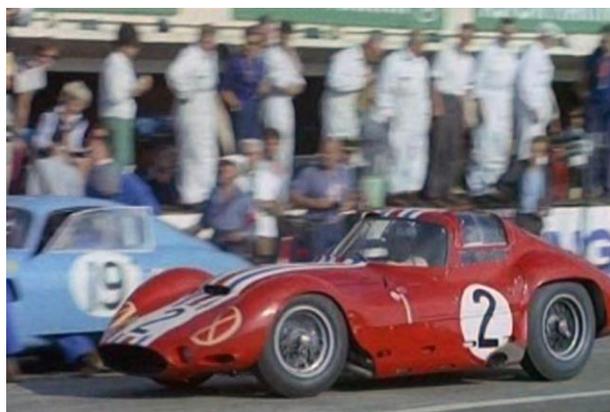


**MMK**  
PRODUCTIONS

Fidélité :



Performances :



## La Maserati 151/2 MMK MMK27

La Maserati 151/2 de MMK a été produite sous forme d'un modèle prêt à rouler en série limitée à 250 exemplaires. La peinture, les roues en aluminium, le châssis spécifique, les décalcomanies, tout respire la qualité. Le modèle est reproduit dans la version des essais des 24 heures du Mans 1963. Pour la course, le panneau arrière était dépourvu des bandes bleues et rouges et des ouvertures supplémentaires avaient été créés sous les vitres latérales.

La reproduction est particulièrement fidèle et les lignes baroques de la Maserati 151/2 sont parfaitement restituées. Sur la piste, le poids de la carrosserie en résine plaque la voiture au sol et la mécanique bien ajustée permet de la faire évoluer efficacement.



# L'HISTOIRE DU CLUB

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

## LA VIE DU CLUB 2009 - 2011

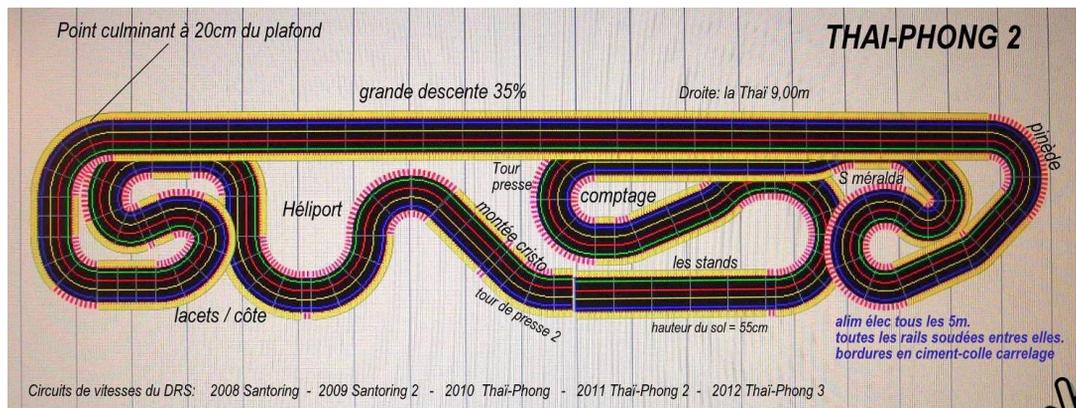
Episode 3

A cette époque, il n'y avait plus de club sur Dijon suite à la fermeture du circuit rue Paul Cabet. La structure de jeu quant à elle, dans sa version évo2, mesure 2,50m 9,00m. L'espace pilotes ne mesure qu'un mètre. L'entrée du club est en forme de vitrine ce qui est plutôt sympa mais un peu petit tout de même. Ci dessous, photos de l'extérieur avec quelques adhérents et visiteurs ...dans la rue.



En 2011, contraint et forcé de déménager, faute de place donc d'aisance, Paul et les adhérents décident de passer en association loi 1901. Dès lors, ils cherchent un grand local pour accueillir tout le monde dans de meilleures conditions.

Une dernière super photo, avant de quitter le DRS 1. Le plan du circuit 4 pistes THAI-PHONG évo2, structure hors du commun à tel point que des personnes nous ont demandé le plan. Le plan a été envoyé sans révéler les petits secrets de montage.



Circuit pittoresque et ô combien piègeux. Il fallait un gros coeur pour attaquer et doubler, en plus sur un Scalex Sport. Voilà, toutes les bonnes choses ont une fin et il ne tient qu'aux fondateurs du nouveau DRS2, de refaire de belles choses ailleurs.

# 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*

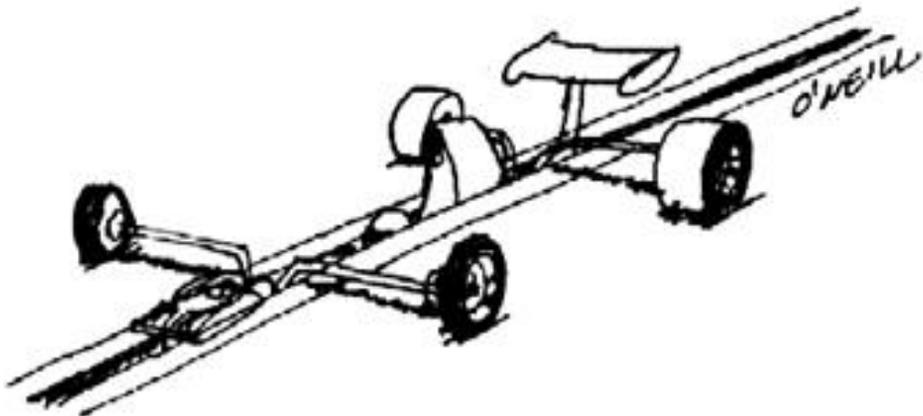
Quelques pilotes iconiques. Les reconnaitrez-vous?



## Humour de sloteurs

*Vu sur le net*

Shown below is a new  $\frac{1}{32}$  formula car design. Its major advantage is an extremely low center of gravity...



# TOUR AUTO

## Inscription

Nom de l'Equipe:

Voiture:

Fabricant:

Nom/Type:

Couleurs

Pilotes:

N°	NOM	Prénom	Age
1			
2			
3			

Frais de participation:

Description	PU €	Quantité	Total
<b>Frais d'inscription de l'équipe</b> <i>Comprenant la fourniture du moteur</i>	25€	1	25€
<b>Frais d'inscription par Pilote</b> <i>Comprenant le repas du soir, apéro et croissants offerts</i>	20€		
<b>TOTAL</b>			

*Amis Sloteurs,*

*Si vous souhaitez participer au **DRS** MAGAZINE, n'hésitez pas à nous envoyer vos articles à l'adresse ci-dessous, sur l'activité de votre club, ou tout simplement sur vos réalisations.*

Source: Facebook



DIJON RACING



**Slot**

**DRS**  
MAGAZINE

**Magazine du DIJON RACING SLOT**

Contact Magazine: [drs21.contact@gmail.com](mailto:drs21.contact@gmail.com)

Contact Club: [dijon.racing.slot@orange.fr](mailto:dijon.racing.slot@orange.fr)

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON