

20
24

Election de la
**PLUS BELLE
VOITURE DE SLOT**



RALLYE DES GRANDS CRUS
**Dernière ligne droite avant
l'évènement**



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





EDITO

Le temps s'accélère. L'actualité est de plus en plus riche et ce début d'année est chargé d'événement dans le monde du slot.

Premier événement qui nous touche directement:

ELECTION DE LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2024

Vous découvrirez dans ce numéro la voiture qui a remporté cette élection. Merci à tous pour vos votes, qui confirme d'année en année, l'engouement pour cette élection désormais incontournable.

Les grands Rallyes vont aussi s'enchaîner avec celui de Bourbon Lancy, suivi de celui de Dijon. Deux week-ends de courses et de bonne humeur, dans les conditions réelles du Rallye: une expérience à ne pas manquer!

Le championnat vintage national est aussi en approche, avec 4 manches qui vous feront plonger dans l'ambiance Scalextric des années 60/70.

Sans compter les différentes courses organisées dans les clubs. Bref ce début d'année démarre sur les chapeaux de roues

Slotement Vôtre!

NOS PARTENAIRES



VU SUR LE WEB



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

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

LA VIE DU CLUB

- RALLYE DES GRANDS CRUS 2025
- Election de la plus belle voiture de slot 2024

L'ACTUALITE DES CLUBS

- Le calendrier des courses inter clubs!

LA TECHNIQUE

- Sloting Plus PRO - R

LES RESULTATS

L'HISTOIRE DU SLOT RACING ET DU SPORT AUTO

- Histoires de voitures: LOLA T70 spyder – Première partie
- Histoire de pilotes: Timo Bernhard
- L'AC Cobra n°64 des 24 heures du Mans 1964
- Les logos automobiles: BENTLEY



DRS MAGAZINE

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1901

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

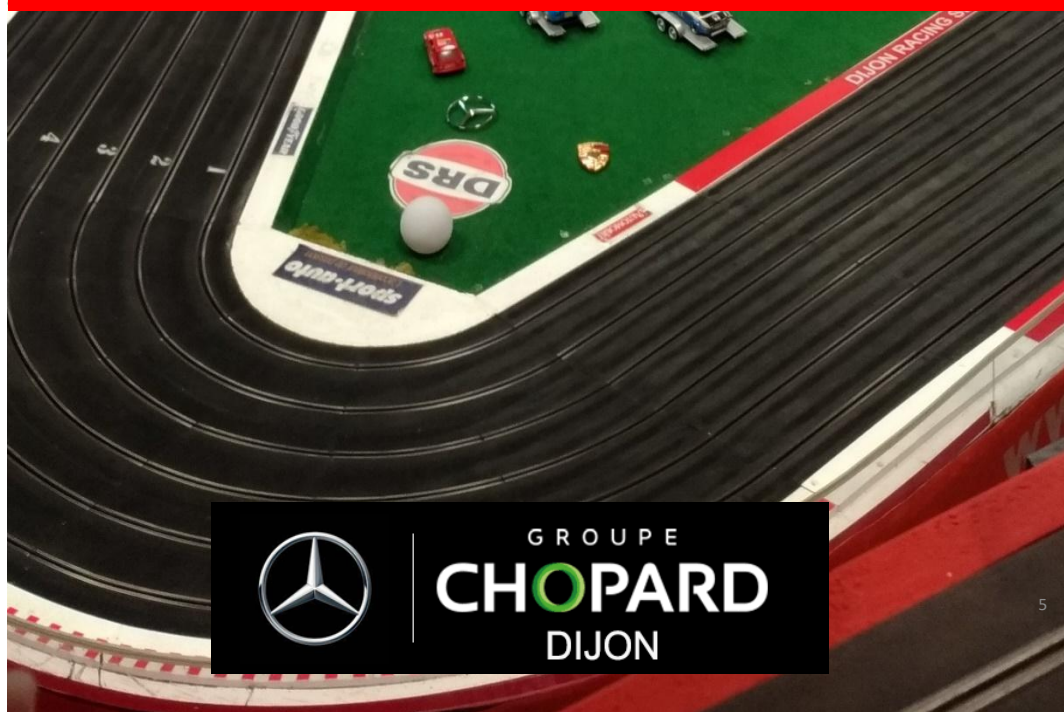


Février 2025

43



LA VIE DU CLUB



GRUPE
CHOPARD
DIJON



Samedi 1^{er} et dimanche 2 mars 2025
Participez à un Slot Rallye
Dans les conditions du réel



Comme l'année dernière, le Dijon Racing Slot organise un grand Slot Rallye.

- 5 épreuves chronométrées différentes
- 4 types de « grip » différents
- Carnet de pointage fourni.
- Poignées fournies
- Alimentations 12v fixes
- 30 inscrits maximum
- Classement général, plus quatre catégories :
 - Groupe WRC
 - Groupe A
 - Groupe F2000
 - Véhicules Historiques
 - Classements Vétérans, Juniors et Féminin



Règlement et inscriptions:

<https://www.dijon-racing-slot.com/wp-content/uploads/Dossier-Rallye-V1.pdf>



RALLYE DES GRANDS CRUS

2ème Edition

Slot racing 1/32ème

1 -2 mars 2025

Salle Polyvalente – Asnières Lès Dijon

Contact: contact@dijon-racing-slot.com

www.dijon-racing-slot.com



L'ACTUALITÉ DU CLUB | Événement à venir
2ème CHAMPIONNAT NATIONAL DE SLOT VINTAGE

DIJON RACING SLOT



**17 & 18 MAI
2025**



Club ouvert le 16 mai - 14h-19h

2^{ème} manche
championnat vintage national

SCALEXTRIC
Racing



BORDEAUX
Avril
2025



DIJON
18 et 19
Mai 2025



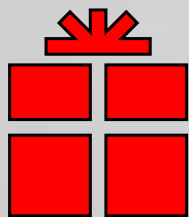
LENS
6 & 7
Septembre
2025



NEUVIC
18 et 19
Octobre
2025

DIJON RACING SLOT - 3, Rue Edmond Voisenet - 21000 Dijon
Infos et résa : contact@dijon-racing-slot.com - Tél : 07 68 21 45 70

Règlement technique sur 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



Election de la PLUS BELLE VOITURE DE SLOT





L'ACTUALITE DU CLUB | **ELECTION DE LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2024**



Thunderslot: CanAm 350 n°27 Riverside 1967 (CA00602) élue plus belle slot car de l'année 2024



Vous avez été nombreux à participer à notre traditionnel concours pour élire la plus belle slot car de l'année 2024 ! Un grand merci à tous pour votre enthousiasme et vos votes.

Depuis début décembre, vous avez été invités à sélectionner les quatre finalistes sur le site du DRS Magazine. Ces voitures de slot racing à l'échelle 1/32 se sont affrontées dans une grande finale sur SCP où plus de 500 votes ont été recueillis. Les résultats sont enfin là ! C'est avec une grande joie que nous dévoilons la grande gagnante de cette édition :





L'ACTUALITE DU CLUB | **ELECTION DE LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2024**

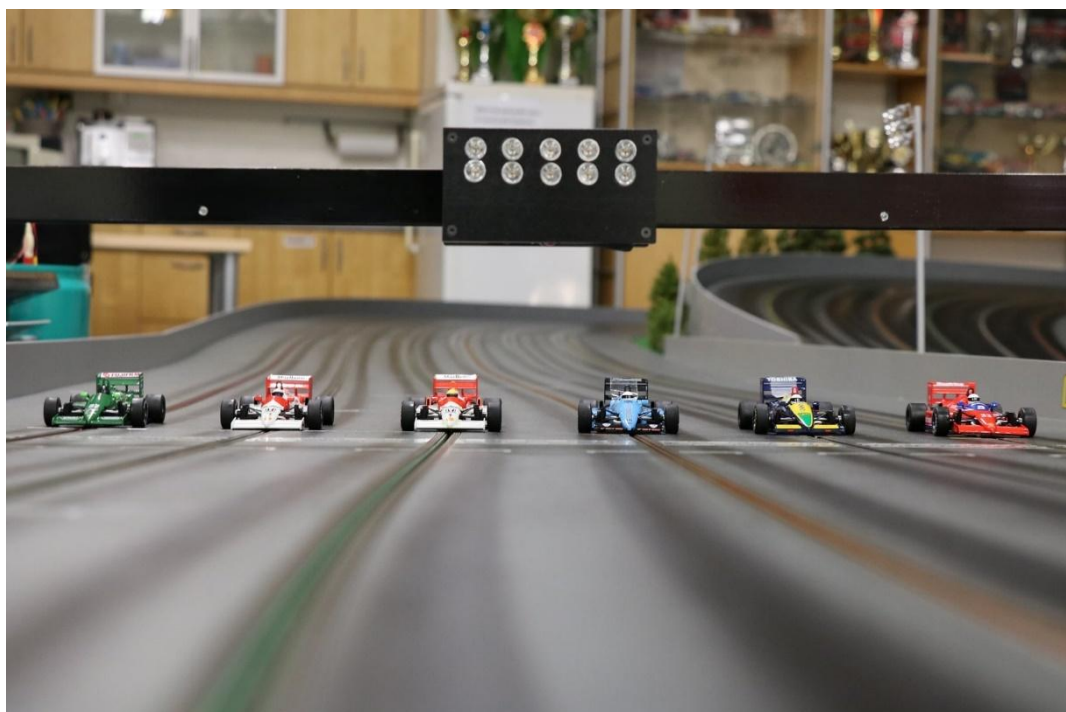


Le podium est une fois de plus très relevé : La P-963 GTP 24H. Spa 2023 n°38 Team Jota Hertz (SC-6331) de Scaleauto monte sur la deuxième marche du podium, suivie de près par : La Rondeau M379C Otis n°24 (132103/24M) de Le Mans miniatures qui décroche la troisième place.

La Datsun 510 Newman #95 (RS-0239) de Revoslot complète ce beau tableau.



Un grand merci à Slot Cars Passion pour cette élection tant attendue par les fans de slot!



L'ACTUALITE DES CLUBS



L'ACTUALITE DES CLUBS | Calendrier des courses

CALENDRIER DES COURSES

Le DRS MAGAZINE vous propose de regrouper les courses interclubs dans un calendrier. Si vous souhaitez faire apparaître une course dans ce calendrier, n'hésitez pas à nous envoyer les informations à: drs21.contact@gmail.com

Ce calendrier ne pourra vivre que grâce à vous

FÉVRIER					
8-9 fév	A	10e SlotRallye de Bourgogne Sud	BLSR	Bourbon 71	Contact Slot Rallye
15-févr	A/D	Minicar 1/24 BRM	SRC 42	Pouilly 42	src42110@gmail.com
MARS					
1-2 mars	A	RALLYE DES GRANDS CRUS	DRS	DIJON 21	contact@dijon-racing-slot.com Rallye de 5 spéciales différentes
1-2 mars	D	15H de CAUDAN	Slot Racing Club de Caudan	Caudan 56	srccaudan56@gmx.fr Endurance Davic
15- 16 mars	A	Challenge Slot Montagne	CSM	Bourbon 71	Contact Championnat Course de Côte
29-mars	A	LMP/HYPER CAR	SRC 42	Pouilly 42	src42110@gmail.com Champ. Indiv 1/3
AVRIL					
date	A	Championnat Slot Vintage	BORDEAUX	Bordeaux 33	Contact Course Scalextric classic
12-13 avril	A	Challenge Slot Montagne	CSM	St Jean du Gard 30	Contact Championnat Course de Côte
MAI					
17-mai	A	GT3 OPEN	SRC 42	Pouilly 42	src42110@gmail.com Champ. Indiv 2/3
17-18 mai	A	Championnat Slot Vintage	DRS	DIJON 21	contact@dijon-racing-slot.com Course Scalextric classic
24-25 mai	A	Challenge Slot Montagne	CSM	Cressy 71	Contact Championnat Course de Côte
JUN					
28-29 juin	A	Challenge Slot Montagne	CSM	Six Fours 83	Contact Championnat Course de Côte
SEPTEMBRE					
6-7 sept	A	Championnat Slot Vintage	Lens Slot Racing	LENS 62	06 73 43 52 82 Course Scalextric classic
OCTOBRE					
11-12 Oct	A	Challenge Slot Montagne	CSM	Privas 07	Contact Championnat Course de Côte
18-19 Oct	A	Championnat Slot Vintage	NEUVIC	NEUVIC	06 21 79 00 74 Course Scalextric classic
NOVEMBRE					
8-9 Nov	A	Challenge Slot Montagne	CSM	DIJON 21	Contact Championnat Course de Côte

Les prochaines courses:



**Arrêtez de courir
après une activité
pour 2025!**

DIJON RACING

slot

Essayez le
Slot Racing
En Club



www.dijon-racing-slot.com





TECHNIQUE



GRUPE
CHOPARD
DIJON



Trouver des poignées à essayer n'est jamais facile. Aucun fabricant n'est disposé à vous prêter un de ses chers produits surtout à un magazine comme le nôtre. Mais à DRS Mag , on ne recule devant rien.

Depuis peu, j'avais vu que Sloting Plus avait sorti la PRO - R qui faisait suite à la PRO EVO.

J'ai donc sollicité un de mes sponsors favoris surtout en cette période : le Père Noël (On a les sponsors qu'on peut!) .



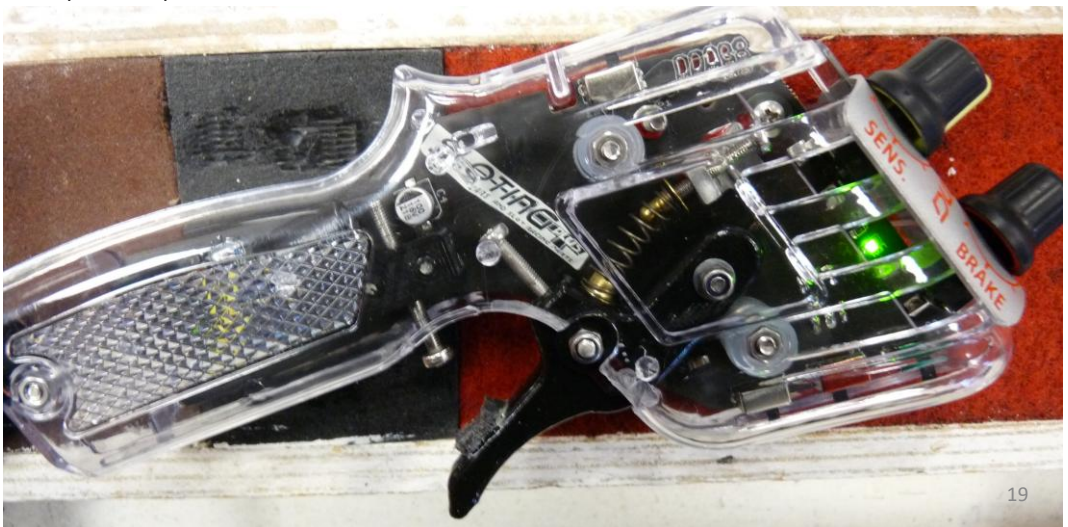
Tout de suite, on se rend compte que la poignée est compacte et très légère, 125gr, à comparer aux 225gr d'une Slot it scp2.

Vous allez pouvoir piloter quelques heures avant de ressentir de la fatigue !

Il me semble que la finition a progressé, par rapport au modèle précédent. Sloting Plus a abandonné le boîtier jaune qui faisait un peu "cheap" pour un boîtier transparent. Le circuit imprimé noir contribue à cette montée en gamme. Tout semble propre : de belles soudures , rien qui bave, câblage silicone suffisamment long.

La gâchette est en imprimé 3D, on aime ou pas ! Petite économie !

On a deux potentiomètres au-dessus de la poignée, frein et sensibilité, très accessible, lorsque vous pilotez.





Sur un des côtés, un tout petit bouton, blanc indexé, mais moins pratique à manipuler, vous permet de choisir entre 10 courbes + encore 10 autres courbes en passant par le petit switch qui est sur la tranche arrière de la poignée. C'est largement suffisant, et je me demande avec quel type de voiture, on peut utiliser les courbes de la deuxième bank. J'ai trouvé que même avec des voitures lourdes et peu puissantes (par ex des BRM 1/24 Gr2) utiliser les courbes à partir de 12, 13 rendaient les voitures particulièrement violentes, et cela, en 12V. D'autres poignées sont aussi dans ce cas-là, et on peut se poser la question de l'utilité d'un nombre si important de possibilités.

A l'utilisation, on est surpris par l'extrême douceur de la gâchette facilement réglable, mais aussi par une course assez courte, ce qui encore une fois contribue à rendre cette poignée très réactive. Le bouton de sensibilité, heureusement idéalement placé, vous sera d'un grand secours pour vous permettre de gérer l'arrivée de la puissance de vos petits bolides.





Le freinage, à lui tout seul, mérite un paragraphe entier sur cette poignée. En effet, en dehors du potentiomètre qui se trouve sur la partie supérieure de la poignée (à côté du potard de sensibilité) ce qui est assez conventionnel, mais très accessible, on trouve 2 petits switches sur la partie avant.

Le plus en bas, va vous rajouter un peu de frein dès l'instant où vous relâchez un peu la gâchette.

On peut parler de frein moteur. En fait dans des enchaînements de virages, cela stabilise la voiture.

Pour des voitures qui n'ont pas trop de frein, ou un peu lourdes, c'est très pratique.

Le deuxième switch positionné le plus en haut, lui, va vous rajouter un certain pourcentage de frein, à condition bien sûr que le gros potentiomètre ne soit pas déjà au maxi; quand on est à fond, on ne peut plus rien rajouter évidemment !

Pour cela, il vous faudra mémoriser sur la poignée le temps que vous passez avec la gâchette à fond. Temps qui correspond vous l'aurez compris à la plus longue ligne droite de votre circuit. C'est très facile à programmer.





Le troisième switch qui se trouve au milieu des 2 switches de frein est un anti-patinage.

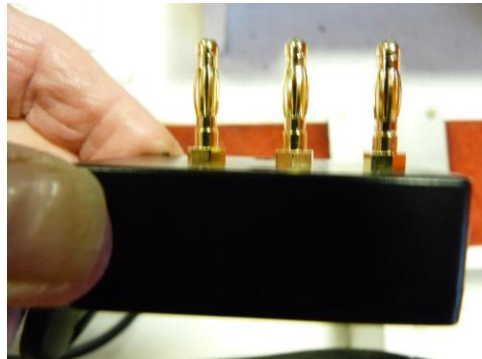
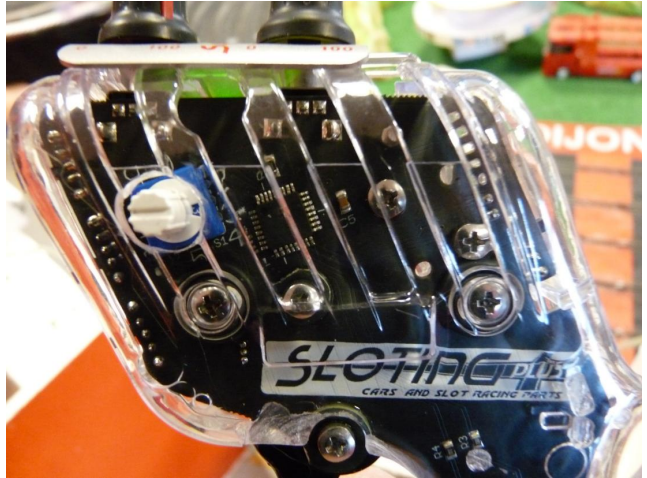
Attention, il est très efficace, et bride bien l'arrivée de puissance avec certaines courbes, au point que le chrono peut s'en ressentir, au contraire de certaines poignées ou on peut douter de son efficacité.

Pour l'entretien, il se résume à sa plus simple expression, puisque que l'on a une gâchette magnétique sans contact.

En conclusion, on a une poignée à un prix raisonnable, complète et bien finie, mais attention, très réactive.

On a des fonctions au niveau du freinage qui ne sont pas courantes, mais pas inutiles pour autant.

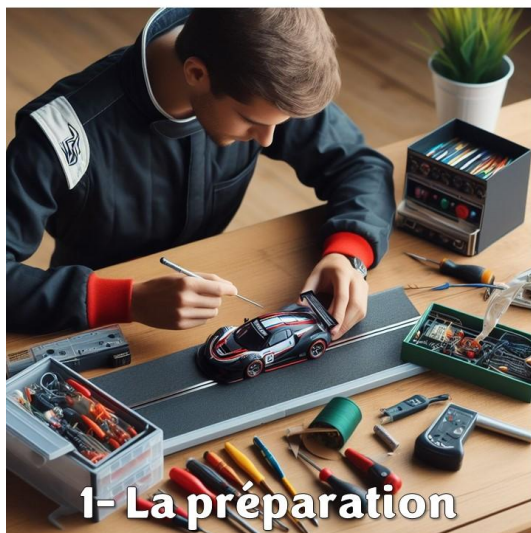
Elle est plutôt simple à utiliser et à comprendre.





RESULTATS





1- La préparation



2- La mise au point



3- La compétition



4- La convivialité

CHAMPIONNAT | Images des courses

RM & SCX
1:52 scale racing system



**3 janvier
2025**



Troisième course Rallye et Côte avec les nouvelles catégories : SCX Classic et Rallye modernes 2 et 4 roues motrices.

Presque une monotype d'Alpine A110 pour la SCX ou les 3 places sur le podium sont trustées par les berlinettes. En Modernes, les petites 206 ont brillé.



**16 janvier
2025**

Classic



Huit pilotes ce soir au club pour la première course sur le circuit de vitesse de cette année 2025. Malgré le froid, les performances sont encore au rendez vous avec un 9,506 claqué par Didier en fin de course.

Les choses sont rentrées dans l'ordre puisque c'est la 908 NSR de Stéphane qui se place en haut du podium. Les choses auraient pu être différentes si Didier n'avait pas perdu un tour dès les premiers mètres de course... C'est la dure loi du sport auto...

Jean-François, notre rookie progresse à chaque course et a livré quelques beaux duels avec Christian et Denis avec sa très rapide G40 frôle le podium.

Toujours trois marques différentes aux trois premières places (NSR, Thunderslot et Slot.it), l'esprit de la Classic est toujours là !





LE CLASSEMENT FINAL

Classement générale – Saison 17

Classement
en live



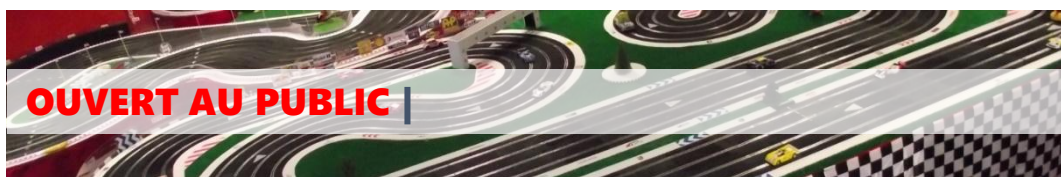
positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	1	518	Didier	21	8
podium	3	489	Stéphane	21	6
podium	2	433	Jean Daniel	19	4
top 10	4	419	Philippe	19	4
top 10	5	410	Cédric	21	
top 10	6	198	Denis	11	
top 10	7	194	Christian	12	
top 10	9	60	Ghislain	4	
top 10	8	58	Jean-François	4	
top 10	10	46	Arnaud	3	
challenge	11	36	Claude	2	
challenge	12	28	Fanck	2	
challenge	13	18	Dustef	1	
challenge	14	16	Alex	1	
challenge	18	14	Steph	1	
challenge	15	12	Paul	1	
challenge	16	12	Pops	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 février 25		
16 janvier 25		
13 février 25		
21 février 25		
1 ^{er} et 2 mars 25		

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

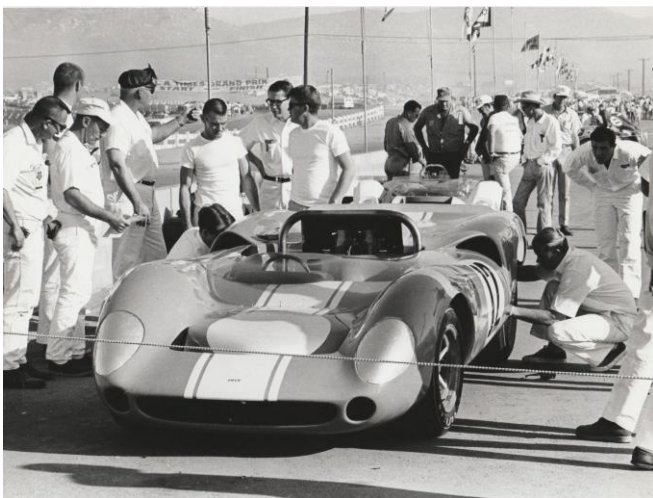


Source: Facebook

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de voitures LOLA T70 spyder –Première partie

Par Claude

Nous avons laissé Eric Broadley en septembre 1964 au détour de la rupture du contrat le liant à Ford. Ayant retrouvé sa liberté et désormais installé dans sa nouvelle usine de Slough (d'où les numéros de série débutant par SL), celui qui n'avait rien d'un doux rêveur comme certains ont voulu le présenter eut l'idée de créer une nouvelle voiture de sport en prenant en compte les enseignements tirés de la création de la Lola GT..



Broadley avait rapidement compris l'intérêt de ce marché représenté, aussi bien en Angleterre qu'en Amérique du Nord, par les épreuves destinées à des voitures de sport biplace équipées le plus souvent de big blocks américains, ancêtres du futur groupe 7 et souvent plus spectaculaires que les Formules 1 de l'époque, tout en attirant les meilleurs pilotes de l'époque (Clark, Hill, Surtees, Stewart, Hobbs, Redman, Hulme, McLaren etc). La structure dérivait de la monocoque de la Lola GT utilisant acier et aluminium, les réservoirs en aluminium étant placés de chaque côté. Les suspensions faisaient appel à des triangles superposés et les freins étaient quasiment « inboard » pour un meilleur refroidissement avec des roues de 15 pouces de diamètre. Le choix du moteur revenait au client, même si le prototype fut présenté avec un moteur V8 Oldsmobile de 4,5 L. La boîte Colotti qui avait donné tant de soucis à la Lola GT fut remplacé par la nouvelle boîte Hewland LG 500 avec un embrayage multidisque, capable de supporter les 500 cv de ces moteurs. La carrosserie, toujours fabriquée par Specialised Mouldings, était en plastique renforcé de fibres de verre. Le poids était d'environ 620 KG. La voiture fut présentée au Racing Car Show en janvier 1965



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de voitures LOLA T70 spyder –Première partie

Par Claude

John Surtees qui avait claqué la porte de Ferrari était le partenaire privilégié de Lola en devenant quasiment le team d'usine, et reçut le premier exemplaire peint en rouge (SL 70/1). Dès le début, la Lola se révéla très performante se permettant d'aller plus vite que les F1 de l'époque sur certains circuits. En mars 65 pour sa première course, John Surtees finit second derrière Jim Clark sur Lotus tout en étant crédité du meilleur tour en course. Le moteur Oldsmobile fut rapidement remplacé, à la demande de Surtees, par le moteur qui allait devenir la référence un V8 Chevrolet de 5,9L préparé par Traco et qui fournissait environ 550 ch. Le moteur Ford de 4,7 L, monté sur les Cobra, fut aussi utilisé par certains concurrents dont Dan Gurney, ce dernier bénéficiant du soutien officiel de Ford. Les deux motorisations faisaient appel à 4 carburateurs Weber. Ce ne furent pas moins de 15 voitures de type SL70 qui furent construites en 1965,



Fin 1965, apparut le nouveau spider T70 Mark2. Grâce à une coque comportant désormais plus de 85% d'aluminium, et une carrosserie en fibre de verre allégée, le poids était abaissé d'environ 45 kg afin de rester compétitif face à la concurrence (Lotus, McLaren, etc.). Pour gagner du poids, il était possible d'obtenir une carrosserie de la couleur de son choix afin de gagner quelques kilos en évitant d'avoir à repeindre la voiture. Les roues passaient à 8 pouces à l'avant, 10 à l'arrière. Suite au changement de réglementation supprimant la roue de secours, la place libérée dans le nez permettait de repositionner les radiateurs. Fin 1966, ce n'étaient pas moins de 32 voitures de type SL71 qui avaient été construites dont 23 pour les Etats-Unis, la très grande majorité utilisant les V8 Chevrolet, seuls certaines équipes comme le AAR (All American racer) de Dan Gurney restant fidèle à Ford. Les possesseurs de SL70 purent aussi bénéficier de la majorité des améliorations de la SL71. Dès sa première apparition à Brands Hatch pour le Guards Trophy, fin Aout 1966, J Surtees démoralisa sur la SL71/17 l'opposition en terminant 90 secondes devant Bruce McLaren avec un meilleur tour en 1m 36,0 sec très proche du record de J Clark de 1m 35,4 sec avec une F1.

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de voitures LOLA T70 spyder –Première partie

Par Claude

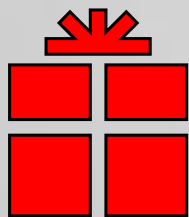
Cerise sur le gâteau, 1966 voyait la naissance du championnat Can-Am en Amérique du Nord avec des prix 10 fois supérieures à ce que pouvaient espérer les équipes dans les autres championnats. De plus le format concentré sur 2 mois en fin de saison s'avérait particulièrement adapté à la venue des nombreux teams anglais. Ce Championnat faillit être annulé dès première épreuve sur le circuit de Sainte Jovite en raison de plusieurs crashes spectaculaires liés à la puissance croissante des groupe 7. En essais, la Lola de Paul Hawkins décolla en raison du délestage de l'avant de la Lola qui fut pulvérisée. Puis ce fut au tour de Hugh Dibley de sortir à fond de 4ème au même endroit. Hugh Dibley qui était pilote professionnel de long courrier chez BOAC demanda à Paul Hawkins après son crash, avec un sens de l'humour tout british, s'il était bien titulaire d'une licence de pilote avion, vu le vol plané qu'il avait subi ! Ces deux sorties de route semèrent la panique dans le paddock avec la crainte que le sponsor de la série Johnson Wax ne retire son soutien financier.



Ces accidents attirèrent l'attention de tous (ingénieurs, pilotes, mécaniciens) sur l'importance de l'aérodynamique que seul Jil Hall et ses Chaparral avait anticipé avec l'aileron de ses Chaparral 2 E. Les différentes équipes eurent à rajouter précipitamment et empiriquement des appendices aérodynamiques sous forme de spoiler à l'avant afin d'améliorer la stabilité des Lola T70. Ce premier championnat Can-Am fut remporté par John Surtees avec 3 victoires en 6 courses, Dan Gurney remportant celle de Bridgehampton et Donohue celle de Mosport, seule Laguna Seca vit la victoire des Chaparral, et échappa aux Lola T70. John Surtees ne disposait pour tout le championnat que d'un camion Chevrolet avec un plateau pour transporter la Lola, trois moteurs et un seul mécanicien. Avec un certain sens de l'humour, il déclara après sa victoire : j'étais le pilote, le mécanicien, l'ingénieur et le conducteur du camion. On était bien loin des équipes professionnelles actuelles mais le spectacle était bien supérieur à ce que nous a habitué la Formule 1 actuelle.



Copyright LASC.M.com



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

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Timo Bernhard

Par Gilles

“ Ringmeister ”

Ce 29 juin 2018, Timo Bernhard s'élance sur la Nordschleife, fermée pour l'occasion, avec sa Porsche 919 revitalisée. Sur cette piste, où il a souvent brillé, il en ravit le record de Stefan Bellof, datant de 1983 !

Il convient néanmoins de rappeler que son prédécesseur, sur sa Porsche 956, avait établi ce record en essais qualificatifs, avec un véhicule répondant donc aux conditions réglementaires de course et fut également gêné par le trafic! Timo n'a jamais caché son admiration pour son aîné, il en avait même coiffé le casque en hommage à Spa. De même, au Nurburgring, Timo aussi était dans son jardin. Il y gagna 5 fois les 24 heures (recordman avec Pedro Lamy et Marcel Tiemann) et 3 fois les 6 heures.



Champion d'Allemagne de karting junior à des débuts, il persévère assez peu en monoplace hors de la formule Ford. Il saura rapidement se faire remarquer en GT puis en Sport, l'endurance devenant son terrain de prédilection. Couronné en Porsche Carrera cup, il se révéla aux 24 h de Daytona en s'imposant au général notamment avec Jorg Bergmeister sur une Porsche engagée en GT3 ! Prêté au cousin Audi, avec lequel il obtiendra sa première victoire au Mans, sa carrière sera intimement liée à Porsche. D'abord en GT, ensuite en LMP 2 avec l'impressionnant RS Spyder qui donna du fil à retordre à Audi et Peugeot en Amérique du Nord puis en P1 avec l'avènement de la 919..



Slot.it CA24b Audi R18 TDI n. 1 24h Le Mans 2011

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes Timo Bernhard

Par Gilles

“ Ringmeister ”



Scaleauto SC-7050R Porsche 991 RSR 24h Le mans 2013
n.91 Porsche AG Team Manthey

Souvent associé à Romain Dumas, il affiche un palmarès impressionnant: titré en GT, il sera double champion du monde d'endurance en catégorie reine et également doublement couronné LMP 2 en ALMS ! Il compte parmi les rares vainqueur des 24 heures de Daytona, du Mans (par 2 fois), et des 12 h de Sebring auxquelles s'ajoutent ses 5 victoires aux 24 heures du Ring !

Étincelant des 2 côtés de l'Atlantique, il affiche dorénavant plus de 30 victoires auxquelles s'additionnent plus de 20 succès de classes. A 44 ans ce 24 février, s'il a remisé les gants, comme Jorg Bergmeister, il demeure l'un des principaux ambassadeurs de la firme de Stuttgart.'



LE MANS miniatures Audi R15 TDI Le Mans 2010

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.

AC Cobra #64 - 1964

L'AC Cobra n°64 des 24 heures du Mans 1964

L'AC Cobra COX6010 a été livrée aux établissements Chardonnet, 16 ter rue Etienne Marcel à Pantin, alors importateur officiel AC, le 19 mars 1964. La voiture est peinte en "Princess Blue" et son intérieur gainé de cuir rouge. Le 2 avril 1964 le Comte Jean de Mortemart en devient propriétaire. Il en avait déjà acheté une auparavant, mais celle-ci est destinée à la course et c'est Chardonnet qui l'engage au 24 Heures du Mans 1964 avec comme équipier Régis Fraissinet.

C'était encore l'époque héroïque où les amateurs fortunés pouvaient participer aux 24 Heures du Mans. Régis Fraissinet, héritier d'une dynastie d'industriels trouva l'aide toute symbolique d'un pétrolier et d'une marque de pneu.

Qualifiée en 41ème position avec un temps de 4'43"4, la Cobra parisienne n'avait d'autre prétention que de rallier l'arrivée. Mission accomplie puisque après avoir évolué aux alentours de la 25ème place lors des premières heures, elle remontera jusqu'au 18ème rang malgré une panne d'éclairage en fin de nuit.



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.

AC Cobra #64 - 1964



Fidélité :



Performances :



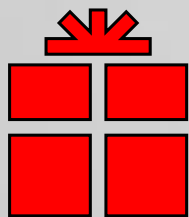
L'AC Cobra Revell 07104

Dans sa gamme Easykit, Revell a produit quelques voitures à l'échelle du 1/32ème dont l'AC Cobra. Pour transformer ce kit en voiture de slot racing, il faut trouver un châssis compatible comme le châssis de Cobra Ninco possédant le même empattement.

Sur la piste, le châssis Ninco et son moteur NC2, permettent de faire rouler la voiture de manière très satisfaisante.

La tenue de route est excellente malgré les voies étroites et la vitesse de pointe tout à fait suffisante.





IDEE CADEAU

Coffret découverte: SLOT RACING

"J'ai découvert la course automobile miniature (slot racing) sur le tard: C'est une passion prenante, enrichissante et accessible à toutes et tous. La passion et la bonne humeur y font bon ménage"



Philippe 70 ans, Champion du Challenge Slot Montagne 2023 (Championnat course de côte inter-clubs)

Courses automobiles miniatures
pour adultes

www.dijon-racing-slot.com

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Les logos automobiles

Retrouvez tous les articles d'Otto Blogant sur [LinkedIn](#) Par Otto Blogant

Posés sur une calandre, des jantes ou au centre du volant, les logos sont emblématiques de leur marque respective. Nombre d'entre eux se reconnaissent au premier coup d'œil. Mais connaissez-vous les origines de leur création ?

BENTLEY

1910, in England. Walter Owen Bentley fait commerce de voitures, qu'il importe de... France ! Des Doriot, Flandrin & Parant (DFP). Une visite à l'usine lui fera connaître l'aluminium et révélera tout son talent. Atout premier de l'alu, sa légèreté. Et rapidement, le jeune homme cherche à utiliser ce matériau pour les pistons des moteurs. En ajoutant un peu de cuivre à l'aluminium, il va supprimer son principal problème :

sa fragilité. Le meilleur test restant la compétition, W.O Bentley y inscrit ses voitures. Mais la 1ère guerre mondiale éclate, il doit rejoindre la Royal Naval Air Service. Et lui fait profiter de ses pistons en aluminium, rendant les avions plus puissants et plus fiables



BENTLEY

Au retour de la guerre, le 10 juillet 1919, Bentley fonde l'entreprise qui porte son nom et la première voiture sort de l'usine quelques mois plus tard. Le besoin d'un logo se fait sentir, tant pour affirmer son identité que pour résumer sa volonté à repousser les limites. Il se tourne alors vers son ami F. Gordon Crosby, célèbre illustrateur automobile, pour dessiner cet emblème.



Scalextric C64 Bentley Slot Car

BENTLEY



Vous ne l'avez peut-être pas remarqué, mais les ailes du logo Bentley ne sont pas symétriques. Originalité toute british... En effet, les modèles actuels comptent généralement 10 plumes d'un côté et 11 de l'autre, et monter à 13/14 sur des voitures plus anciennes. Il s'agissait, bien sûr, de rendre le logo aussi unique que possible, mais aussi d'identifier facilement les imitations.

Ainsi parée, l'entreprise prend rapidement son envol, cherchant à marier luxe et performances. Ces dernières seront éprouvées sur la piste au cours des années 20 avec, notamment, cinq victoires aux 24 Heures du Mans. Malheureusement, cette période dorée ne va pas durer. Et après une décennie durant laquelle Bentley est devenu synonyme de performances, la crise de 29 va lui faire perdre son indépendance, absorbée par Rolls-Royce.

Comme en demande d'allégeance, Rolls s'attache à faire perdre au logo Bentley son originale asymétrie : chaque aile retrouve dix plumes. À cette occasion, les modèles ont été classés en 3 catégories (sport, luxe, sport & luxe) dont les fonds de logo étaient noirs, rouges ou verts. Enfin, les années 90 verront, en clin d'œil à Crosby, l'asymétrie des ailes restaurée.

Mais cette période RR ne fut pas la plus séduisante. Devenues quasi clones des Rolls-Royce, les Bentley ne s'en différençaient souvent que par la calandre et son logo. Cela durera jusqu'en 1998, date à laquelle les 2 marques... sont rachetées par Volkswagen ! Au nez et à la barbe de BMW, qui ne se laisse pas faire. Après une intense bataille juridique, les 2 Allemands se partageront les 2 Anglaises : à BMW Rolls-Royce, alors que Bentley reste dans le giron de VW.



Scalextric C4057A Legends Bentley Continental GT3 Centenary Edition - Limited Edition

TARGA GT70



Compétition Automobile Miniature
Slot Racing 1:32
Voitures fournies
ENTREE LIBRE

DIJON RACING
slot

TARGA DIJON – ALL TRACKS

3 circuits – 9 pistes – 1 vainqueur

1^{er} février 2025

14h00 – 18h00

10€ par pilote

Contact: contact@dijon-racing-slot.com

www.dijon-racing-slot.com

SLOT RACING IS LIFE

ANYTHING THAT HAPPENS
BEFORE OR AFTER
IS JUST WAITING

Stéphane Jouve

HEUER

Devenez pilote!

Essayez le
Slot Racing
En Club

**L'ACTIVITE DES PASSIONNES DE
SPORT AUTO**

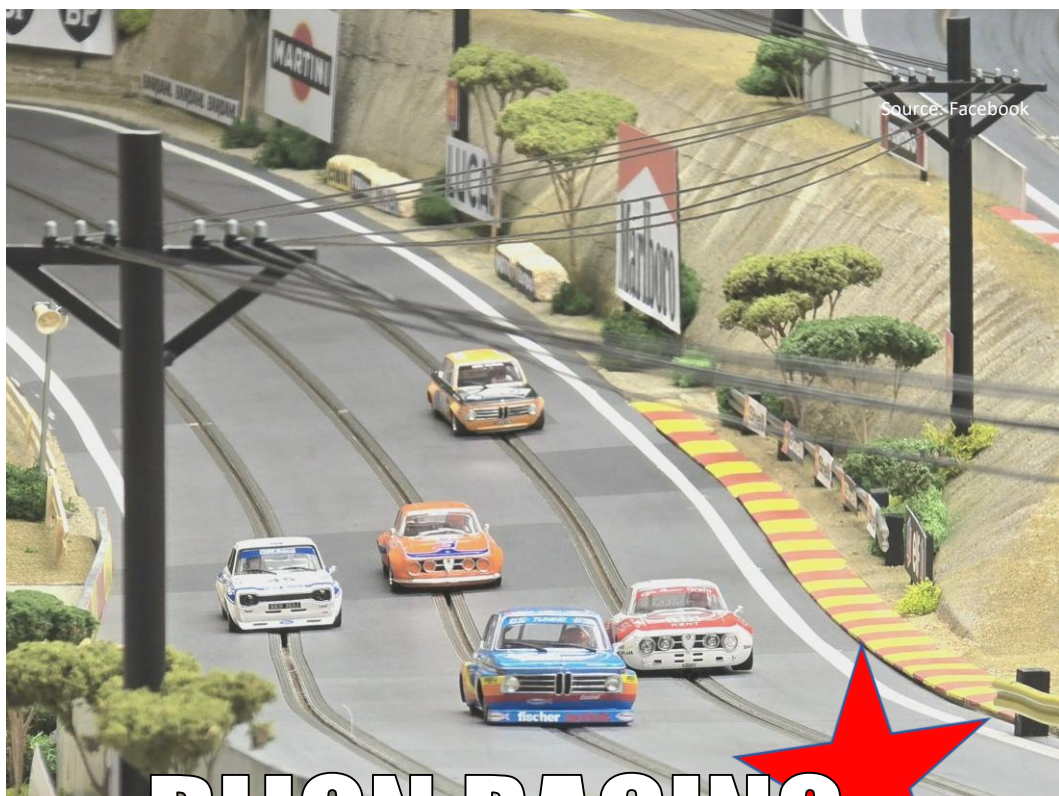


www.dijon-racing-slot.com



Amis Sloteurs,

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



DIJON RACING
slot



Magazine du DIJON RACING SLOT

Contact Magazine: drs21.contact@gmail.com

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

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

IMPRIMEZ-MOI!

