



SLOT CAR & PASSION(S)

Le Slot Racing de A à Z

Tous les types de courses, toutes les époques, toutes les techniques: Vivez le Slot Racing à volonté!



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...



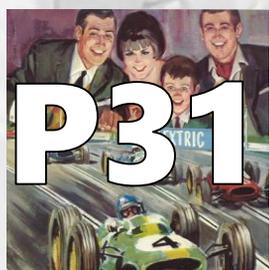
LA TECHNIQUE

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 1901

<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°5 est important pour l'histoire de notre aventure. C'est le premier numéro qui sort simultanément en numérique et en papier.

Ce n'est pas notre 'métier', mais c'est une expérience extraordinaire qui nous permet de faire de belles rencontres et de découvrir de nombreux passionnés.

Nous espérons que ce nouveau numéro vous plaira, comme les précédents ont pu vous plaire. Nous vous remercions d'ailleurs pour tous vos retours encourageants, qui nous motive à sortir le meilleur de nous-même.

Une fois de plus, nous tenons à remercier tous les contributeurs de ce numéro, pour leurs articles riches et variés.

Un dernier mot sur le TOUR AUTO SLOT RACING Dijon: En raison du calendrier de déconfinement un peu plus long que prévu, nous préférons repousser la course à une date qui reste à définir.

Nous ne manquerons pas de vous tenir informés de la date que nous aurons choisie.

Que ce soit sur un écran ou sur papier, nous vous souhaitons une bonne lecture, en espérant que nous arriverons à vous faire un peu rêver aux prochaines courses endiablées ou à vos prochaines réalisations.

Sportivement Vôtre!

NOS PARTENAIRES



VU SUR LE WEB



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

Un membre – Une Voiture

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

Par Stéphane



ASTON MARTIN VANTAGE 2019



Amis Sloteurs,

Laissez-moi vous présenter ma nouvelle Aston Martin GTE de chez Area 71.

Fan d'Aston, je suis rendu à ma 4^{ème}. J'ai débuté le sot avec une **NSR 'Young Driver'** ☺., qui m'a permis de progresser rapidement car elle est à la fois souple et efficace. J'ai enchaîné sur une **Black Arrow**, beaucoup plus pointue à régler, mais terriblement efficace lorsqu'elle est au point. Puis est venue un **scalextric avec un kit PSR 3D** (area 71), sympa, mais trop lourde pour être compétitive.



C'est maintenant le tour de cette Vantage AREA 71. A l'heure d'écrire ces lignes, elle n'a pas encore pris la piste. Pour découvrir sa performance, suivez les publications du DRS, sur Youtube ou sur le site du club.

Je vous laisse découvrir toutes les phases de réalisation, ainsi que le rendu final.



LA VIE DU CLUB

LES GRANDES PHASES DE LA RÉALISATION



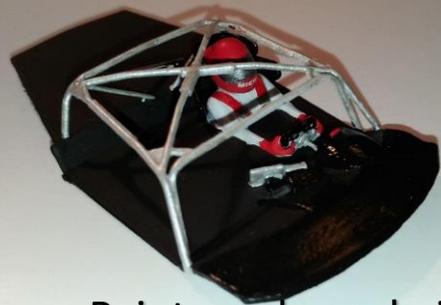
Aprêt et ponçage de la 3D



Peinture et protection



Peinture des petites surface



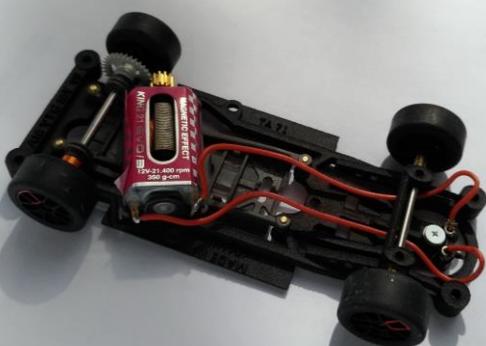
Peinture du cockpit



Choix de pièces pour la mécanique



Montage châssis et Moteur



Article sélectionné par
Slot Cars Passion

LA VIE DU CLUB

Retrouvez tous les détails de fabrication
et le comparatif avec mes autres Aston
dans les Hors Série:





LES AMIS DU CLUB



LES AMIS DU CLUB

Challenge Slot Montagne (CSM)

L'histoire de la Montée Cristo dans le CSM – 3/5

Par Arnaud du BLSR – Bourbon Lancy

[Site du CSM](#)

Arnaud • DRS



2018 – 25 et 26 Août

Quatrième round de la saison 2018 après Cressy sur Somme, Montélimar et St Hilaire Bonneval dans la Haute Vienne, le local du DRS accueille 19 concurrents. Le petit championnat lancé dans un garage de Bourbon-Lancy en 2015 attire une joyeuse bande qui ne manque les rendez-vous du CSM qu'avec regrets. C'est le concurrent du BLSR Alexandre Laforest qui va remporter la manche dijonnaise, avec un proto 'Mirage'. Il abaisse le record du groupe C en 12"218. Ce record du tracé pour ce groupe tient toujours début 2021. Pourtant, la concurrence fait rage, à l'image de Cédric Léveillé, qui remporte lui le groupe D et à nouveau le groupe A. Du côté du DRS, Philippe Chenut signe les victoires dans les groupes 1, VH-sport. Esteve Herrero (LSR) remporte le groupe GTTS (BMW Z4-GTR).



LES AMIS DU CLUB

PRÉSENTATION DE CLUB

SRC 42

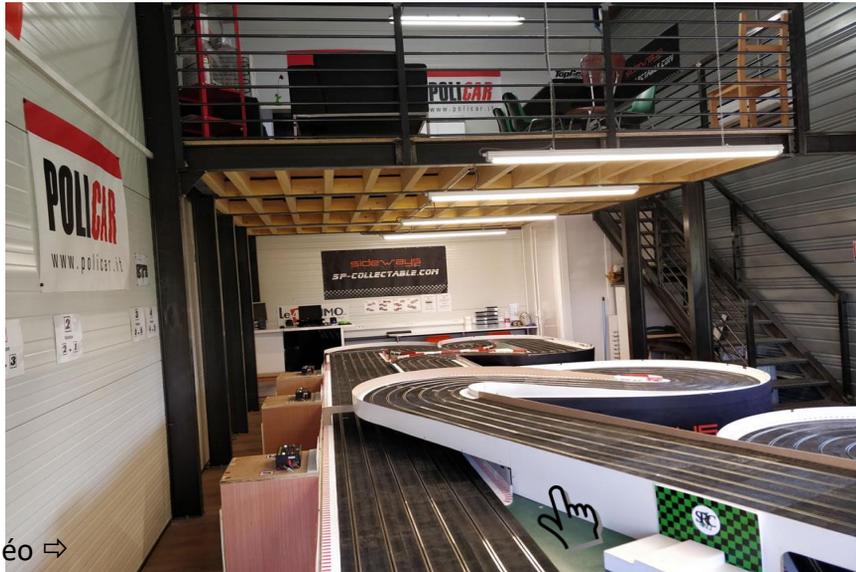
Par Guy du SRC 42 – Civenis



Voilà 18 mois que je suis arrivé au SRC42 et j'avais besoin d'en exprimer mes ressentis hebdomadaires

Je profite par ailleurs de l'excellente idée de votre magazine mensuel qui égaye quelque peu la morosité ambiante de notre nouveau (re, re) confinement.

L'année dernière nous étions 17 licenciés et on se bousculait parfois les vendredis soir sur notre circuit à 6 voies de 34 m.



Cliquez sur l'image pour voir le site en vidéo ⇒



Depuis bientôt 1 an on a remis le couvert le samedi après-midi et quelquefois la journée entière lors de nos rares courses. Il faut dire que l'équipe a bien diminué depuis. **Nous sommes six ,voire sept sloteurs maximum** à essayer de se bagarrer sur la piste, ceci malheureusement dû aux emplois du temps difficiles de certains.

Avec quelques photos c'est mieux, voici donc l'équipe dirigeante avec un président, Chris qui roule toujours très fort, un trésorier, Lolo jamais en stress mais toujours joyeux et un secrétaire Seb qui veut toujours rouler plus vite.

Voui, voui ces surnoms leur vont ma foi très bien : **tous adorent l'apéro, le cochon et les chips**, et aussi un peu les bolides électriques de temps en temps.

Faut dire aussi que pour nous les débutants du slot, niveau chrono on est largué et j'ai même du mal à rester dans le rythme des plus mauvais d'entre nous.

Le roi des courses c'est Seb ; toujours à nous descendre le chrono de quelques centièmes à la dernière minute ; normal, vu le temps passé à peaufiner ses voitures entre 2 runs, c'est d'ailleurs ce qu'il préfère nous avouera-t-il .



LES AMIS DU CLUB

PRÉSENTATION DE CLUB

SRC 42

Par Guy du SRC 42 – Civençs

Toutefois le record du tour est attribué à **Greg, souvent placé mais jamais gagnant au final**. Comme dit Fred, vu qu'il n'y connaît rien, il n'aime pas préparer ses voitures...

Dans l'équipe on a aussi un bricoleur du futur: **Z'Fred, avec son imprimante 3D**, nous conçoit des châssis plastique style «Pendle Slot» avec quelques astuces complémentaires, à moins que vous ne préféreriez un support pour votre portable, au choix. Je lui dois le châssis de ma «Revoslot 333SP»

Je ne vais pas oublier Fred, encore un sacré rapide, à qui je dois ma première groupe C achetée d'occasion.



A chaque course, Si ce n'est pas Seb, c'est Fred ; à l'entraînement Fred descend les chronos jusqu'à 16h,

Puis Seb arrive....et casse la baraque !!!

Avec nous, il y a aussi le Tof , arrivé quelques mois avant moi et avec qui je me base comme comparatif chronométrique, un point de repère important sur nos courses.

Quand je serais devant lui, si j'y arrive un jour, ce sera un grand pas pourmoi.

Je ne voudrais pas finir sans oublier le dernier arrivé, Fabien qui apprend à rouler mais qui malheureusement à des problèmes d'emploi du temps pour venir nous rejoindre le samedi.

Voilà une petite présentation de notre club situé dans la Loire, près de Feurs.

Prochain objectif une course groupe 5 : BMW320 Sideways en Mai et surtout l'arrivée de la TS050 de SRC. Enfin, un salut amical à tous les amis qui venaient et viendront bientôt nous voir pour passer de nouveau des bons moments slot.

Bonnes courses, à tous

Guy dit « la foudre »

LES AMIS DU CLUB

PRÉSENTATION DE CLUB

SRC 42

Par Guy du SRC 42 – Civens



LES AMIS DU CLUB

Laurent •

• DRS

Impression 3D

La Bugatti type 32 « Tank »

Par Laurent de Douai

Le Tank, on l'aime ou on l'a déteste...

Mais une chose est sûre, on ne peut rester indifférent à cette Bugatti. Depuis sa création, le monde de l'automobile a produit des voitures à l'esthétique plus ou moins réussie. Cette Bugatti en fait partie et je suis de ces personnes qui pourraient facilement s'attacher à cette voiture au point de la reproduire en slot !



En avance sur son temps

Que ce soit dans l'automobile, dans le rail et même dans l'aviation, Bugatti a toujours eu un temps d'avance sur son époque. Au début des années 20, il imagine une carrosserie novatrice visant à diminuer la trainée aérodynamique de la voiture, il lui donne le nom de « Tank » et équipe un châssis Bugatti type 13. Entraînées par des 8 cylindres de presque 2 litres de cylindrée, 4 voitures seront engagées en compétition pour le grand prix de France qui s'est déroulé à Tours le 2 juillet 1923. Si la puissance de son moteur alliée à l'aérodynamique soignée lui permet d'atteindre des performances très honorables, la voiture est toutefois desservie par un empattement trop petit, la rendant délicate à piloter. Sur les 4 voitures engagées par Bugatti, une seule finira le grand prix pour se hisser sur la 3ème place du podium, pilotée par Ernest Friderich, un pilote français originaire d'Alsace.



LES AMIS DU CLUB

Laurent •

• DRS



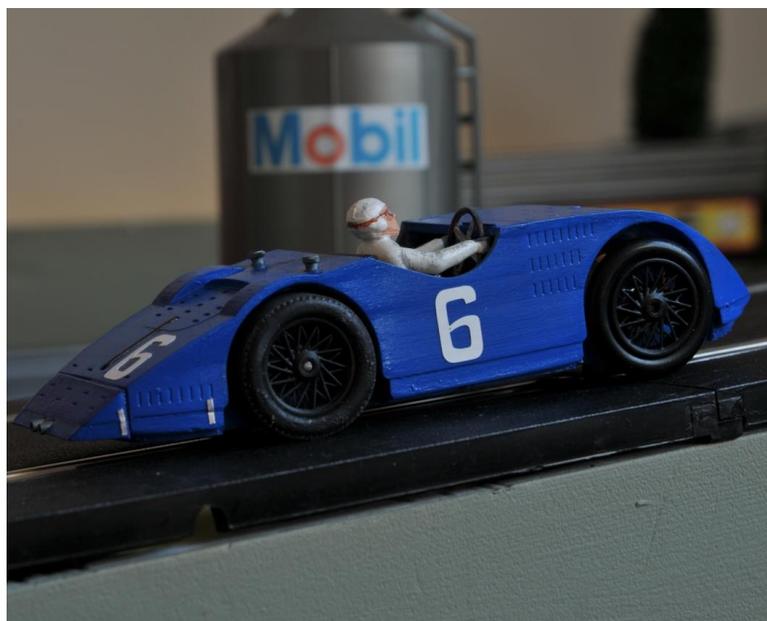
Impression 3D

La Bugatti type 32 « Tank »

Par Laurent de Douai

En slot

J'ai eu beau chercher dans le commerce, la **Bugatti type 32 ne semble pas intéresser les fabricants de voitures de slot**. Qu'importe et à l'instar de la Citroën petite Rosalie présentée dans le n°4 de votre magazine préféré, je me suis mis en quête de documentation sur l'original pour en reproduire une à l'échelle du 1/32ème. Lorsque j'ai développé cette voiture, je me contentais de récupérer des ensembles moteur+transmissions provenant de voitures du commerce pour animer mes réalisations personnelles. Cette petite voiture a donc été conçue pour et autour d'une propulsion provenant d'une **F1 Carrera go**.



Le minuscule moteur équipant ces voitures va me permettre ici **une intégration plutôt discrète**. Le **châssis** a été imprimé **en abs** afin de conserver une certaine souplesse propice au montage pas clips du moteur est des essieux. La **coque** par elle-même a été obtenue via une impression **en résine**. La calandre et les échappements ont été imprimés séparément pour faciliter leur mise en peinture. Les jantes qui équipaient à l'origine l'essieu arrière de la F1 Carrera go ont cédé leur place à des **jantes en résine « maison »**. L'essieu avant reçoit **des joints toriques en guise de pneumatiques** et l'essieu moteur des pneumatiques en **uréthane** (pour avoir essayé, la motricité avec des joints toriques est proche du zéro !!). Le comportement sur le circuit est très agréable et nécessite toutefois une bonne dose d'anticipation pour les freinages car **le couple résistant du moteur est très faible**.

LES AMIS DU CLUB

Impression 3D

La Bugatti type 32 « Tank »

Par Laurent de Douai

Laurent •

• DRS



Conclusion

Originale à plus d'un titre, ce petit tank vient compléter ma collection de Bugatti et elle attend avec impatience l'arrivée, un jour peut être, d'une Sunbeam GP pour reconstituer cette page de l'histoire des grand prix de courses automobiles. A très bientôt pour découvrir d'autres créations.

Histoire à suivre sur mon site : <http://laurentslotcar.e-monsite.com/>



LES AMIS DU CLUB

La saga Citroën rallye du Maroc

Par Simo de Limoge

Dès 1968, le rallye du Maroc deviendra un terrain de prédilection pour la marque aux chevrons et plus particulièrement pour la DS 21 aidée de sa suspension hydraulique. Bob Neyret imposera sa DS coupé en 1969 après un gros duel avec Jean Pierre Nicolas sur r8 gordini proto. 5 DS verront l'arrivée et occuperont les 6 premières places.

Bob Neyret récidivera en 1970 avec son proto court

Je vous présente celle que m'a réalisé Manel ESPALLARAGAS, un artisan espagnol, sur une base SCX.

Notre ami Christian Mayer qui sévit sur le forum FSF est allé encore plus loin dans la fidélité en greffant une traction sur son scx! Bravo et respect!

Première Partie

• DRS
Simo •



L'artisan espagnol scalextric passion produira ce kit composé de la DS 21 piloté par Vanson en 1969 portant le n° 25 avec son fourgon d'assistance, un Citroën HY. Un « must have » dans ma collection! La remorque est de ma fabrication.

Je finirai sur l'évocation d'un ami de mon père qui a souvent couru le rallye du Maroc, Raymond Ponnelle, un illustre inconnu. Le voila en 1972 à bord d'une DS 21 groupe 2 qu'il conduira à la troisième place.

Une coquille s'est glissée dans son nom sur la portière, mais est ce bien important?



LES AMIS DU CLUB

La saga Citroën au rallye du Maroc

Par Simo de Limoge



En plus de ses pilotes professionnels, Citroën s'appuiera sur des pilotes locaux ayant une bonne connaissance du terrain. Parmi eux, Jean Deschaseaux, un paisible agriculteur du haut atlas mais également un pilote émérite et fin stratège. Citroën ne se trompera pas en 1971 en lui confiant une SM qu'il portera à la plus haute marche du podium après un rallye purgatoire!

Ce sera la seule victoire en rallye du championnat du monde pour les deux, le pilote et la voiture.

Le fabricant psk est le seul à proposer une SM et une voiture du rallye du Maroc. Ce sera la première de ma collec!



**première sortie...
première victoire.
Citroën SM
1ère au Rallye
du Maroc.**

Pluie, boue, neige, routes inondées, oueds en crue... plus de 1000 km de pistes rocailleuses et défoncées... cette année encore le Rallye du Maroc n'a pas failli à sa réputation d'épreuve d'endurance la plus sévère et la plus sélective du monde.

Et pour sa première sortie, la SM a fait une démonstration éclatante de sa robustesse et de ses performances en remportant la première place au classement général.

Sur 59 partants, 9 voitures seulement devaient terminer et, parmi elles, 4 Citroën. Avec ce palmarès, Citroën remporte une fois de plus la Coupe des Constructeurs.

Pour la troisième année consécutive.

Moteur Maserati 6 cylindres en V
170 cv DIN à 5500 tr/mn.
Boîte mécanique 5 vitesses
4 freins à disque
Suspension hydropneumatique
Direction à assistance variable

CITROËN partenaire **TOTAL**



LES AMIS DU CLUB

La saga Citroën au rallye du Maroc

Par Simo de Limoge



Le rallye du Maroc était porté localement par une poignée de passionnés de sport auto, les mêmes que Citroën n'hésitait pas à engager, justement pour leur vraie connaissance de ce terrain si particulier et si exigeant.

J'ai retrouvé cette photo d'une partie de chasse du début des années 80. il faisait un froid de canard pour cette battue de sangliers. le gamin devant c'est bibi, Raymond ponnelle porte une casquette noire, jean deschaseaux qui souffle, a vissé un grand bob, les autres sont des mécanos, pilotes et autres...Et juste derrière, une Citroën cx!!! Ces gens étaient piqués par les chevrons!!!

Jean deschaseaux pilotera une cx 2200 groupe 1 en 1976 et l'amènera au pied du podium.

Un autre projet en cours...



Musée Relations Publiques Citroën



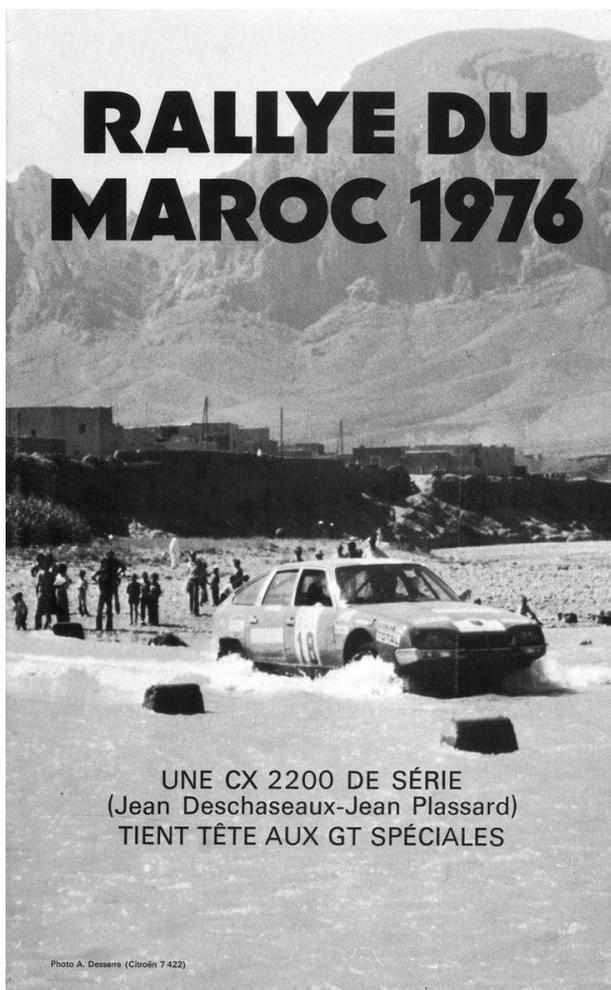
VOITURES DE COMPETITIONS

Citroën CX 2200 • Maroc • 1976

(Réf : C 7)



Confié à l'équipage Deschaseaux/Plassard, afin d'être testé en compétition, cette CX 2200 à peine modifiée fut engagée au rallye du Maroc 1976 où elle termina 4^e au classement général et 1^{er} du groupe 2.



UNE CX 2200 DE SÉRIE
(Jean Deschaseaux-Jean Plassard)
TIENT TÊTE AUX GT SPÉCIALES

Photo A. Desserre (Citroën 7 422)



Retrouvez la saga Citroën au rallye du Maroc dans le prochain numéro

LES AMIS DU CLUB

FORD GT40

DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 4

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

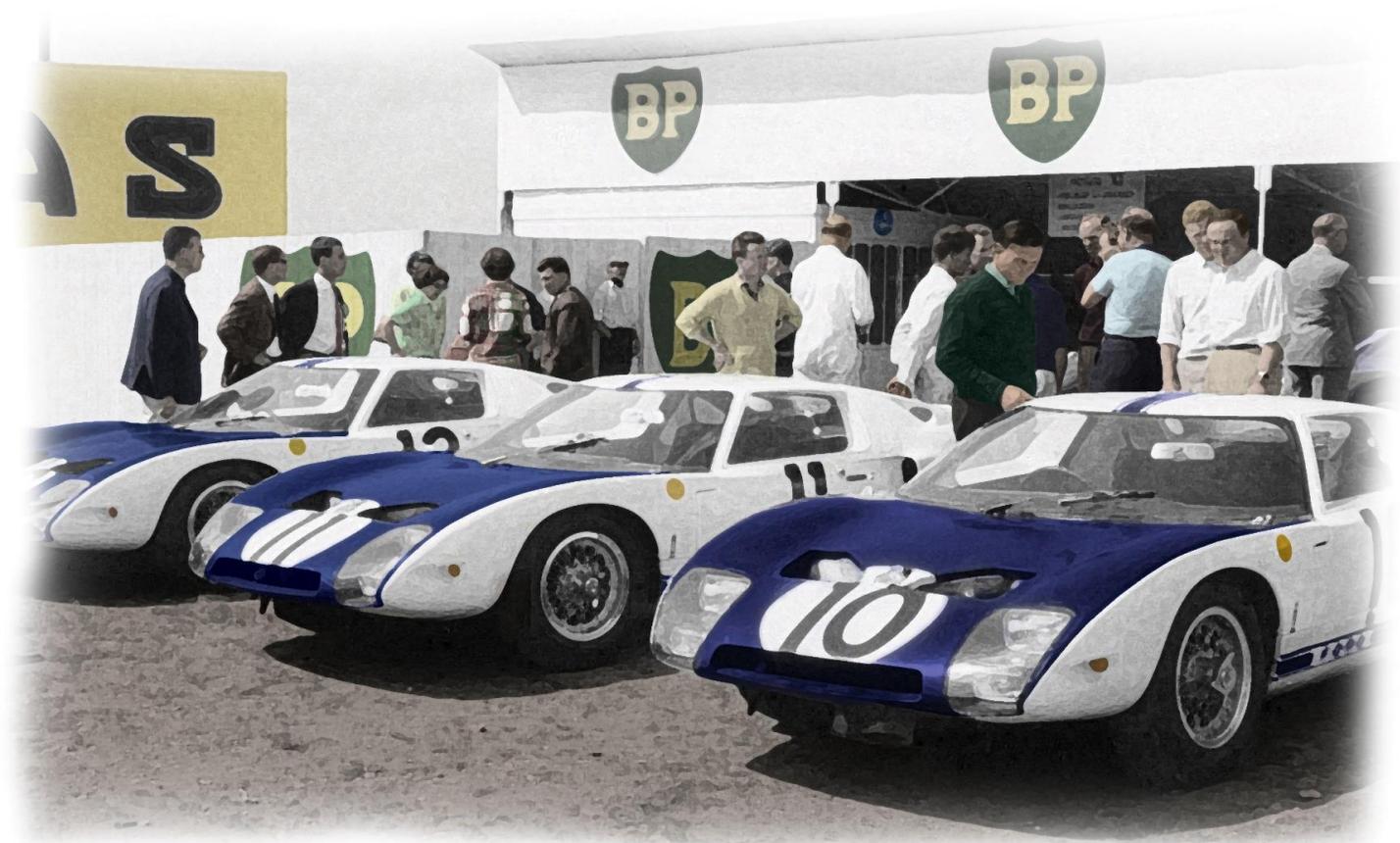
FORD GT40

DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 4

Par Alain de Mougins



2^{ème} partie ; Ford se lance dans la course



LES AMIS DU CLUB

FORD GT40

DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 4

Par Alain de Mougins



La Ford Mustang 1 concept car

Il est plus que probable que la GT 40 n'eut jamais été ne serait-ce qu'imaginée, si Ford n'avait pas eu pour projet de commercialiser son coupé Mustang. Et il est encore plus certain que sans Lee Iacocca, cette même Mustang n'aurait jamais vu le jour...

...Avec le groupe de jeunes cadres qui l'entoure, il crée alors le « Fairlane Committee », du nom de l'auberge où ils se réunissaient pour réfléchir à l'avenir de la célèbre marque américaine. C'est là qu'est né le projet de la Ford Mustang pour répondre à un cahier des charges novateur ; concevoir un modèle aux performances d'une sportive mais au prix d'une voiture d'étudiant.

Lee Iacocca a écrit dans ses mémoires : « Nous voulions développer une voiture que vous pourriez conduire au country club le vendredi soir, à la piste de dragsters le samedi et à l'église le dimanche. » Un vœu pieu qui soyons honnête, colle plus à une Porsche 356 qu'à la Mustang.

Reste que l'idée de départ de Iacocca était de produire un coupé sport biplace capable de concurrencer les sportives européennes et leur seule rivale, la très américaine Chevrolet Corvette. D'ailleurs, la première show-car présentée au public en 1962, la Mustang 1, était bien dans cette veine. C'est une jolie barquette biplace à moteur central arrière, préfigurant déjà la GT40.

La ligne est résolument sportive, très typée circuit, mais elle est tout à fait fonctionnelle, équipée d'un moteur central arrière quatre cylindres en V, issu des Ford allemandes, et accouplé à une boîte de vitesses mécanique à quatre rapports...

...L'aménagement intérieur rappelle celui de la Corvette C1.

Le seul appendice ne pouvant être reproduit sur une auto de série est le pare-brise minimaliste en plexiglas qui interdit l'usage pourtant indispensable d'une capote.

LES AMIS DU CLUB

FORD GT40

DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 4

Par Alain de Mougins



C'est cette version qui obtient enfin l'approbation du directoire de Ford. La petite barquette aurait donc pu être reléguée à l'oubli, mais la GT40 MK1 présentée l'année suivante va partiellement reprendre le dessin de base de cette Mustang 1.

Pourtant il ressort des groupes de discussion que le concept original de la Mustang I est trop exclusif et a peu d'attrait pour le grand public ; du coup le directoire de Ford le rejette.

A Dearborn, les ingénieurs et techniciens poursuivent donc leur travail en produisant de très nombreuses études, plus ou moins viables. Certaines ont un look résolument italien, d'autres retrouvent les mauvaises habitudes de Ford avec quatre portes et des dimensions aussi imposantes que peu sportives. Pour finir, le choix se porte sur un modèle plus conventionnel avec deux portes et quatre places, ceci permettant d'être plus concurrentiel sur le marché et de toucher un public plus vaste....

...En fait, bien que la Mustang soit un énorme succès commercial dès sa mise sur le marché au printemps 1964, Lee Iacocca, alors



Création d'une maquette argile de la Mustang 1



La Mustang aurait pu être ce petit coupé au look très Italien.

Lee Iacocca fit appel à Carroll Shelby afin qu'il fasse de la Mustang une voiture de sport capable de courir et même de gagner en course. Le texan se montra réticent au début, trouvant l'auto inapte et la tâche trop ardue.

Le Directeur de Ford trouva les bons arguments et Shelby mis son équipe d'ingénieurs au travail. Le résultat fut la Mustang Shelby GT350 de 1965. Cette année-là, les GT350 vont dominer le championnat de production du Sports Car Club of America,...

Vous pourrez lire la suite avec le texte original complet dans le Livre :

« Histoire et Genèse de la Ford GT40 »

Disponible à : imsa.organisation@aliceadsl.fr

Prix 25 € + Port 7.25€

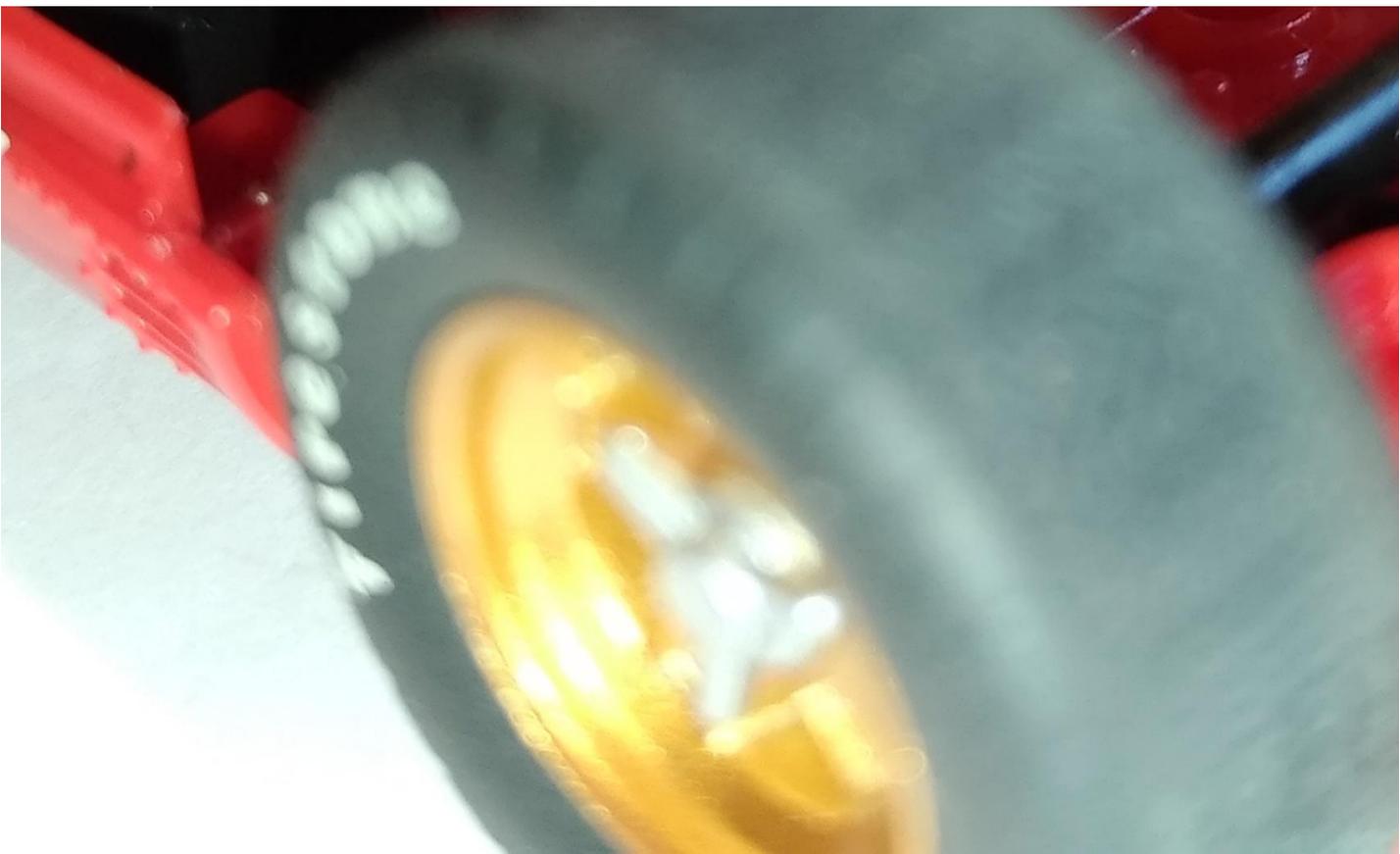


La toute première Ford Gt avait un air de famille avec la Mustang 1

Le directeur général de la division Ford, craignait que son coupé ne soit pas perçu par le jeune public comme vraiment performant, ce qui aurait probablement freiné les ventes.



TECHNIQUE



Essai comparatif

Comparatif: les poignées de Slot

Quatrième Partie: Sillage Racing

Par Didier

Aujourd'hui nous allons parler d'une poignée développée par David, de **Sillage Racing** qui devrait être disponible rapidement.

Je pense que certain parmi vous qui suivent les news de [Slot Car Passion](#), on vu cette poignée et on pu regarder la démo faite sur YouTube. Si ce n'est pas le cas, alors je vous invite a le faire.

J'ai eut la chance d'utiliser cette poignée pendant quelques jours, et de la faire essayer à d'autres membres du club, grâce a l'amabilité de David.



La première chose que l'on constate lors de la prise en mains c'est la présence d'un **petit écran LCD** sur le côté de cette poignée.

Bien qu'ayant eut le modèle de développement, j'ai été surpris par la finition, alignement des composants, soudure de qualité, gâchette sur roulement, jack plaqué or, **c'est du sérieux**.

On dispose de **4 modes**, qui a chaque fois vont vous être signalé dans cet afficheur. Un **mode ghost**, un **mode kid** qui va vous permettre de limiter la puissance, un **mode practice** et un **mode race**. A l'aide de trois potentiomètres disposé sur le dessus de la poignée vous pourrez intervenir sur les paramètres traditionnel mais aussi d'autres que l'on a pas l'habitude de voir. En effet il est possible de modifier l'arrivée de la puissance en fin de course de gâchette (appelé **effet turbo** sur l'afficheur)

Pour le freinage vous avez accès à une fonction **frein dégressif** (un peu comme une Slot it SCP). Une fonction ESP, et cette fois ci la sensibilité est perceptible a l'accélération.

On peut penser que ce n'est pas facile de s'y retrouver dans tout ça, et c'est là ou l'on constate **le bien fondé de cet écran**.



Essai comparatif

Comparatif: les poignées de Slot

Quatrième Partie: Sillage Racing

Par Didier



Toute action sur l'un des 3 potentiomètres est reportée sur une courbe qui s'affiche sur cet écran que ce soit pour la gestion du freinage ou de la puissance.

Il est aussi possible d'attribuer la fonction que vous souhaitez à chaque potard selon votre propre ergonomie .

Bien sur , il faut un peu de pratique pour naviguer dans les différents menus , mais on s'y retrouve assez vite et l'écran LCD est d'une aide précieuse pour la compréhension.

Une poignée qui offre beaucoup de possibilité aussi bien pour le compétiteur (mode race ou practice) que pour le sloteur de " grenier " (mode kid et ghost)

Elle conviendra parfaitement à un enfant .

Sa gâchette sans contact , ne demandera aucun entretien , et est d'une douceur extrême .

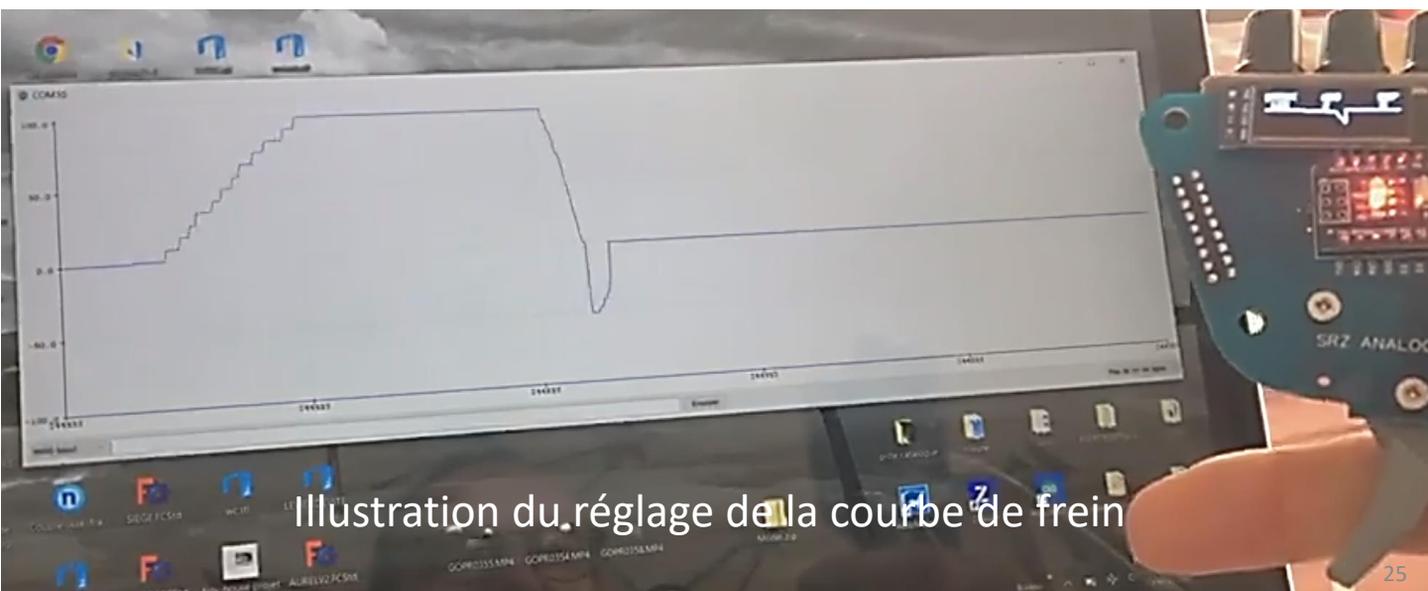


Illustration du réglage de la courbe de frein

Essai comparatif



Comparatif: les poignées de Slot

Quatrième Partie: Sillage Racing

Par Didier

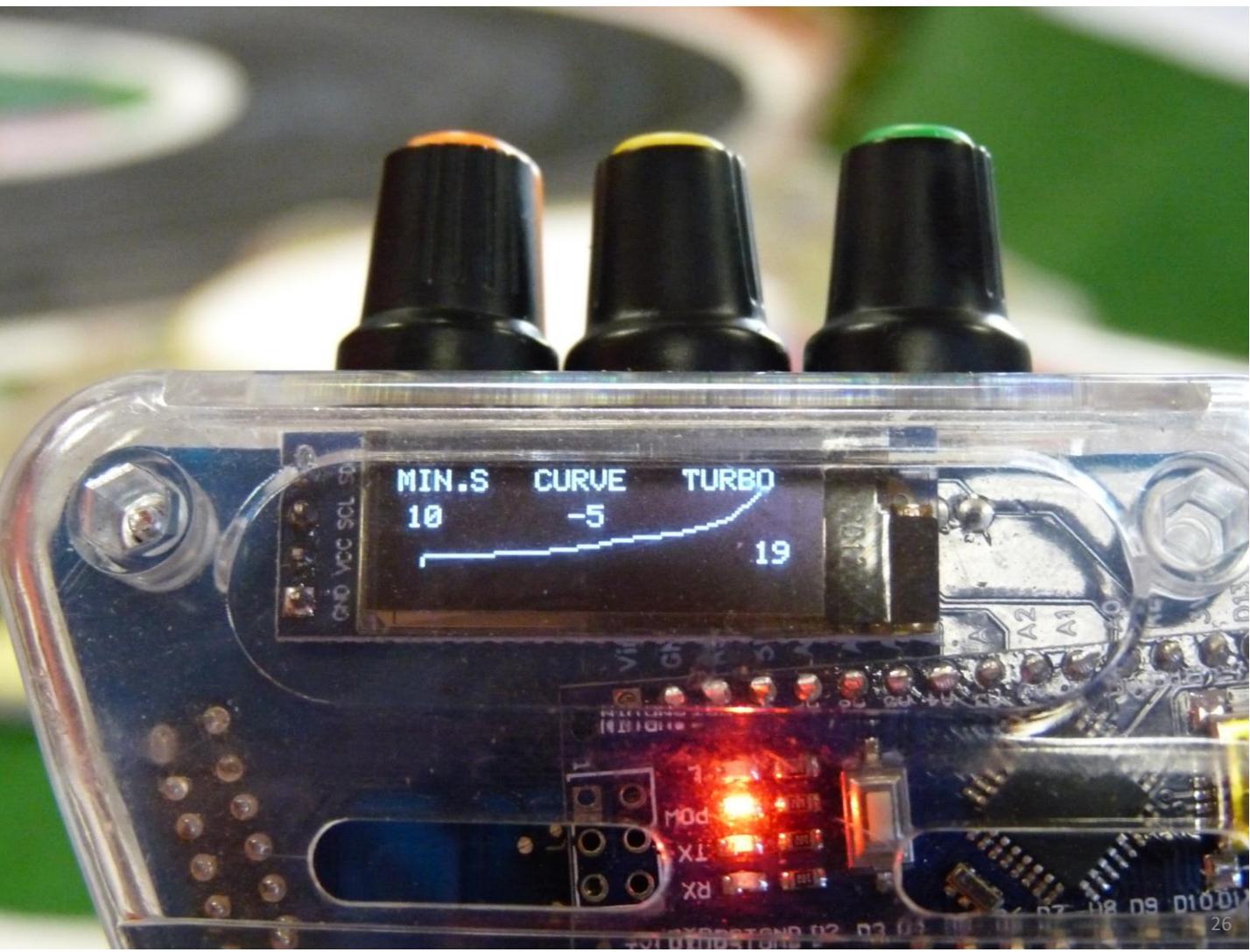


Cette poignée a déjà été diffusée à une cinquantaines d'exemplaires en **analogique** , et une évolution utilisant le même logiciel qui pourra fonctionner avec des tensions de piste de **20V** et sera reprise et fabriquée par Philippe de ZMachine.

Un **modèle sans fil** est aussi en cours de développement sur la même base en analogique avec gestion et poids du carburant .

Comme vous l'avez compris une poignée très complète , et qui pourra même être utilisé en **digital Davic** dans sa prochaine évolution .

Il faut se féliciter de voir que nous avons de vrais passionnés de slot ,créatifs et capables de nous faire des produits de qualité . Alors quand on a un matériel aussi complet et performant comment ne pas se laisser tenter, non ?



Mise au point

Guide Pratique (4/7)

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



RODAGE ENTRAINEMENT

Dans ce paragraphe, je ne détaille pas le choix des rapports de boîte. Ils dépendent de la piste et du règlement technique de la course. Par contre, un rodage des pignons plastique peut être envisagé pour corriger les défauts de fabrication et améliorer le fonctionnement.

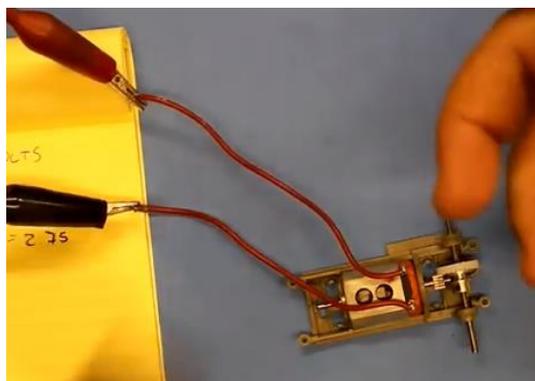
ATTENTION : réalisez cette manipulation sans le châssis ni les pneus, afin de ne pas les dégrader.

MATERIEL NECESSAIRE :

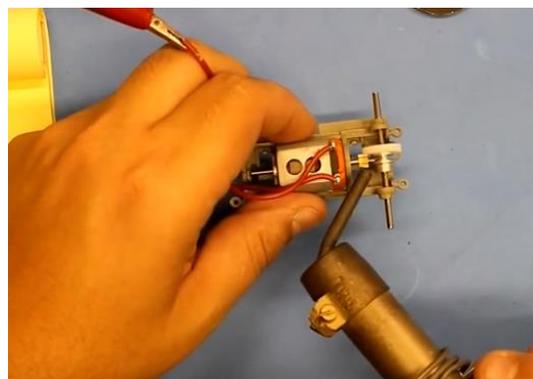
- Alimentation électrique (4V)
- Leister, décapeur (avec nez fin) ou sèche-cheveux

MODE OPERATOIRE :

1. Branchez le moteur sur l'alimentation et mettez-le en rotation (4V)



2. Chauffez le pignon plastique avec le Leister en dirigeant l'air à l'opposé du moteur pour ne pas l'endommager. Chauffez jusqu'à ce que les vibrations diminuent (environ 30s). Puis laissez le moteur tourner pour qu'il refroidisse sans se déformer.



Retrouvez la vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=IU7hpddon9Q>



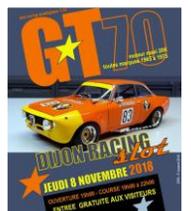
CHAMPIONNAT



LE CHAMPIONNAT

Les dernières courses... **Arsoilles!** *Catégories abandonnées*

GT 70



Les conditions sanitaires ne nous permettant pas de faire des courses ou des Arsoilles, nous vous présentons quelques catégories qui ne sont plus inscrites au championnat (mais qui peuvent revenir) 29

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

ROANNE – 29 MAI 2021

AGGLO  ROANNE

DIJON RACING SLOT



*si vous venez assister à une course au
DIJON RACING SLOT, au bord du circuit ...
... prenez un vêtement chaud
ah ah ah !!!
et un peigne... ça ventile grave ...*



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

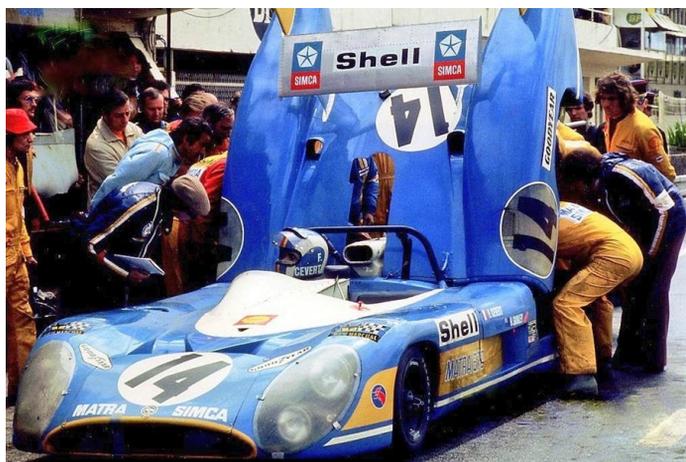
Le site de JD membre du DRS: lemans.slot-racing.fr

Matra 670 #14 >1972

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 Matra 670 n°14 des 24 heures du Mans 1972

La Matra 670/02 est identique à la numéro 12 et est suivie par Boyer, assisté du chef mécanicien Léon Quinet et de Marie-Annick Dufournier aux chronos. Elle est confiée à la star française François Cevert et au néo-zélandais Howden Ganley. Dans la première séance, Cevert est trahi par une soudaine averse et heurte le rail à l'entrée de la nouvelle portion du circuit. Il peut rentrer pour un changement de capot arrière. Les pilotes se plaignent d'avoir trop de frein sur l'avant et d'un arrière trop "léger".

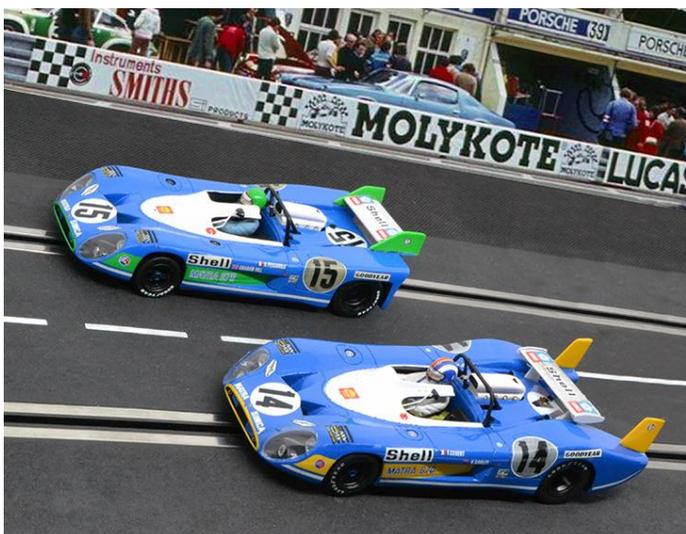


Le lendemain, on améliore le comportement en déchargeant le train avant par des réglages de suspension et d'aileron arrière. Cevert signe alors la pôle position en 3'42"2 chaussé de pneus "spéciaux" qu'on ne peut toutefois pas considérer comme des pneus de qualification, car ils auront bouclé 23 tours.

Laissant Pescarolo prendre le meilleur départ, Cevert s'incline devant Bonnier au 3ème tour avant de prendre la tête au 5ème. En tête jusqu'à la 9ème heure, la numéro 14 s'incline à la suite de son premier changement de plaquettes. Elle reprend l'avantage peu avant la mi-course.

Peu avant midi, la pluie redouble et Ganley se fait percuter dans les Hunaudières par une Corvette. Il parvient heureusement à conserver le contrôle de sa voiture et rentre au ralenti : le pneu arrière-gauche est crevé, la carrosserie et un bras de suspension ont bien souffert.

La voiture s'arrête après avoir bouclé son tour en 22'45", tout et prêt. Moins de 8 minutes suffisent pour réparer mais quand Cevert repart sous les applaudissements, tout espoir de victoire s'est envolé. C'est avec 10 tours de retard que la bleue et jaune franchira la ligne aux côtés de sa sœur, François levant bien haut les bras pour célébrer le doublé Matra



LE MANS SLOT RACING

LE MANS SLOT RACING

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

Matra 670 #14 >1972



Fidélité :



Performances :



lemans.slot-racing.fr

La Matra 670 #14 Le Mans Miniatures

Le Mans Miniatures est un artisan français qui produit en série limitée, une gamme de voitures de course au 1/32ème pour le slot racing sous forme de kits ou de modèles prêts à rouler superbement réalisés. Les carrosseries et les châssis sont moulés en résine avec des pièces en photo-découpe utilisées pour mettre en évidence les détails.

En 2014, Le Mans Miniatures ajoute à son catalogue les versions longues des Matra 670 numéros 12 et 14

des 24 heures du Mans 1972.

Basées sur la version courte, ces nouvelles moutures sont spectaculaires de finesse et de réalisme dans les moindres détails.

Sur la piste, le poids important de la voiture du à l'épaisseur de la résine, bride les performances. L'extrême rigidité du châssis ne permet pas également d'obtenir une bonne tenue de route. Cette voiture trouvera donc plus sa place dans une vitrine qu'en compétition sur la piste.



L'HISTOIRE DU CLUB

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

LA VIE DU CLUB 2011 - 2012

Episode 4

L'association est donc créée en Novembre 2011 et inscrite au Journal Officiel sous le n° 212006274 avec des adhérents fondateurs qui financeront le grand DRS 2. Les nouveaux locaux 120m² trouvés en ZI, sont disponibles au 1er Janvier 2012



Bien sûr, il a fallu faire beaucoup de travaux et les "fondateurs" n'y sont pas allés par quatre chemins. Ils ont pris le problème à bras le corps en respirant il est vrai, beaucoup de poussière. Il ont tout donné de leur force et de leur sueur pour un bel horizon de passion ...une grande structure de "Slot Racing" va naître, le DRS2. Allez on y va, on tape dedans, on casse, on range, on nettoie ...début janvier 2012.



Des travaux d'aménagement et de construction aboutissent à ce qui est existant à l'heure actuelle. Dès que le local est rendu propre, les constructions commencent vers le 15 janvier 2012. C'est l'heure d'approvisionner les matériaux. Les plans sont faits (Paul crayonne et Christian finalise à l'ordi). Tout est prêt...



HISTOIRE DU SLOT

Back to the Sixties

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

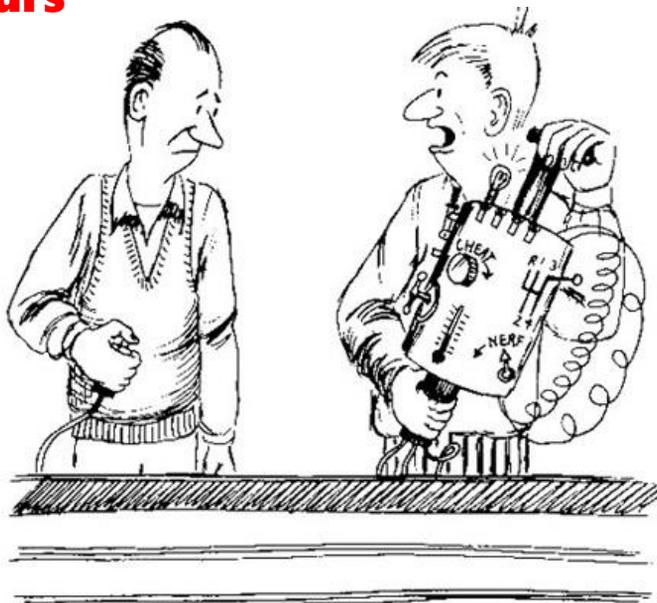
Vu sur le net

Quelques pilotes iconiques. Le reconnaitrez-vous?



Humour de sloteurs

Vu sur le net



"What's the matter — haven't you ever seen a modified hand controller?"

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

Contact Club: dijon.racing.slot@orange.fr

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON