

DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

Mai 2026

56

LE MAGAZINE DU SLOT RACING



RALLYE DES
GRANDS CRUS
MILLÉSIME 2026



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





L'ACTUALITE DU CLUB

EDITO

Le Rallye des Grands Crus Millésime 2026 vient de se terminer. Quel plaisir!

Quel plaisir de se retrouver entre passionnés autour de pistes hyper variées. L'esprit rallye, convivial et amical a régné tout le week-end pour un très bon souvenir.

On notera la domination absolue d'Alexandre, maître sur ce type de course. Cela n'a pas empêché des batailles à tous les niveaux, toujours avec un esprit fairplay, malgré quelques problèmes techniques pour certains. Certaines places ne se sont finalisées qu'à l'issue de la dernière boucle! La compèt' jusqu'au bout!

Retrouvez dans les pages de ce nouveau numéro du DRS Magazine tous les détails de cette course au format rare en France.

Slotement Vôtre!

VU SUR LE WEB



NOS PARTENAIRES



Vous souhaitez la version imprimée de ce magazine? ²
Rien de plus simple:
Imprimez-moi!

LA VIE DU CLUB

- Rallye des Grands Crus Millésime 2026: retour sur l'évènementSlot Rallye

L'ACTUALITE DU SLOT

- Par Slot Racing Infos



LES RESULTATS

L'HISTOIRE DU SLOT RACING ET DU SPORT AUTO

- King Cobra : l'autre Cobra
- Histoire de **pilotes**: Gérard Larrousse
- La Porsche 911 S n°67 des 24 heures du Mans 1969



DRS MAGAZINE

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1901

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

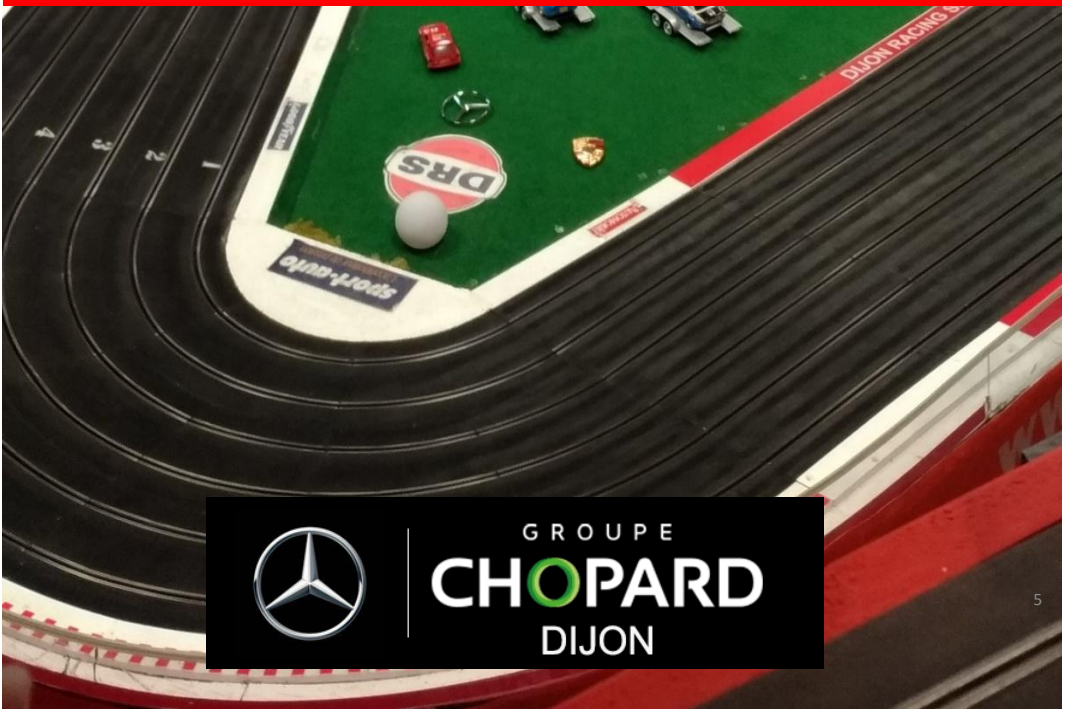


Mai 2026

56



LA VIE DU CLUB



GRUPE
CHOPARD
DIJON



P... 3 ans !!! Pour plagier « Les Guignols » dans nulle part ailleurs, qui mettait en scène un président de la République qui, lui, en avait pris pour 5 ans.

Eh oui, c'est la 3e année de rang que le DRS, le DRS Magazine et SJC, notre partenaire, organisent le Rallye des Grands Crus à Asnières-lès-Dijon, que l'on remercie pour le prêt gracieux de sa salle polyvalente.



Un rallye où rien n'a changé, ou presque... mais tout, un petit peu quand même !

Un règlement plus simple, des pistes un peu plus longues, plus de doubles boucles (à la Ragnoti, quand il nous gratifiait de ses 360° en plein milieu de spéciales), un pont toujours plus haut, une piste neige avec un tunnel, et un autre circuit avec une boucle sans visibilité, loin... loin... loin !

Vendredi, comme à chaque fois, le staff arrive à 8 h... voire 8 h 30, 9 h ? Bon, tôt le matin ! (On va dire ça.) afin de tout mettre en place.

Il faut installer tables et chaises, monter les pistes, brancher les ordinateurs pour le comptage : et oui, cette année, 1 ordinateur par piste : le luxe !





Samedi matin, les premiers concurrents poussent la porte de la salle dès 8 h. Après un café rapide pour certains, on branche les pistes et ça roule. Début des reconnaissances.

À part quelques pontages de dernière minute, les essais libres se déroulent à merveille.

Le plaisir de retrouver des copains, de discuter de voitures de slot (évidemment) anime les conversations.

On s'achemine sereinement vers le contrôle technique, après un apéro de bienvenue.

Alors que les muets ont remplacé sur les pistes les voitures de course, sous régime de parc fermé, il semblerait que l'on ait un problème de comptage sur une piste : « Mais que se passe-t-il ? »

Notre informaticien de service est dépêché, au propre comme au figuré, sur les lieux.

L'heure tourne, la panne se cache, l'informaticien s'arrache les cheveux ; le fer à souder brûle tout ce qui lui tombe sous la panne!





Alors que l'informaticien reste seul au chevet de la piste 5, la direction de course prend une terrible décision : elle fait partir le rallye !

Mais tout va rentrer dans l'ordre, et 2 autres spéciales, sans incident, vont se dérouler avec la piste 5 et clôturer l'après-midi. Merci à notre informaticien, qui a réussi à imposer sa volonté aux puces rétives et au courant fugitif.

Un premier classement est édité. Il va confirmer le niveau de performance de certains équipages.



Pour d'autres, rien n'est joué : d'une part, il reste la spéciale en nocturne après le bœuf bourguignon du repas ; et il peut peser lourd, le bœuf.

Dimanche fut un autre jour, avec un remake : les premiers concurrents poussent la porte de la salle, café rapide, pour tout de suite rouler, et encore rouler.





Cette fois-ci, aucun problème ne vint perturber le bon déroulement des 2 épreuves restantes.

Le leader conforta sa place, mais la bagarre fut plus indécise pour les 2e et 3e places.

On assista à des échanges de places jusqu'à la dernière spéciale de la dernière boucle.

Au moment de conclure, on a vu des pilotes qui nous venaient de loin : de Charente, de la région parisienne, de l'Isère, du 71 et, bien sûr, du 21, passionnés de rallye mais, d'abord, de slot.

En tant qu'organisateur, c'est un plaisir de tout mettre en œuvre pour faire en sorte que des événements comme celui-ci se déroulent au mieux ; et dès la fin de ce Rallye des Grands Crus 2026, de nouvelles idées germent, et on espère bien les réaliser l'année prochaine.

Alors, on vous attend l'année prochaine pour une nouvelle édition du Rallye des Grands Crus.





CLASSEMENT SCRATCH						3e Rallye des Grands Crus de Bourgogne								
Classemen	Nu	Prenom	Nom	Grou	regorie vo	Catego	E1	E2	E3	E4	E5	E6	Total	Ecart
1	14	Alexandre	LAFORREST	1	WRC		316,844	400,189	398,004	398,509	393,811	372,613	2 279,970	#VALEUR!
2	8	Claude	SAULNIER	3	VH		352,923	432,023	422,581	436,078	423,299	414,685	2 481,589	201,619
3	22	Jean-Luc	JACQUET	3	WRC	Vétéran	364,925	438,033	422,297	419,733	425,409	415,052	2 496,449	14,860
4	1	Killian	BONNOT	1	VH		357,855	436,050	431,148	433,972	427,579	425,609	2 512,213	15,764
5	4	Jonathan	CRESELY	2	WRC		354,730	434,958	432,514	451,033	423,499	418,509	2 515,243	3,030
6	17	Marvin	JOUSSELIN	3	WRC	Junior	370,816	448,188	452,213	476,519	444,698	432,346	2 624,780	109,537
7	7	Sylvain	CAMUS	1	WRC		380,000	451,228	456,698	474,332	467,111	442,811	2 672,180	47,400
8	19	Didier	VASDEBONCOEUF	5	WRC	Vétéran	379,898	464,873	453,336	468,771	477,017	454,584	2 698,479	26,299
9	15	Cédric	JANZEN	4	WRC		364,449	471,676	460,589	484,218	479,021	456,402	2 716,355	17,876
10	18	Arnaud	BOURDIN	4	VH		399,086	496,936	460,571	466,090	463,125	450,363	2 736,171	19,816
11	9	Jean-François	LABEL	5	WRC		386,270	485,778	467,320	480,048	468,019	459,794	2 747,229	11,058
12	16	Arnaud	JOUSSELIN	3	WRC		387,588	459,285	478,211	489,671	479,721	453,843	2 748,319	1,090
13	20	Stéphane	LAMBERT	5	WRC		388,271	524,850	478,975	482,154	456,089	463,001	2 758,840	10,521
14	10	Raphaël	LEVRON	4	VH		407,989	483,259	468,242	481,514	483,413	471,071	2 795,488	36,648
15	2	Gérard	DUBOIS	1	WRC	Vétéran	398,814	490,476	472,202	480,618	497,396	467,015	2 806,521	11,033
16	12	Cédric	LASSUS	5	WRC		434,429	484,119	473,655	492,240	487,630	474,684	2 806,757	0,236
17	6	Cyril	DURAND	2	WRC		417,322	490,895	493,138	521,370	490,892	474,943	2 888,560	81,803
18	13	Clément	GIRARD	5	VH	Junior	401,018	508,851	504,629	539,076	534,995	503,620	2 992,189	103,629
19	23	David	LEGROS	4	WRC		438,328	537,274	540,938	537,806	509,501	470,039	3 033,886	41,697
20	5	David	CRESELY	2	WRC		458,132	533,255	523,949	521,893	549,136	501,866	3 088,231	54,345
21	21	Guy	SAPIN	4	WRC	Vétéran	373,592	480,099	461,785	685,349	580,119	521,605	3 102,549	14,318
22	11	Jean-Christophe	CAU	2	WRC	Vétéran	420,472	594,704	534,276	532,466	543,330	536,668	3 161,916	59,367

Prix remis par Madame le Maire d'Asnières Les Dijon



Alexandre



Claude



Marvin



AMBIANCE

Les RECOMPENSES





L'ACTUALITE DU CLUB |
RALLYE DES GRANDS CRUS

Par Jean-François

AMBIANCE





AMBIANCE





AMBIANCE



DIJON RACING *slot*

5 Manches | 3 Circuits | 9 Pistes | 1 Vainqueur

Targa 4^{ème} Manche Dijon

Course de Côte - Rallye - Vitesse

Championnat individuel

Classic



- 2025 -

Samedi 11 octobre
Samedi 20 décembre

- 2026 -

Samedi 14 février
Samedi 11 avril

Samedi 13 juin



www.dijon-racing-slot.com

Slot Racing 1:32
Essais libres: 9h00-12h00
Course: 13h00-18h00



L'ACTUALITE DU SLOT RACING

Par

 **SLOT RACING**
INFOS





Du 9 au 16 avril 2026

SLOT RACING
INFOS

SLOT RACING : L'ÉLITE DE LA HAUTE PERFORMANCE (Avril 2026)

En avril 2026, l'industrie du slot rang s'affirme comme un carrefour de haute technologie et de prestige. Entre éditions ultra-limitées, compétitions d'envergure européenne et innovations en télémétrie, la discipline dépasse le simple loisir pour devenir un véritable art de vivre mécanique.

PRESTIGE ET HÉRITAGE DE COLLECTION



Alfa Romeo Stradale N°346

L'EXCLUSIVITÉ ABSOLUE DE TTS (1/24)

Produite à seulement 18 exemplaires mondiaux au prix de 175€.



Porsche 911 RSR 3.0

ICÔNES INTEMPORELLES PAR SCALEAUTO

Sortie avec la livrée orange légendaire Jägermeister de 1975.

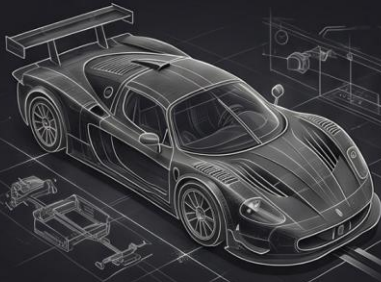
YOUNGTIMER TROPHY

162 VOITURES

Un record de participation pour l'événement BRM avec 27 équipes en compétition.



HAUTE PERFORMANCE ET INNOVATION TECHNIQUE



LE CONCEPT "RAW" DE SLOT.IT

Carrosserie ultra-légère en polycarbonate et mécanique brute pour une personnalisation totale par le pilote.

Maserati GT3 RAW (Slot.it)

Composant	Spécification
Moteur	MN09ch (Anglowinder)
Transmission	Rapport 11:32 (Pignon/Couronne)
Pneus	Haute Performance PT1167C1



L'ATELIER MOBILE SJC SÉRIE 7

Système de transport protégeant les pneus de la déformation et intégrant un support de maintenance.

OPTIMISATION GÉOGRAPHIQUE NSR

Développement de châssis "anglowinder" spécifiques pour l'adhérence des pistes espagnoles et portugaises.





Du 17 au 23 avril 2026

SLOT RACING

INFOS

L'Art de la Haute Performance en Miniature : Spécial Slot Racing 2026

L'évolution du slot racing vers un écosystème d'ingénierie de précision : innovations technologiques et excellence de la compétition en avril 2026.



L'ÉLITE DE LA COMPÉTITION : LE RALLYE DES GRANDS CRUS

Un tournoi majeur pour le slot racing européen.



30 PILOTES D'ÉLITE AU DÉPART

Une participation complète avec des compétiteurs venus de toute la France (Charente, Isère, Région Parisienne) pour s'affronter sur les terres de Bourgognes.

UNE PRÉCISION AU MILLIÈME



Abandon des systèmes contrôlés pour un ordinateur dédié par piste, garantissant une intégrité centrométrique absolue.



TRACÉS DE HAUTE VOLÉE

Utilisation de surfaces variées incluant des ponts spectaculaires, des tunnels et des sections encoignées (SCF) pour tester l'adaptabilité des réglages.



SALON DES INNOVATIONS : LES NOUVEAUTÉS CONSTRUCTEURS 2026



NSR : L'OFFENSIVE HYPERCAR

Déploiement des "Test Cars" équipées de moteur King Zeu 2 en position flagline, offrant un affût magnétique et un souple redéfinissant les standards.



SCALEAUTO : L'ENDURANCE CONNECTÉE

Présentation de la BMW M6 GTLM pour le WES 2026, dotée du châssis R14 in Res et d'un moteur SC-0029 atteignant 22 500 tr/min.



CARRERA : LA RÉVOLUTION HYBRIDE

Lancement de la gamme "HyperDrive Fury" permettant un contrain total des vajoiciens via smartphone, fuselnant modélisme et jeu vidéo.



LA SCIENCE DE LA VITESSE : PERFORMANCES & PHYSIQUE



L'ÉQUATION DE LA PERFORMANCE

La stabilité en courbe repose sur l'équilibre entre la

$$F_c = \frac{m \cdot v^2}{r}$$

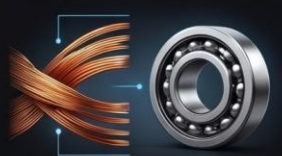
et la force de frottement augmentée par l'attraction magnétique

$$(F_f = \mu \cdot (m \cdot g + F_{mag})).$$



OPTIMISATION DU STAND

Utilisation de boîtes "Ready To Race Stine 71+" de SJC Racing avec support de maintenance intégré pour prévenir la déformation des pneus.



PRÉPARATION 'PRO'

Adoption généralisée de fils de moteur en cuivre ultra-flexible et de pallers spirales pour minimiser les frictions mécaniques.

MOTORISATION 2026 : COMPARATIF DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Marque	Modèle / Type	Vitesse (tr/min)	Spécificité Clé
Scaleauto	SR-0029 (Cage longue)	22 500	Très haute vélocité / Endurance
NSR	King Evo 3	21 400	Effet magnétique supérieur
Slot-It	Flat-6	20 900	Centre de gravité ultra-bas
Carrera	Digital 124 5200	18 000	Fiabilité et progressivité
SJC Tunlog	Predator (Rallye)	12 500	Couple élevé pour tracés techniques



Du 24 au 30 avril 2026

SLOT RACING

INFOS



L'Élite de l'Asphalte Miniature : Performance, Luxe et Innovation 2026

En avril 2026, le monde du slot racing européen connaît une mutation structurelle. Entre l'arrivée des Hypercars ultra-performantes au 1/32 et la révolution des châssis aluminium au 1/24, la discipline s'éloigne du simple jouet pour devenir une véritable pièce d'horlogerie mécanique et aérodynamique.

L'Ère de l'Hyper-Performance (Échelle 1/32)



Châssis optimisé et centre de gravité abaissé



NSR et le standard "HyperSlotCar". Lancement de la gamme Hypercar avec châssis optimisé et centre de gravité abaissé millimétriquement.



La configuration "R-Series" de Scaleauto. Utilisation de composants mécaniques "PRD", incluant des axes calibrés pour une friction interne minimale.

Scaleauto MB-A GT3
Wynn's



L'Oreca 07 LMP2 victorieuse au Mans. Slot It propose une réplique fidèle alliant esthétique historique et efficacité de guidage redoutable.

Comparaison des innovations phares par segment de marque

Fabricant	Modèle Iconique	Innovation Critique
NSR	Hypercar Rasso Fuoco	Architecture HyperSlotCar
BRM	Porsche 962	Châssis Aluminium & Plaque en Y
Scaleauto	MB-A GT3 Wynn's	Mécanique haute performance R-Series

L'Orfèvrerie Technique & Personnalisation



Châssis aluminium anodisé noir (BRM). Transition radicale du plastique vers le métal pour une rigidité et une précision accrues.



Système d'alleron magnétique. Dispositif anti-casse permettant à l'aileron de se détacher proprement lors d'un crash.



Protection "Flat-Care" par SJC. Boîtier de transport maintenant le châssis parfaitement plat pour éviter toute déformation structurelle.



Ready To Race



L'outil des pilotes qui visent la perfection

www.sjc-slotracing.com.com



RESULTATS



CHAMPIONNAT

DIJON RACING SLOT

LE CLASSEMENT FINAL

Classement générale – Saison 18









Classement
en live



positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	1	717	Didier	29	12
podium	3	682	Philippe	31	6
podium	4	653	Stéphane	29	5
top 10	2	646	Cedric	32	5
top 10	5	412	Jean Daniel	18	4
top 10	7	364	David	27	
top 10	9	350	Jean François	25	
top 10	6	258	Denis	14	
top 10	8	225	Arnaud	15	
top 10	10	164	Dustef	10	
challenge	11	163	Guy	15	
challenge	12	90	Paul	7	
challenge	13	86	Steph	8	
challenge	14	86	Christian	7	
challenge	18	80	Raphaël	8	
challenge	15	30	Ghislain	2	
challenge	16	28	Enzo	2	
challenge	17	22	Ronan	2	
challenge	19	12	Claude	1	
challenge	20	10	Jeff	1	
challenge	21	8	Jacques	1	
challenge	22	7	Renaud	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
8 mai 26		
14 mai 26		
22 mai 26		
28 mai 26		
30 & 31 mai 26	<h1>Challenge Slot Montagne</h1>	

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

30 et 31 MAI 2026

**2e manche du
Challenge
Slot Montagne 2026**



12E ÉDITION



MONTEE CRISTO

LA LEGENDE



<http://slotmontagne.unblog.fr/>

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | King Cobra : l'autre Cobra

Par Claude

L'USRRC (United States Road Racing Championship) destinée aux barquettes « sport biplaces », déjà très populaires en Europe et dont allait dériver ultérieurement le challenge Can-AM vit le jour en 1962. Carroll Shelby reprit alors l'idée qui allait aussi faire le succès de ces roadsters un châssis déjà existant dans lequel on allait greffer le V8 Ford 289 ci (4,7 L).

Le choix allait se porter sur la Cooper Monaco, initialement prévue pour un moteur 4 cylindres Climax de 2 L en position centrale arrière, la Lotus 15 ayant été jugée trop fragile. Le châssis tubulaire allait être renforcé pour recevoir le gros V8 accouplé à une boîte Colotti et ce n'est

pas moins de huit voitures qui furent construites, 4 en 1963, 4 autres l'année suivante. Initialement la puissance était estimée à 380 cv. Les roues de 15 pouces étaient en magnésium, le poids estimé était de 780 kg ce qui était remarquable vu l'installation du V8 et la voiture était donnée pour 300km/h. Chose rare pour l'époque, elle était équipée de 4 freins à disque. L'installation du V8 avait entraîné une augmentation de largeur de 21 cm et le recours à un radiateur de plus grande taille.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | King Cobra : l'autre Cobra

Par Claude



La mise au point allait s'avérer un peu compliquée mais pour sa première course le 29 août 1963, le châssis CM/1/63 piloté par Dave McDonald, mécanicien chez Shelby la semaine – pilote le weekend, obtenait la pole position avant d'abandonner en course. Ce n'était que partie remise et le 13 octobre de la même année Dave McDonald allait remporter le Grand Prix de Riverside avec la King Cobra bleue n°98. Les premiers mois de 1964 vont s'avérer faste pour McDonald qui au volant du nouveau châssis CM1/64, doté du numéro 97, remporte dès sa première course le Phoenix FIA Open le 19 avril 1964. Dès la course suivante le 26 avril 1964 à Riverside la King Cobra n°97 allait arborer pour la première fois une couleur orange vif, contrairement au bleu typique des autres Cobras. En effet, Graig Lang propriétaire de l'auto et manager se justifiera en disant : «Je paye les factures, donc je mets mes couleurs». Dave McDonald remportera encore deux épreuves au volant de la King Cobra à Laguna Seca et Kent avant de se tuer le 30 mai lors des 500 Miles d'Indianapolis suite à l'accident ayant conduit à l'embrasement de sa monoplace. Lors des essais Jim Clark lui aurait conseillé de ne plus conduire sa monoplace tant elle semblait instable. Carroll Shelby dira que Dave McDonald que c'était le meilleur talent qu'il n'ait jamais rencontré. Différents pilotes allaient se succéder en 1964 au volant des King Cobras : Ken Miles, Augie Pabst, Ed Leslie, Ronnie Bucknum mais 1964 allait aussi marquer la montée en puissance de Jim Hall avec sa Chaparral 2C, face aux King Cobras. Le team Shelby trop occupé par le développement des Cobra Daytona et GT40 allait vendre en fin d'année ses voitures à des écuries privées pour 3000 US \$ mais la King Cobra restera pour toujours l'ancêtre des fabuleuses Can-AM.

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | King Cobra : l'autre Cobra

Par Claude



La vie de l'unique King Cobra orange n'allait pas être un long fleuve tranquille. Le 10 mai 1964 à Kent avec cette fois Bob Holbert à son volant, la voiture décolla à haute vitesse en pleine ligne droite avant d'effectuer plusieurs tonneaux ne laissant intact que le moteur, la boîte de vitesses et les roues. John Cooper étant dans l'incapacité de fournir un nouveau châssis c'est Pete Brock (l'homme des Datsun 2000, 240 et 510 en course aux USA) qui sera chargé de sa reconstruction avec quelques modifications, dont l'aérodynamique, afin de stabiliser le train avant et l'empêcher de décoller à grande vitesse. Après être passée de propriétaire en propriétaire cette King Cobra orange fut entièrement restaurée avant de réapparaître en 2006 à Laguna Seca au Monterey Historic puis à Goodwood.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | King Cobra : l'autre Cobra

Par Claude



MRRRC a reproduit deux versions de la King Cobra, la bleue n°98 à l'origine des premières victoires et l'orange n° 98. Une première version slot avait été réalisée par Monogram en 1964, d'où les reproductions actuelles produites sous la marque Revell ou MRRRC mais toujours issues du moule Monogram, comme cela apparaît sur la photo. Le modèle actuel est fixé sur un châssis réglable bien connu de type Sebring avec un moteur fermé de type slim Mabuchi. Le châssis comprend deux aimants, un en avant et le second entre le moteur et l'axe arrière. Le modèle est bien reproduit avec sa forme particulière dont les différentes entrées de refroidissement, les échappements verticaux et la boîte de vitesse. Les jantes sont conformes aux originales, donnant un charme tout anglais à ce modèle. Après avoir enlevé les deux aimants, un changement de guide pour un modèle plus profond et le passage (piste Carera oblige) à des pneus NSR Ultragrip 20,5 x 10 comme sur la Ford P68 de NSR le comportement est sympa quand on se limite à une tension de 12 V.

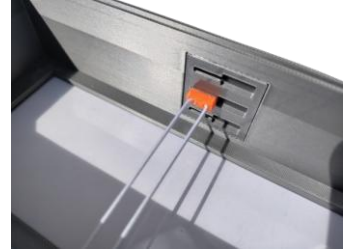




Ready To Race



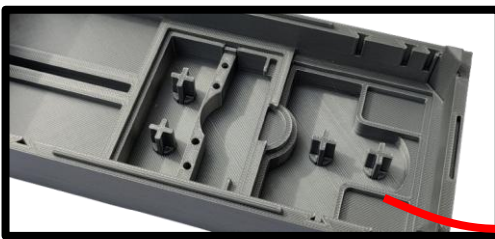
2 à 3 paires de pneus protégés
Logement pour vis et petites pièces
Logement pour axe



Tendeurs réglables



Compartiments de rangements configurables



L'outil des pilotes qui visent la perfection

www.sjc-slotracing.com.com

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes Gérard Larousse

Par Gilles

“ Le gentleman de Lyon ”

Souvent, on se souvient de Gérard Larousse comme directeur de Renault Sport ou fondateur de son écurie éponyme. Mais le gentleman de Lyon, tels qu'il fut dénommé chez Porsche, fut d'abord un pilote talentueux et éclectique.

Son palmarès global fait état de plus de 40 victoires au général ! Dans toutes les disciplines : Endurance, Tourisme, Rallye, Monoplace... Parmi elles des classiques emblématiques: les 24 heures du Mans par 2 fois, les 12 heures de Sebring, le tour de Corse, la Targa Florio, les 1000 Kms du Ring, les 6 heures du Glen, le marathon de la route... Des écuries parmi les plus prestigieuses: Porsche, Matra, Lancia, Alpine, Renault... Des autos magnifiques : Porsche 911, 917, Alpine A110, Matra MS 670, Lancia Stratos... Et des équipiers prestigieux : Henri Pescarolo, Hans Herrmann, Vic Elford, Gijs van Lennep, Jo Bonnier, Jochen Mass... Il participa aux titres constructeurs de Porsche en rallye et en endurance, de Matra en endurance et mena Renault au succès au Mans et en Formule 1.



Plus en retrait après 2 belles années de directeur sportif de Ligier au retour de Jacques Lafitte et l'éclosion de son écurie, il démontre toujours aujourd'hui un joli coup de volant en historique, fêtant ses 86 ans ce 23 mai ! Joyeux anniversaire !



NSR Porsche 908/3 - Martini
Targa Florio 1971 n.8 Gerard
Larousse, Vic Elford

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Gérard Larousse

Par Gilles

“ Le gentleman de Lyon ”



Slot.it Matra-Simca MS670b
n.33 1st 6h Watkins Glen 1973 -
H. Pescarolo - G. Larousse



NSR Porsche 917k Martini n.9 Brands Hatch 1000km 1971 - G. van Lenep - G. Larousse

L'HISTOIRE DU SLOT RACING | Histoires de pilotes

Gérard Larousse

Par Gilles

“ Le gentleman de Lyon ”





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.

Porsche 911 S #67 -1969

La Porsche 911 S n°67 des 24 heures du Mans 1969

Aux 24 Heures du Mans 1969, la Porsche 911 S n°67 engagée par Philippe Farjon et Jacques Dechaumel illustre parfaitement la philosophie des 911 privées : privilégier la régularité et la fiabilité plutôt que la performance pure. Qualifiée en 40ème position avec un temps de 4'40"2, elle est parmi les plus lentes des sept 911 engagées.

Dès le départ, l'équipage adopte un rythme prudent, la stratégie est claire, éviter toute erreur et préserver la mécanique. Au fil des heures, la voiture trouve son rythme et profite des nombreux abandons. Durant la nuit, des problèmes de freins retarderont la voiture et nécessiteront le remplacement d'un étrier de frein avant dans la matinée.

Au matin, la numéro 67 figure toujours parmi les survivantes. Elle franchit finalement sans éclat la ligne d'arrivée à la 14ème et dernière place au classement général.



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.

Porsche 911 S #67 -1969



Fidélité



Performances



lemans.slot-racing.fr

La Porsche 911 MRRC MC11081

MRRC innove une fois de plus en mettant à son catalogue la Porsche 911 dans ses premières versions. Le modèle est très réussi, les détails comme les feux avant et arrière sont très réalistes. Les pare-chocs sont finement reproduits tout comme les roues. Pour reproduire la voiture du Mans 1969, il

faut supprimer le rétroviseur et ajouter les quatre phares longue portée. La décoration d'origine est remplacée par une planche fournie par Le Mans Decals. Sur la piste la Porsche a un comportement correct mais le châssis est trop rigide pour prétendre à de réelles performances.



DIJON RACING

Devenez pilote!

Slot



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

Amis Sloteurs,

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



DIJON RACING 
slot



Magazine du DIJON RACING SLOT

Contact Magazine: drs21.contact@gmail.com

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

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

IMPRIMEZ-MOI!

