DRS MAGAZINE

Numéro 7

Back to Race Championship

Le DRS Sélectionné!

SIDEWAYS by Racer

L'interview de Chris, son créateur et dirigeant

Découvrez l'histoire de Sideways, comment sont conçues les voitures, la philosophie de la marque, et

En exclusivité les nouveaux modèle de la marque

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

Juillet-Août 2021

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

LA VIE DU CLUB

L'ACTUALITE DU CLUB

EDITO

Nous sommes très fiers de vous proposer un nouveau numéro du **DRS MAGAZINE** exclusif.

En effet, **Chris Saioni** nous a fait le plaisir d'une interview exclusif. Nous espérons que, comme nous, vous prendrez plaisir à (re)découvrir l'histoire de **SIDEWAYS**, sa philosophie, sa façon de produire ses modèles, mais surtout, Chris nous a donné **la primeur de ses futurs modèles 2022**. Découvrez-les dans la version imprimée de votre magazine préféré!

C'est d'ailleurs la meilleure façon de **déguster ce numéro: les doigts de pieds en éventail** sur une plage, à la montagne, ou tout simplement dans votre salon. Pas de problème de batterie ou de reflets sur l'écran: la version imprimée est toujours prête. Elle vous donnera peut-être des idées pour la rentrée, pour réaliser un nouveau circuit ou simplement préparer la voiture de vos rêves grâce aux articles de ce numéro.

Enfin, nous tenons à saluer l'initiative de **NSR**, avec son projet « Back to Race Championship'. NSR a offert à **100 clubs, 10 Porsche GT3**. Le DRS, comme quelques clubs français a été retenu.

Vous trouverez le premier article dans ce numéro, et nous vous tiendrons au courant de la préparation et de l'évolution de ce championnat que nous voulons ouvert.

BON ÉTÉ A TOUS!

Sportivement Vôtre!

VU SUR LE WEB

NOS PARTENAIRES

Slot Cars Passion

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

Le Slot de Flo

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

CHAMPIONNAT PORSCHE 997 GT3 NSR

Le Dijon Racing Slot fait parti des 100 clubs sélectionnés pour organiser ce championnat

Par Stéphane

Le 1er juin 2021, **NSR** faisait une annonce exceptionnelle: afin de soutenir les clubs qui ont souffert durant la pandémie de Cvid-19, NSR offrait aux 100 premiers clubs inscrits 10 kits Porsche 997 GT3 afin que chaque club sélectionné organise un championnat monomaque. Le Dijon Racing Slot a été sélectionné.

Et c'est avec une immense joie que nous accueillons cette nouvelle avec plein de projets en tête. Nous vous tiendrons au courant au fil des numéros de ces pages.

Les autres clubs français sélectionnés sont:

Vendée Slot Racing – les P'tits Pilotes – SRC42 – Slot 79 Racing – Lyon ASA

Les voitures devraient arriver fin juillet. Nous vous tiendrons au courant de l'organisation et de l'évolution du championnat

LA VIE DU CLUB

Un membre – Une Voiture

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

Par Stéphane

VENTURI 400GT TROPHY

J'ai une relation particulière avec MVS devenue Venturi. Je suis originaire du village de Claude Poireau, créateur avec Gérard Godfroy de ces voitures fantastiques. Mon père était copain de classe de Coco Poireau en primaire et j'ai vu la première Ventury avant qu'elle ne soit présentée au salon de Paris. J'étais au lycée. Je devais aller au bistrot pour jouer au babyfoot avec des copains (à l'époque il n'y avait pas internet…), lorsque je vois passer dans la rue une superbe voiture. Au début je crois que c'est une Ferrari. Mais non! C'est bien mieux, c'est une MVS.

Depuis, je suis devenu un fan inconditionnel des voitures au Gerfaut.

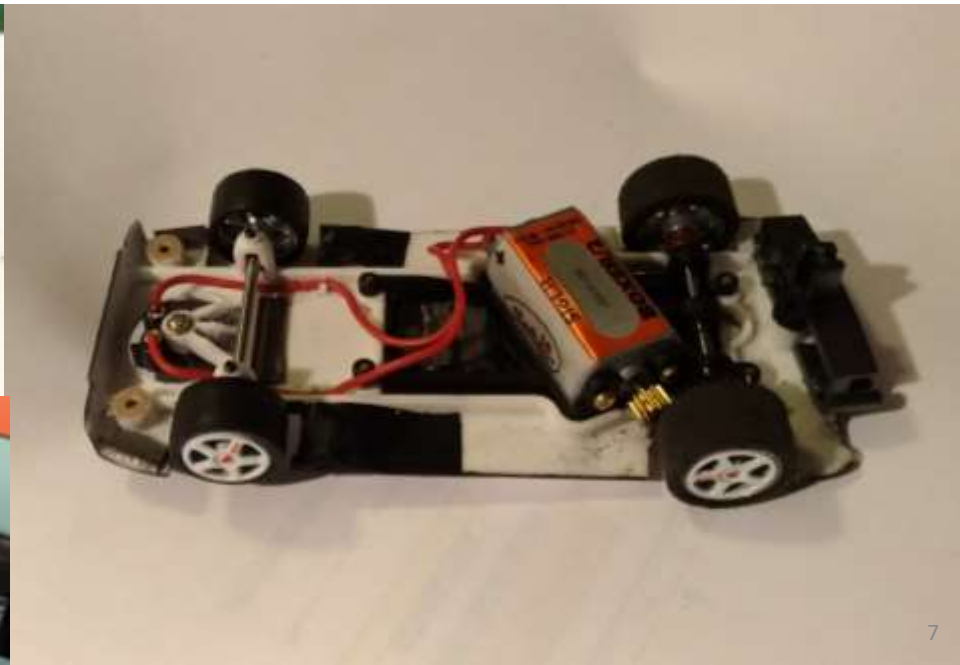
Je vous présente ici la transformation d'une 400GT Fly en 400GT GULF avec châssis Olifer.

LA VIE DU CLUB

PREPARATION DE LA VOITURE D'ORIGINE

MISE EN PEINTURE

MODIFICATION DU COCKPIT ET PREPARATION CHASSIS



LA VIE DU CLUB

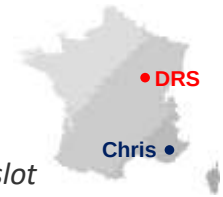
EN PISTE

L'INTERVIEW

SIDEWAYS

Interview de Chris, Créateur et dirigeant de RACER SILVERLINE SIDEWAYS

Par Stéphane



Chris nous dévoile au cours de cette interview, l'histoire de Sideways, sa philosophie du slot racing, mais aussi ses tous nouveaux projets, en exclusivité.

L'HISTOIRE DE SIDEWAYS By RACER

DRS Mag: Chris, pouvez-vous nous éclairer sur l'histoire de Sideways/Racer, vos difficultés et vos victoires au cours de ces années.

Chris:

2010 point de départ:

A la base la société RACER (Italie) était gérée par Marco M. et Fabrizio.M. Ils étaient basés proche de milan, ils étaient spécialisés dans les voitures en résines (made in italy). Avec la chute des ventes suite à la crise économique des subprimes ils ont essayé de se lancer dans le plastique en partenariat avec Slot it (pour la partie mécanique). Ils ont lancé 2 projets pour le marché américain une Riley et une Dallara. Bon succès là bas lors du lancement mais malheureusement les ventes en EU n'ont pas été terrible. J'ai aidé financièrement RACER en 2010 et je suis entré actionnaire principal pour lancer une nouvelle gamme plastique et aussi une nouvelle gamme résine SILVERLINE plus accessible pour les clients (- de 100 euros au lieu des 200 euros de la gamme racer résine).

L'HISTOIRE DE SIDEWAYS By RACER (SUITE)

2012 Groupe 5 sur la piste:

Lancement de la gamme Groupe 5 avec la Ford capri.

Lancement Lancia beta

Lancement Porsche moby dick

2012 Clap de fin :

Résumé vue sur slotcar-today (traduction anglaise) fournit par Chris:

La marque change.

L'annonce de vente de Racer dans SlotCar Today a suscité une grande excitation parmi les fans. Sans surprise, c'est une marque qui a marqué un style qui a immédiatement séduit les fans. Les deux, la marque originale Racer, comme la Silver Line et Sideways plus tard.

SlotCar Today a contacté Christopher Saioni, propriétaire de la société française SP Collectable.

Christopher Saioni est un jeune entrepreneur français qui, en 2008, à 16 ans, a ouvert sa boutique en ligne, SP Collectable (actuellement www.slocar-boutique.com) à Tourves. Un magasin qui commercialisait initialement des marques habituelles comme Fly, Ninco et Scalextric. Certaines voitures très agréables à l'œil mais pas forcément faciles à manier et à préparer pour les fans et les nouveaux venus dans le monde du slot, précise Christopher.

L'objectif principal était de faire connaître des voitures et des marques qui ont d'excellentes performances en sortie de boîte comme l'étaient NSR, Slot.it ou Racer, peu utilisées en France. Aujourd'hui ce sont ces voitures et ces marques utilisées principalement dans les clubs français.

Depuis 2010, SP apporte un soutien financier à Racer pour les aider à surmonter la crise économique et en 2011 Christopher achète la marque Sideways à Marco Montrasio et Fabrizio Mella.

C'est fin 2012 que Chris Saioni fonde la société SIDEWAYS INTERNATIONAL by Racer SARL et reprend intégralement la gestion, la fabrication et la distribution de la marque Sideways.

Chris est responsable de la création de la gamme de modèles Group 5, et aujourd'hui Sideways est une marque totalement saine qui fabrique depuis la France et a de nombreux projets en cours.

Malgré le soutien financier de SP Collectable, Racer n'a pas pu surmonter la crise et ce que Christopher Saioni a fait est de récupérer l'intégralité de l'investissement sous forme de stock, moules... Ainsi Sideways International n'a aucun lien avec l'éventuel déficit de Racer Emmegi SRL en Italie.

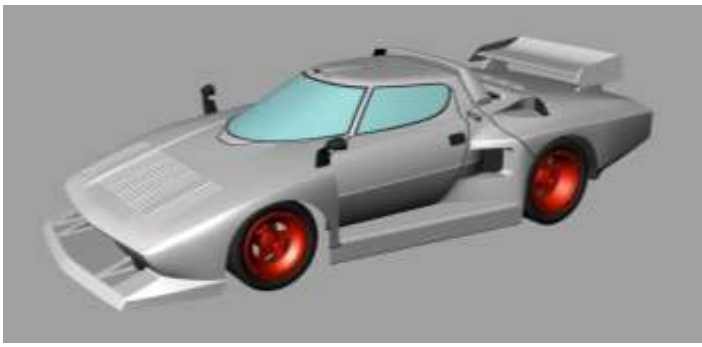
L'INTERVIEW

L'HISTOIRE DE SIDEWAYS By RACER (SUITE)

2013 retour sur la scène:

Lancement de la BMW M1

Lancement de la F.512bb



2014 succès du groupe 5 et amélioration des performances:

Porsche 935/77a et Kremer K2

Création d'un nouveau support moteur Evo renforcé

Lancement de la Bmw 320

2015 Changement de cap:

Lancement de la Mustang

Lancement de la nouvelle gamme en préparation GT3

2016 une année pour le développement d'une gamme de pièces options:

Lancement de la Lancia Stratos

Lancement d'un catalogue de pièces.

2017-2018 les pires années couronné finalement par un succès avec la LB H GT3 élu plus belle voiture de slot :

2017 fut une année très compliqué car je suis reparti de 0 avec la LB H GT3 , développement des pièces mécaniques par Sideways (pas de collaboration avec slot it pour la gamme gt3/gte), nouvelle usine et montage du châssis complet en France.

Lancement de la Ford mustang

2019 les japonaises en piste pour agrandir notre gamme groupe 5:

Lancement de la Toyota Celica
Lancement de la Nissan Skyline

2020/2021 Production ralentie par le covid:

Lancement de la M.6 GT3

Lancement de la FGT GTE

L'INTERVIEW

DE LA CONCEPTION À LA VOITURE SUR LA PISTE

DRS Mag: Comment choisissez-vous vos modèles et les catégories auxquelles vous souhaitez vous attaquer?

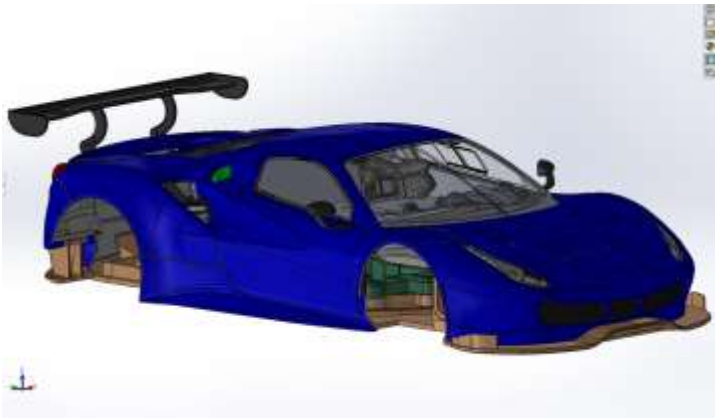
Chris: En 2011 nous avons orienté notre production vers le groupe 5 pour avoir un plateau varié en piste et toucher un nombre important de collectionner de ces années mythique de l'automobile.

Après quelques années de production de groupe 5 il a fallu se diversifier et j'ai fait le choix de partir sur le gt3 ou le plateau de voiture est très important à l'échelle 1.

DRS Mag: Pouvez-vous décrire à nos lecteurs les phases de conception de vos voitures?

Chris: La conception 3d est réalisée ici en France dans le Var par une personne en Freelance. J'utilise Sculpteo pour l'impression 3d permettant de vérifier le rendu réel.

Concernant les performances j'utilise toujours la même base de conception pour essayer d'avoir des performances proches entre chaque voiture. Le design de base du châssis LB H Gt3 sera utilisé pour toutes les voitures de la gammes GT3/GTE. Cela permet aux clients d'avoir la même configuration mécanique en sortie de boite.



lt 4.88 GT3

L'INTERVIEW

DE LA CONCEPTION À LA VOITURE SUR LA PISTE (SUITE)

DRS Mag: Une fois la voiture dessinée et validée, comment produisez-vous vos voitures?

Chris: Je suis en collaboration avec 2 usines en Chine. La première dédié aux groupe 5 . Je fais assembler le produit entièrement là-bas. Il s'agit de la même usine que slot it et toujours la même depuis le début de la production des Sideways groupe 5.

L'autre est dédié à la production de GT3/GTE. Elle s'occupe uniquement de l'injection et la production de la carrosserie (décoration). La mécanique est fabriquée dans divers pays Européens et Asiatiques puis assemblée entièrement ici dans le Var à Tourves.

DRS Mag: Avez-vous déposé des brevets?

Chris: Non il n'y a pas de brevet et il n'y en a réellement pas besoin .

DRS Mag: Avez-vous des difficultés avec des marques de voiture ou de sponsors?

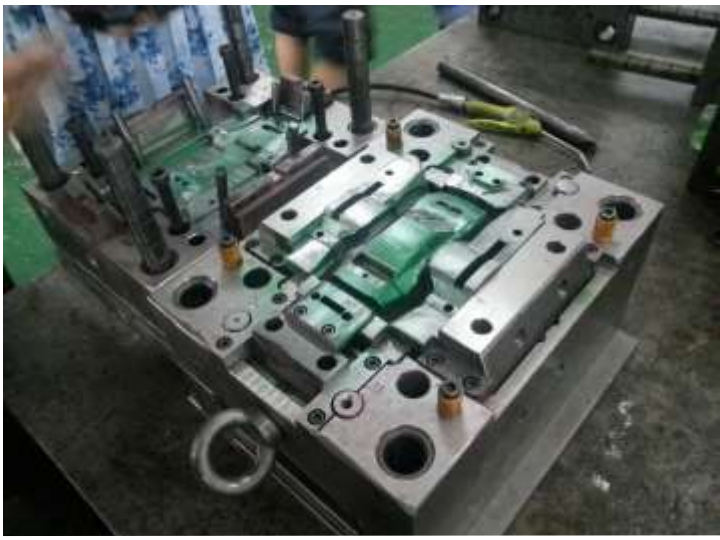
Chris: Nous avons un avocat spécialiste du model réduit qui s'en occupe.

DRS Mag: Vous ne produisez plus de voitures sous la marque Racer: avez-vous abandonné cette marque?

Chris: Non.Malheureusement le marché actuel ne permet plus de faire la production de voiture résine haut de gamme .

DRS Mag: Si non, avez-vous des modèles en vue?

Chris: Non rien actuellement , l'investissement est réalisé uniquement sur la gamme plastique Sideways . Nous verrons si le Marché redevient demandeur dans le futur.



L'INTERVIEW

LA PHILOSOPHIE SIDEWAYS

DRS Mag: La catégorie GT3 est aimée des sloteurs et tous les fabricants se battent à coups de nouveautés et d'innovations. Quelle est votre approche de cette catégorie, ce qui vous différencie des autres, en résumé votre philosophie de la GT3?

Chris: J'ai choisi de partir sur une voiture simple d'utilisation et livrée sans aimant, plutôt rare pour une voiture de slot. J'ai fait le choix d'un moteur moins puissant que la concurrence pour permettre une utilisation plus simple sur des pistes "MAISON" ou le transformateur est souvent en 14v. En utilisation club le moteur permet de diminuer les différences de niveaux de pilotage. Pour exemple au club SP si je place le moteur Raptor 21000rpm dans nos GT3 il y a de très grosses différences d'écarts de tours en fin de course entre les premiers et les pilotes de milieu de tableau et encore pire avec les derniers.

Avec le moteur 17.900rpm Babyraptor d'origine les écarts sont diminués et le combat est très rude pour tous les pilotes. Il y a aussi beaucoup moins de sortie, vraiment plus de plaisir pour les pilotes débutant. Il y a aussi moins de casse et moins de temps de préparation.

Un chrono c'est bien mais aligner des tours sans sortir c'est encore mieux.

LES PROJETS SIDEWAYS

DRS Mag: Envisagez-vous démarrer une autre catégorie de voitures (Classic, F1, Rallye...)?

Chris: Non je ne pense pas qu'il soit bon de placer une voiture dans une catégorie puis dans une autre..., je veux me concentrer un maximum sur les 2 catégories que nous avons Sideways Groupe 5 et Sideways GT3/GTE.

DRS Mag: Est-ce que, par exemple, vous seriez prêt à vous lancer dans la création d'une poignée ou de système de comptage?

Chris: Non car il y a deja assez de produit en vente pour les poignées et concernant le comptage il y a le système DS racing qui marche parfaitement.

DRS Mag: Pouvez-vous nous présenter les projets en cours et à venir?

Chris: Les projets en cours et à venir sont:

2021

2021 Ford Escort Gr5
2021 Uk 7.20s
2021 Uk ASV GT3

Ford Escort Gr5

Uk 7.20s

Uk ASV GT3

2022 – EXCLUSIVITE DRS MAGAZINE

DECOUVREZ LES FUTURS MODELES SIDEWAY

DANS LA VERSION IMPRIMEE DU DRS MAGAZINE N°7

Pour commander

Illustration	Description	Quantité	Prix Unitaire TTC	Total
	DRS MAGAZINE N°4 - Avril 2021 - 48 pages		10,00 €	
	DRS MAGAZINE N°5 - Mai 2021 - 40 pages		10,00 €	
	DRS HORS-SERIE N°6 - Spécial Aston Martin - 28 Pages		8,00 €	
	DRS MAGAZINE N°7 - Juillet -Août 2021 - 38 Pages		10,00 €	
Abonnement 1 an - 11 N° dont un gratuit			100,00 €	
FRAIS DE PORT				
Retrait au Dijon racing Slot			Gratuit	
Expedition en France, par numéro			4,10 €	
Expedition hors France par numéro			8,00 €	
TOTAL (TTC)				

Dijon Racing Slot - Association loi 1901 - Non soumis à TVA
3, rue Edmond Voisenet - 21000 DIJON - DRS21.contact@gmail.com

2022 – EXCLUSIVITE DRS MAGAZINE

DECOUVREZ LES FUTURS MODELES SIDEWAY
DANS LA VERSION IMPRIMEE DU DRS MAGAZINE

Paiement par chèque à l'ordre de: **Dijon Racing Slot**

Entreprise/Club _____

Nom: _____ Prénom: _____

Adresse _____

_____

_____

_____

_____

Code Postal _____ Ville: _____

Email: _____ Téléphone: _____

LA BANQUE POSTALE

RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE

Établissement	Guichet	N° de compte	Clé RIB
20041	01004	1041981B025	03

IBAN - Identifiant international de compte

FR63 2004 1010 0410 4198 1B02 503

BIC - Identifiant international de l'établissement

PSSTFRPPDIJ

DOMICILIATION

LA BANQUE POSTALE - CENTRE FINANCIER
69900 LYON CEDEX 20

TITULAIRE DU COMPTE :

DIJON RACING SLOT

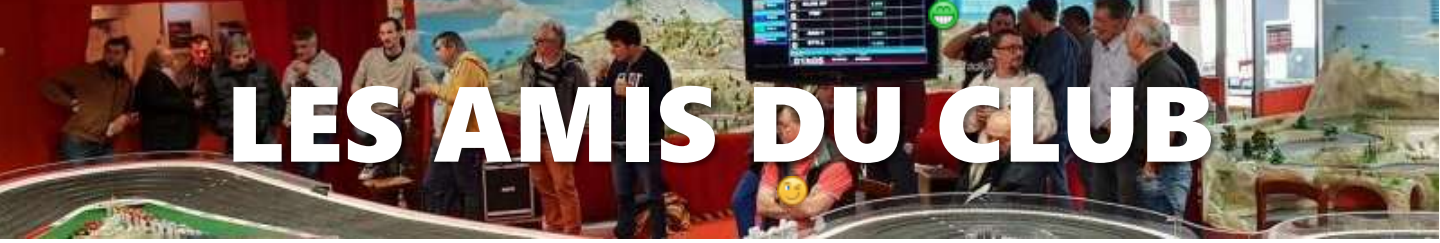
3 RUE EDMOND VOISENET
21000 DIJON

Cadre réservé au destinataire du relevé

L'INTERVIEW

SIDEWAYS AU DRS

LES AMIS DU CLUB



LES AMIS DU CLUB

Challenge Slot Montagne (CSM)

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

Par Arnaud du BLSR – Bourbon Lancy

2020 – 29 et 30 Août

Aura lieu ? N'aura pas lieu ? Une relative accalmie de la situation sanitaire permet l'organisation de la manche dijonnaise fin août, après les annulations des manches de Cressy sur Somme, St Jean du Gard, Limoges et Montélimar. C'est donc le premier rendez-vous d'une saison qui en comptera seulement trois. Petite année, et petite affluence, avec treize inscrits. Les perspectives sanitaires et le port du masque n'ont pas attiré la foule. Les locaux eux, sont en forme.. car seuls les groupes VH-sport et groupe D seront remportés par un membre extérieur au DRS : Sylvain Camus, du BLSR. Tous les autres groupes sont tombés dans la besace d'un membre du club local. Philippe Chenut (groupe 1 et groupe A), Didier Vasdeboncoeur (groupe 2 avec un nouveau record, VH-tourisme, GTTS et groupe C) et même le taulier Paul Journet, lauréat des groupe F2000 sur une Citroën C2, et groupe CM avec un petit proto BRC emprunté !

La 'Montée Cristo' est devenu un passage obligé du Challenge Slot Montagne, et c'est chaque année un plaisir de se réunir sur ce tracé exigeant et à fort taux d'adrénaline. Mais l'ambiance et l'atmosphère détendu qui correspond bien au CSM y est aussi pour beaucoup ! Bref.. venez essayer la manche dijonnaise du CSM.. !!

LES AMIS DU CLUB

DIORAMA

Le vieux garage

Par Arnaud Diorama

Ndlr: Si Arnaud ne pratique pas le Slot Racing, ses dioramas sont d'une telle qualité qu'il pourront inspirer tout ceux qui réalisent leur circuit et le décor qui va avec. C'est pourquoi nous avons choisi de les présenter dans le DRS Magazine, en plusieurs épisodes.

Le deuxième diorama est celui qui m'a pris le plus de temps, il représente un **vieux garage type "grange"**. J'ai passé beaucoup de temps sur les détails, que ce soit sur l'intérieur ou l'extérieur du garage. Je m'inspire de vraies photos, bâtiments et véhicules, et je prends plaisir à reproduire les différentes sortes de patine et la rouille. Le garage est accompagné d'une **Mustang Boss de 69 de chez Revell**.

Tous mes dioramas sont à l'échelle 1/24.

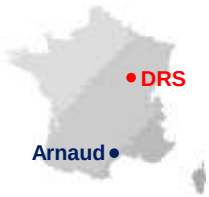
Je vous invite à venir visiter mes dioramas sur mon Facebook "Arnaud Diorama", vous pouvez également me contacter par message.

LES AMIS DU CLUB

DIORAMA

Le vieux garage

Par Arnaud Diorama



LES AMIS DU CLUB

DIORAMA

Le vieux garage

Par Arnaud Diorama

LES AMIS DU CLUB

DIORAMA

Le vieux garage

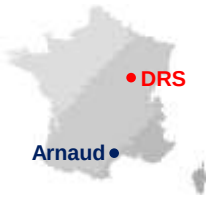
Par Arnaud Diorama

LES AMIS DU CLUB

DIORAMA

Le vieux garage

Par Arnaud Diorama



UNE SPÉCIALE SUR L'ILE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 1ère Partie: Le tracé.

Par Pépone de l'Argentière

Comme beaucoup d'entre nous après avoir joué au circuit électrique étant petit, j'ai perdu de vue ce loisir pendant de longues décennies, avant de m'y replonger en 2009. Au fil des années avec mes potes solteurs, j'ai participé à la fabrication de plusieurs pistes d'abord à base de rails (circuit, rallycross…), avant de passer à la construction de la spéciale de rallye Tour de Corse 1.

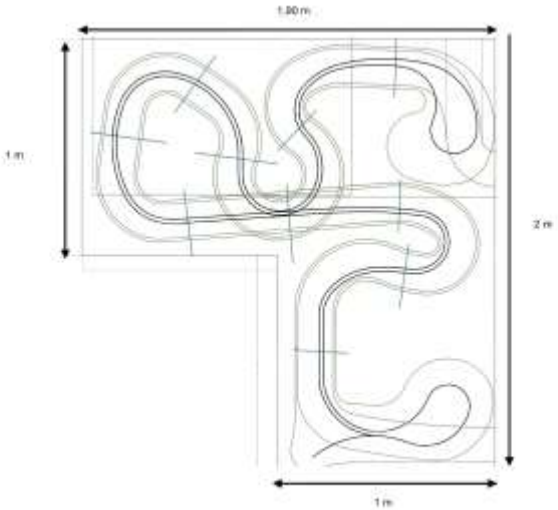
Cette piste fabriquée à base de rails ARTIN découpés allait déclencher chez moi un nouvel intérêt pour cette passion qui serait plus forte que le simple fait de se tirer la bourre entre copains sur des circuits routiers: La conception de décors originaux autour des pistes.
La Tour de Corse initiale avec ses deux tunnels (un en béton, l'autre taillé dans le rocher) et son dénivelé offrant une belle spéciale de rallye, a « boosté » mon envie de créer mais aussi et surtout, celle de personnaliser un peu plus encore les futures pistes sur lesquelles j'allais travailler.

La Tour de Corse 1

En effet les années qui suivirent, j'allais participer à la réalisation d'autres pistes mais cette fois sur support en bois (notamment la célèbre Monte Carlo 1 que beaucoup d'entre vous connaissent), et cela allait accentuer mon envie de faire encore mieux.

Mais en 2019, l'envie d'avoir ma piste perso me démangeait de plus en plus fortement. A la fin de l'année, après avoir longuement réfléchi sur le tracé de ma future piste rallye, j'ai réussi à trouver celui qui regroupait tout ce que je désirai c'est à dire, un tunnel, des virages, du dénivelé, un torrent (avec cascade) et une zone pour placer une maison ou un bâtiment…

Malgré le manque de place dont je disposais, ce tracé s'avérait à la fois agréable, court et varié, permettant d'allier plaisir de conduite et beauté du décor…



Le choix d'une piste bois s'est imposé légitimement car il fallait absolument pouvoir réaliser un monovoie avec boucle de retournement aux deux extrémités sans installer des aiguilles, car je ne voulait pas de système électrique compliqué. C'est donc une piste analogique ***Sillage racing*** qui a été retenue. Livrée en fin d'année 2019. Le travail pouvait alors commencer…

UNE SPÉCIALE SUR L'ILE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 1ère Partie: Le tracé.

Par Pépone de l'Argentière

Dés la réception de la piste, j'ai travaillé sur le rendu de l'asphalte en réalisant les gravures des différents effets désirés sur le goudron (Fissures, plaque d'égouts, rustines de réparation etc…), avant de passer à la phase peinture.

Je voulais simuler un vieux goudron usé avec 2 teintes différentes entre la partie basse et celle qui monte au dessus du tunnel. Donc dans un 1er temps, j'ai teinté la route avec une première couche de lavis gris sombre que j'ai laissé sécher, avant de passer une dernière couche de peinture au rouleau (façon fresque à l'ancienne), pour homogénéiser les effets. On obtient ainsi les effets voulus (dégradés et nuances). Un travail qui demandera une journée entière…

Ensuite, je suis passé avec l'aide du fiston (merci à lui au passage) à la pose de la tresse métallique et le branchement de la piste à l'alimentation (variable de 6 à 15 V). Un travail pas si compliqué qu'il n'y parait mais qui demandera tout de même quelques heures de travail et 24H de séchage pour la colle. Sans oublier la phase de calage de la piste qui elle demandera plusieurs jours, contrairement à ce que je pensais.

Après des tests de roulage avec différentes voitures pour s'assurer du bon calage de la piste, la phase suivante a consisté à l'équiper de grillage et chutes de styrodur, pour former les reliefs et pouvoir attaquer la conception du décor…

UNE SPÉCIALE SUR L'ILE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 1ère Partie: Le tracé.

Par Pépone de l'Argentière

On commence donc par la pose du grillage sur les parties les moins accidentées et de styrodur pour les autres. Par la suite, je pose des bandes plâtrées sur ce grillage et de l'enduit sur les pièces en mousse. On laisse sécher avant de coller les rochers sur les parties comme la falaise ou à la sortie du tunnel.

Phase suivante on passe à la peinture du décor, qui peut s'avérer très longue pour certaines parties demandant du détail et de la précision, comme l'intérieur du tunnel (éclairé), et ceux de la gorge (les rochers ne seront pas éclairés dans cette partie de la piste donc leur coloration doit être adaptée…

Cette phase (très sympa) permet déjà de se rendre compte des différents volumes du décor mais aussi de faire ressortir les reliefs les plus marquants. On passe ainsi du tunnel, point central de la piste, à la grande falaise, séparée d'elle par la gorge accueillant la Via-Ferrata et la cascade, au pont supérieur menant à la boucle de retournement supérieure. La piste commence à avoir de la gueule mais, le boulot est loin d'être terminé.

A suivre…

TECHNIQUE

Guide Pratique (5/7)

Préparation Mc Laren F1 GTR – Slot It

Par Stéphane

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

CHOIX DU GUIDE ET INSTALLATION BERCEAU MOTEUR - PART 2

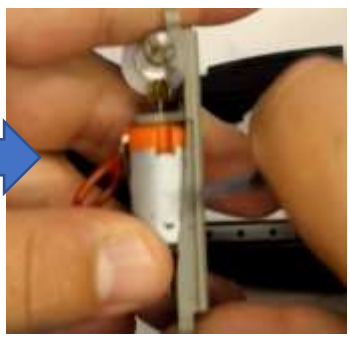
Le montage d'un guide plus haut et plus long (si la piste le tolère) permet une meilleure tenue de route en virage et donc des passages plus rapides. Par ailleurs, les tresses fournies d'origine sont souvent trop rigides et de qualité moyenne. Elles ont tendance à faire sortir la voiture du rail et à avoir une mauvaise conductivité. Le montage du berceau moteur est important pour ne pas voiler le châssis et améliorer la tenue de route.

MATERIEL NECESSAIRE :

- Guide haut Slot It ref : CH07
- Tresse ref SP19, coupées à la longueur des tresses d'origine
- Cutter ou couteau à maquette
- Brosse métallique ou à dents (avec nez fin) ou sèche-cheveux

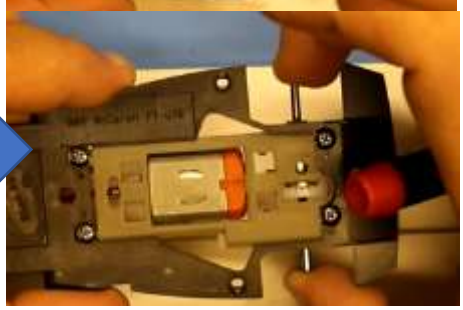
MODE OPERATOIRE :

5. Grattez tous les bords du berceau et du châssis pour enlever les bavures



6. Vérifier que l'arche à l'arrière du berceau a du jeu. Si ce n'est pas le cas, gratter le châssis

7. Visser les quatre vis (vissage en croix) jusqu'à la butée, puis les desserrer d'un demi de tour et contrôler que le berceau bouge librement



Retrouvez la vidéo : https://www.youtube.com/watch?v=XhbYJbIdcVY

CHAMPIONNAT

LE CHAMPIONNAT

Les dernières ~~courses~~... ~~*Arsouilles!*~~ *Catégories abandonnées*

Groupe C

* Les ARSOUILLES sont des courses entre membres, ne comptants pas pour le championnat.
Tous les détails et les commentaires sur notre blog: dijonracingslot.blogspot.com

LE CLASSEMENT

Classement générale – Saison 13

Classement en live

positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	1	205	Didier	8	4
podium	2	167	Stéphane	8	
podium	3	149	Cedric J	8	2
top 10	4	14	Anthony	7	1
top 10	5	12	Philippe Ch.	7	
top 10	6	123	Jean-Daniel	7	1
top 10	7	92	Denis	7	
top 10	8	88	Christian	7	
top 10	9	81	Patrick	7	
top 10	10	63	Claude	3	
challenge	11	21	Dimitri	1	
challenge	12	18	Benjamin	1	

Suspendu pour cause de CoVid-19

LE CALENDRIER DES PROCHAINES COURSES

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

DATE	Catégorie	Illustration
8 juillet 21	4RM + OPEN	
15 Juillet 21	GMSi LMP1	
22 Juillet 21	GT3	
29 Juillet 21	Gr5	

Les courses peuvent être reportées au samedi suivant en fonction des conditions sanitaires

OUVERT AU PUBLIC

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 gouter au Slot Racing.

NOS RENDEZ-VOUS

AU CLUB – 17 JUILLET2021

Club Alfa Romeo Bourgogne

L'HISTOIRE
DU SLOT RACING

LE MANS SLOT RACING **Porsche 911S #41 ▸1972**

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.

La Porsche 911S n°41 des 24 heures du Mans 1972

Sortie d'usine en 1972 en tant que Coupé 2.4S, la Porsche 911S 230 0538 a ensuite été convertie aux spécifications ST par le service compétition de Porsche, l'un des 24 exemples à subir cette transformation. Propriété du pilote américain Mike Keiser la voiture est engagée dans plusieurs courses aux États-Unis, dont les 24 Heures de Daytona et les 12 Heures de Sebring.

Pour les 24 heures du Mans, elle est inscrite sous la bannière de l'écurie Louis Meznarie. Elle sera pilotée par son propriétaire assisté de Sylvain Garant et d'un jeune pilote qui fera une extraordinaire carrière au Mans, Jürgen Barth. Il était à l'époque pilote d'usine et employé de la division sportive de Porsche.

Vainqueur des 24 heures du Mans 1977 il se souvient encore très bien de cette saison 1972 : *"Mike Keyser m'avait invité à Sebring et nous avions prévu de courir le Championnat d'Endurance complet pour 1972. Mike avait même engagé une petite équipe de télévision pour nous accompagner pendant toute la saison".*

Aux essais, avec un meilleur temps de 4'37"9, la voiture est qualifiée en 46ème position à plus de 12" de la meilleure 911S du Kremer Racing Team.

Roulant régulièrement, la numéro 41 pointe en 25ème position à la mi-course. Profitant des multiples abandons, la Porsche jaune atteindra la 13ème position dans la dernière heure. La course fut une véritable hécatombe pour les Porsche 911, puisque sur sept voitures au départ, seule la numéro 41 franchira la ligne d'arrivée et encore dans un état de fraîcheur qui laissait à désirer.

LE MANS SLOT RACING

Porsche 911S #41 ▸1972

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

La Porsche 911S Fly A901

Fly propose cette Porsche 911 dans cette originale version de la numéro 41 des 24 heures du Mans 1972. La reproduction est remarquable. De très nombreux détails mettent la voiture aux standards les modèles statiques.

La forme est parfaite, les roues Fuchs sont de toute beauté et les pièces chromées rapportées telles que les poignées de portes, le rétroviseur ou encore les essuies glaces complètent avantageusement la voiture.

La Porsche 911 de Fly est certainement la seule voiture de slot racing équipée d'un moteur en porte à faux arrière. Sur la piste, cette disposition déleste complètement l'avant et sauf à conserver l'aimant, un bon lest est nécessaire pour rétablir l'équilibre et obtenir un comportement satisfaisant.

L'HISTOIRE DU CLUB

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

LA VIE DU CLUB
2012 (Suite)

Episode 6

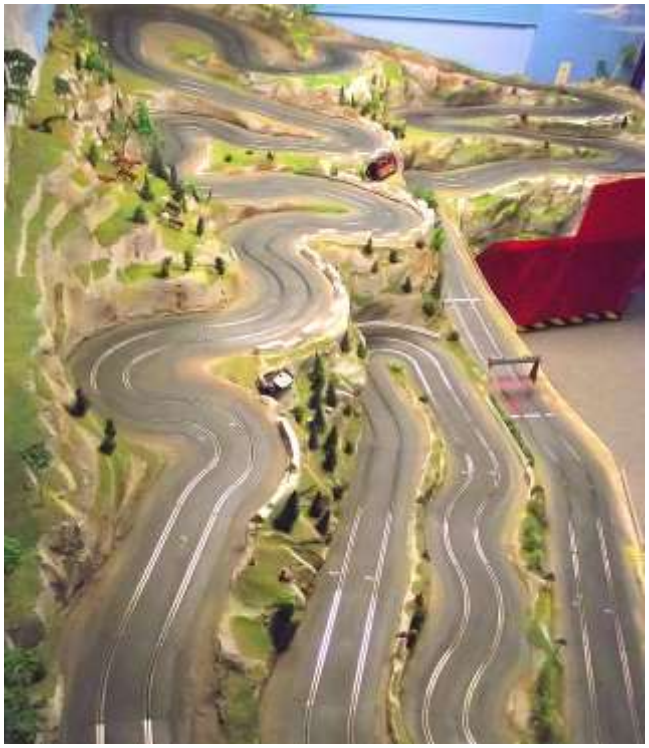
Petit à petit nous choisissons une façon DRSienne d'exister et de se faire plaisir en votant chaque année, des catégories de courses. Nous éditons un nouveau logo ...

DIJON RACING Slot

Il figurera sur nos entêtes, courriers, devis etc... et le plus souvent présent sur les affiches de compétitions hebdomadaires du DRS. Affiches qui sont d'ailleurs publiées régulièrement sur Facebook, France Slot Forum et sur le blog du DRS.

Le circuit de vitesse THAI-PHONG évo3 étant opérationnel, les fondateurs vont commencer le deuxième circuit, un grand rocher avec des lacets partout pour faire du rallye. Voilà c'est fait, les travaux ont duré 1 mois et demi et beaucoup de fondateurs y ont participé. Voici quelques photos, travaux

Avec une charpente bois, des étais de toutes sortes, des clous, du ciment à carrelage et pas moins de 42 bombes de polyuréthane expansible, le circuit de rallye prend forme. Vingt quatre mètres de voies Scalextric Sport ont été installé. Ces voies proviennent de l'ancien circuit "4 pistes" du DRS1...



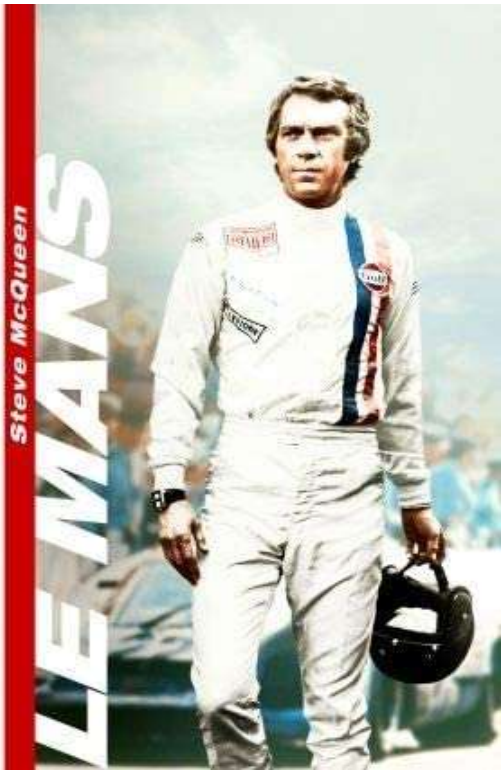
HISTOIRE DU SLOT

Back to the Seventies

Retour en arrière, lorsque les slot cars reproduisent des voitures de film

Vu sur le net

LE MANS - 1971



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
ORS Slot Racing (CH)

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