

Tour de Corse n°2

Le mur de soutien



EVENEMENT

La plus belle voiture de slot 2021

Découvrez la pré-sélection et votez pour votre favorite



L'ÂGE D'OR DE LA FORMULE 1

Kostas Dzingovic / Le Dieu Grec des F1 de slot.



INTERVIEW| Andrea Novello

Le pilote au grand cœur

Retour sur le championnat 'Back To Race'
Les nouveautés et les projets NSR



L'ACTUALITE DU CLUB |



EDITO

Ce dernier numéro de l'année est un peu notre cadeau de Noël: il est plein de cadeaux et de surprises.

L'événement de cette fin d'année est bien entendu **l'élection de la plus belle voiture de slot de l'année 2021**. Nous sommes heureux de participer à cet événement en partenariat avec Slot Car-Union et Slot Car Passion.

Choisissez dans nos pages votre voiture préférée et votez pour elle sur notre [site](#). Et peut-être recevrez-vous un cadeau de plus à l'issue de ce vote?

Nous sommes aussi heureux de vous partager l'interview **d'Andrea Noviello** qui revient sur le lancement de 'Back To Race' et sur les projets de NSR.

Une autre pépite de ce numéro est l'interview réalisée par David du **dieu grec des F1 de slot: Kostas Dzingovic**. Vous allez en prendre plein les yeux!

Sans oublier l'article sur **SUPERVAN** de Gilles, une fois de plus très détaillé et instructif!

Joyeuse fêtes!

VU SUR LE WEB



NOS PARTENAIRES



Site de vente par correspondance, spécialiste en Slot Racing et produits routiers électriques.

Distributeur officiel du DRS MAGAZINE

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

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...



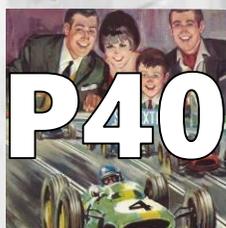
LA TECHNIQUE

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



DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

L'ACTUALITE DU CLUB | ELECTION DE LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2021

Comme tous les ans depuis 11 ans, Slot Car Passion organise l'élection de la plus belle voiture de slot de l'année. Cette année, Slot Car-Union et le DRS MAGAZINE s'associent à cet événement aussi important pour les fabricant que pour les pilotes et passionnés.

PRE-SELECTION

L'élection va se dérouler en deux étapes. Nous vous proposons tout d'abord une sélection de 20 voitures. Vous devez choisir votre favorite et voter pour celle-ci sur le site du DRS MAGAZINE. Vous trouverez la présentation détaillée de chaque modèle en cliquant sur les icônes:



À l'issue de cette pré-sélection, les 4 modèles ayant reçu le plus de voies seront présentés sur le site de Slot Car Passion afin d'élire la plus belle voiture de l'année 2021 (du 3 au 21 janvier 2022).

Carrera



Slot Car-Union

FLY Car Model



Slot Car-Union

Marque: Carrera

Modèle: Porsche 935 GT2 #202

Référence: 30962

Marque: Fly

Modèle: Porsche 911 Daytona 1966

Référence: a2502

Le Mans
Miniatures



Slot Car-Union

NSR



Slot Car-Union

Marque: Le Mans Miniatures

Modèle: Bugatti Type 59 GP Monaco 1934

Référence: LM132087B

Marque: NSR

Modèle: Porsche 997 RSR – 24h Portimao 2018 #912

Référence: 0213AW

L'ACTUALITE DU CLUB | ELECTION DE LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2021

NSR



STOT CAR-UNION

Marque: NSR
Modèle: Porsche-917-10K - livree-Vaillant
Référence: 0208SW

POLICAR

miniature electric motor racing



STOT CAR-UNION

Marque: Policar
Modèle: F1 GEMS 185T - Benetton
Référence: CAR07a

POLICAR

miniature electric motor racing



STOT CAR-UNION

Marque: Policar
Modèle: Ferrari 312B2 #5 Silverstone 1971
Référence: CAR05b



STOT CAR-UNION

Marque: Revoslot
Modèle: La Mercedes Benz CLK GTR #12
Référence: RS0094

La RSO

REVO SLOT



STOT CAR-UNION

Marque: Revoslot
Modèle: McLaren F1 GTR San Miguel n.9 1995
Référence: RS0101

SCALEAUTO



STOT CAR-UNION

Marque: Scaleauto
Modèle: Mercedes AMG GT3 24h Nürburgring 2016
Référence: SC-6221R

L'ACTUALITE DU CLUB | ELECTION DE LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2021

SCALEAUTO



STOTCAR-UNION

SCALEXTRIC



STOTCAR-UNION

Marque: Scaleauto
Modèle: Porsche 911 GT3 Team Mantey 2016
Référence: SC-6213R

Marque: Scalextric
Modèle: Delorean Retour vers le futur 2
Référence: c4249

sideways
SLOT CARS Race



STOTCAR-UNION

sideways
SLOT CARS Race



STOTCAR-UNION

Marque: Sideways
Modèle: LB H GT3 Leipert Motorsport Design
Référence: SWCAR01

Marque: Sideways
Modèle: Toyota Celica LB Turbo Trust Company
Référence: SW71

Slot.it



STOTCAR-UNION

Slot.it



STOTCAR-UNION

Marque: Slot.it
Modèle: Maserati MC GT3 1st Varelunga 2012
Référence: CA43b

Marque: Slot.it
Modèle: Mercedes 190E DTM - Hockenheim 1992
Référence: CA44c

L'ACTUALITE DU CLUB | ELECTION DE LA PLUS BELLE VOITURE DE SLOT 2021



Marque: Slot.it

Modèle: Nissan GT-R Nismo GT3 24h de Spa 2018

Référence: CA49a



Marque: Slot.it

Modèle: Nissan Skyline GT-R Calsonic JTC 1993

Référence: CA47b



Marque: SRC

Modèle: Lancia Delta S4 1986

Référence: 04002



Marque: Thunder Slot

Modèle: McLaren Elva Mk1 No.97 Can-Am 1965

Référence: CA00404S

POUR VOTER, RENDEZ-VOUS SUR:



VOTES OUVERTS JUSQU'AU 30 DECEMBRE 2021

<https://www.dijon-racing-slot.com/election-de-la-plus-belle-voiture-de-slot-2021/>

L'INTERVIEW | Andrea Noviello CEO NSR

Le pilote au grand cœur

Par Stéphane

Ce mois-ci nous vous proposons une interview exclusive d'Andrea Noviello, CEO (PDG) de **NSR**. Il revient sur l'opération « Back To Race » (dont le DRS fait parti), sur son envie de compétition et les projets de **NSR**.

"BACK TO RACE" FREE CHAMPIONSHIP!



DRS MAGAZINE : Vous avez créé le "Back to race championship" ce printemps, en offrant 10 Porsche NSR à 100 clubs dans le monde. Pouvez-vous nous expliquer la genèse de cette idée et votre objectif?

Andrea : La pandémie de Covid-19 a été un énorme problème pour tout le monde, que ce soit la famille, les usines, etc.

Les pilotes de slots sont de purs passionnés, donc les propriétaires des clubs ne gagnent pas d'argent avec le slot, c'est juste un hobby pour eux.

NSR se soucie des coureurs et des gens, donc nous comprenons qu'un club fermé pendant de nombreux mois signifie beaucoup de coûts et aucune inscription. Nous avons donc fait de notre mieux pour aider les clubs à reprendre les courses à coût nul pour soutenir leur activité.

**...Nous l'avons fait
avec notre cœur !**

DRS MAGAZINE : Combien de pays ont reçu leur voiture dans le monde ?

Andrea : Les Etats-Unis, l'Europe, l'Asie...
Vraiment beaucoup de pays..



L'INTERVIEW | Andrea Novello CEO NSR

Le pilote au grand cœur

Par Stéphane



Andrea Novello Champion du Monde 2019
Categorie PL32 GT-PRO

DRS MAGAZINE : Maintenant, tous les championnats locaux doivent commencer : les résultats sont-ils au niveau que vous attendiez ? Et est-ce que certains clubs vous surprennent par ce qu'ils ont fait ?

Andrea : L'accent est toujours mis sur les grands événements : Les championnats nationaux - WRE - etc... En 2020 et 2021 nous n'avons pas organisé d'événement à cause des règles de la Covid. Nous nous développons à nouveau, nous aurons un National en Italie en décembre 2021 et nous avons beaucoup de très bons retours.

J'ai hâte de revenir aux courses officielles de la NSR !



L'INTERVIEW | Andrea Noviello CEO NSR

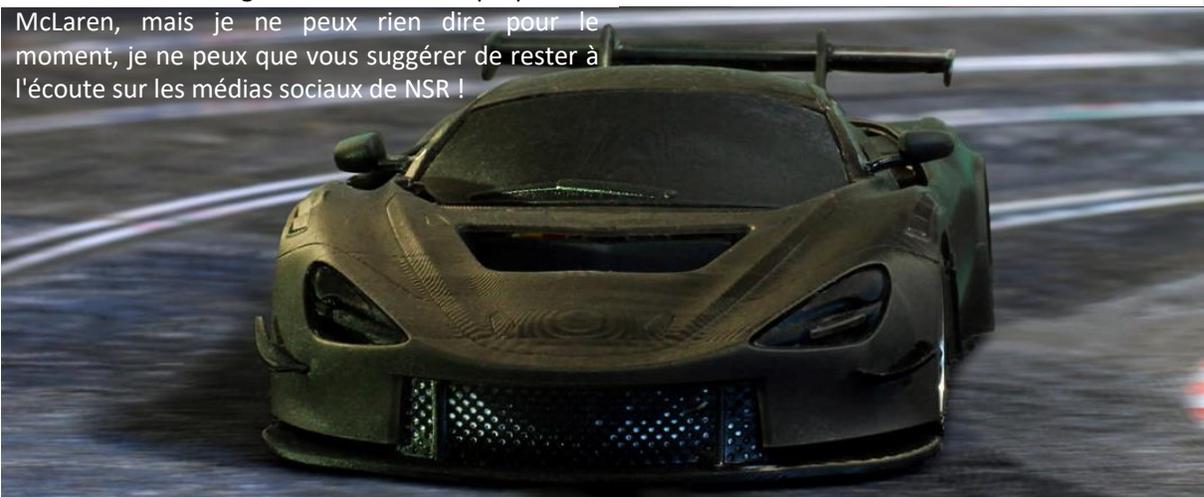
Le pilote au grand cœur

Par Stéphane

DRS MAGAZINE: Vous avez partagé il y a quelques jours une nouvelle GT3 : la McLaren 720S sous la licence officielle de McLaren : cela a dû être un grand défi : pouvez-vous nous expliquer comment vous l'avez réussi ? Quels sont vos défis autour de cette nouvelle voiture ? et pouvez-vous nous expliquer quels seront les avantages de cette nouvelle voiture ?

Andrea: L'objectif de NSR est de toujours développer de nouveaux modèles de course. Nous nous intéressons à la course, c'est notre âme et notre objectif.

La McLaren 720S sera très rapide dès sa sortie de l'usine grâce à l'important travail de R&D, et sera fabriquée selon nos standards de qualité élevés. Nous aurons une grande nouvelle à propos de McLaren, mais je ne peux rien dire pour le moment, je ne peux que vous suggérer de rester à l'écoute sur les médias sociaux de NSR !



L'INTERVIEW | Andrea NovIELLO CEO NSR

Le pilote au grand cœur

Par Stéphane



DRS MAGAZINE: Avez-vous de nouveaux projets pour le mois prochain ?

Andrea: Bien sûr, nous avons un nouveau grand projet à venir. Pour l'instant, je peux seulement dire que c'est quelque chose de très "exclusif"... !! Nous publierons plus d'informations bientôt sur les pages sociales de NSR.

DRS MAGAZINE: Noël approche : allez-vous préparer des choses spéciales ?

Andrea: Oui, vous pouvez jeter un coup d'œil à la question précédente.

Nous travaillons constamment à NSR pour être meilleurs jour après jour. Nous améliorons tout et notre objectif est toujours d'offrir la meilleure qualité au secteur des slot cars. De nombreux nouveaux projets sont prévus pour l'année 2022 - restez à l'écoute !

Nous serons présents à la foire de Nuremberg 2022 en février avec de nombreux nouveaux produits !





LES AMIS DU CLUB



L'art au service du slot.

Ce mois ci nous vous proposons une interview exclusive de Kostas Dzingovic, un artisan grec aux mains de fée qui fabrique des formule 1 de slot de toute beauté. En route pour un voyage au pays des F1 de l'âge d'or et de leurs inoubliables pilotes (Laffite, Villeneuve, Prost, Senna, Mansel, Berger....). Un agréable petit retour dans le passé grâce à ces véritables œuvres d'art .

Thessalonique



DRS : Bonjour Kostas, pouvez vous vous présenter à nos lecteurs ?

Kostas Dzingovic : Bonjour, je m'appelle Kostas Dzingovic, j'ai 47 ans et je suis grec. Je suis travailleur indépendant. Depuis ma plus tendre enfance, je pratique de nombreux passe-temps dont le maquetisme (statique et RC) et j'ai obtenu des médailles d'or dans différentes compétitions locales généralement à l'échelle 1/72 (maquettes militaires). Comme hobbies je pratique la plongée (je suis instructeur de paddle également), le tir, l'Airsoft, le Kung-Fu (Wing-Chun) et bien d'autres encore.

DRS : Vous qualifiez vous comme un maquettiste, un solteur passionné ou un artisan ?

KD: Je suis simplement amoureux de ce que je fais !

DRS : Depuis quand êtes vous passionné par le slot et quel est l'élément qui a déclenché cette passion chez vous ?

KD: Tout a commencé dès l'âge de 8 ans grâce à mon père qui avait beaucoup de passe temps dont le modélisme. A cette époque il a offert à mon frère et moi une autoroute AURORA AFXDRS5. Ma passion n'a cessé de se développer ensuite.



LES AMIS DU CLUB | L'ÂGE D'OR DE LA FORMULE 1

Kostas Dzingovic / Le Dieu Grec des F1 de slot.

Par David

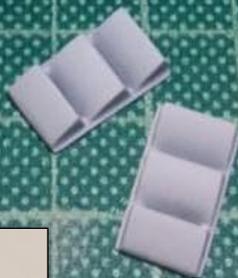
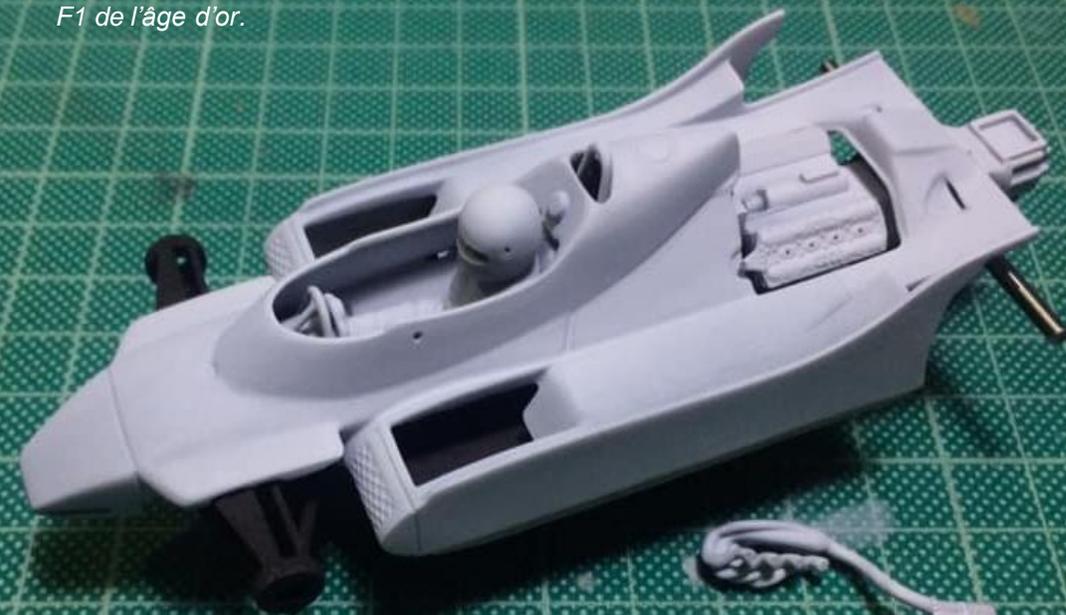
L'art au service du slot.

Thessalonique



DRS : Pourquoi vous êtes vous lancé dans la fabrication et la vente de voiture de slot ?

KD: Ce n'était pas quelque chose de calculé ni de prévu. J'ai commencé à construire une Formule 1 (La Ligier JS11) pour ma galerie personnelle et certaines personnes étaient intéressées pour posséder ce modèle. Et c'est comme cela qu'a démarré mon projet sur les F1 de l'âge d'or.



DRS : Votre maîtrise technique et la qualité des voitures que vous produisez sont exceptionnelles. Comment choisissez vous les modèles que vous allez produire ?



KD: Ma décision pour les modèles est personnelle, juste le choix d'un collectionneur de voitures de F1.

L'art au service du slot.

Thessalonique



DRS : Combien d'heures de travail réclame par exemple une formule 1 des années 70-80 ?

KD: la conception et les tests d'un nouveau modèle prennent de 3 à 5 mois jusqu'à ce qu'il soit terminé. Pour les modèles existants un client devra attendre en général 4 à 6 semaines parce que pendant la réalisation de ce modèle commandé je dois également continuer à fabriquer et développer les nouvelles voitures. Je travaille à flux tendu et n'ai donc pas de stock.



LES AMIS DU CLUB | L'ÂGE D'OR DE LA FORMULE 1

Kostas Dzingovic / Le Dieu Grec des F1 de slot.

Par David

L'art au service du slot.

Thessalonique



DRS : Vous vendez vos voitures exclusivement sur Internet ? Votre clientèle est-elle plutôt internationale ou européenne ?



KD: Pour l'instant, je ne travaille que sur Facebook et Instagram. Il y a bien sûr des clients qui ont déjà vu les modèles dans un magazine ou sur Pinterest et qui m'envoient ensuite un e-mail. Je vends mes voitures partout dans le monde, pas seulement en Europe. La majorité de mes clients se trouvent en Amérique et au Japon.

Caractéristiques F1 de la collection « Golden Era »

Echelle: 1:32 - **Poids moyen :** 70 g (environ)

Aimant: non - **Moteur:** Inline 19000 Tpm (12V)

Pignon/couronne: 9/21/16/17- **Roues:** Aluminium

13.1x9,9 (Avant)/ 13,2x13,6 (Arrière) Nono Slot

Carrosserie: Résine SLA en impression 3D.

Pneus: Nono Slot (P-01)- **Prix:** 300 € (+ FDP)



L'art au service du slot.

Thessalonique



DRS : Combien de voitures avez vous produites au total depuis vos débuts et quelle est celle dont vous êtes le plus fier?

KD: Jusqu'à aujourd'hui j'ai conçu 9 modèles (certains d'entre eux comptent même 2 ou 3 variantes). Je suis fier de chaque modèle et pour être honnête, chaque fois que j'en crée un nouveau, j'en suis amoureux et je pense que c'est le meilleur que j'ai jamais fait. Je ne sais pas si l'un d'entre eux se démarque. En ce moment, j'en ai presque fini avec la Brabham BT49C et j'en suis très fier aussi. Mais peut-être que demain, quand je travaillerai sur la nouvelle F1, je penserai probablement la même chose?



LES AMIS DU CLUB | L'ÂGE D'OR DE LA FORMULE 1

Kostas Dzingovic / Le Dieu Grec des F1 de slot.

Par David

L'art au service du slot.

Thessalonique



DRS : Sur le plan technique, quelles sont les pièces que vous achetez et que vous ne produisez pas vous-même pour vos F1 et pourquoi ce choix ?

KD: L'équipement que je ne fabrique pas mais que j'achète sont les pneus, la boîte (vitrine), le support moteur. J'utilise un modèle spécifique parce que je pense que c'est le meilleur choix qui soit.



LES AMIS DU CLUB | L'ÂGE D'OR DE LA FORMULE 1

Kostas Dzingovic / Le Dieu Grec des F1 de slot.

L'art au service du slot.

Thessalonique



DRS : Vous fabriquez quasiment intégralement vos voitures sauf les décalques. Comment faites vous ?

KD: Oui je conçois l'intégralité de mes voitures d'où le temps assez long pour les produire ainsi que les parapluies des pilotes. Chacun est spécifique à chaque équipe de F1 et donc les couleurs et les décalques aussi. En ce qui concerne les décalques c'est un ami à moi qui me les fournit par l'intermédiaire de sa société « LM design ». Il a un grand choix. Allez voir sur son site, ses produits sont supers !
<https://www.lmdecals.gr/index.php/el/>



LES AMIS DU CLUB | L'ÂGE D'OR DE LA FORMULE 1

Kostas Dzingovic / Le Dieu Grec des F1 de slot.

L'art au service du slot.

Thessalonique



DRS : Quelle est la voiture qui vous a demandé le plus de travail et quels sont vos futurs projets ?

KD: C'est certainement la première voiture que j'ai fabriquée (Ligier JS11 de 1979), qui m'a demandé presque un an de travail. Un autre modèle difficile était la RENAULT RE 30 de 1981. J'ai annoncé sur mon groupe Facebook 3 autres modèles : La Williams FW11B de 1987, la Ligier JS17 de 1981 et la Benetton B187 de 1987. Je ne sais pas si je vais finir le dernier cette année, mais j'ai déjà commencé les deux premiers. Lorsque ces modèles seront prêts, j'aurai atteint mon objectif de 5 modèles de la saison 1981 et de 5 pour la saison 1987. Ensuite je passerai à des Formule 1 d'une autre saison. A suivre donc.



La rédaction tient à remercier Kostas Dzingovic pour sa gentillesse et sa disponibilité. Nous suivrons les prochaines créations de l'artiste Grec et vous les dévoilerons dans nos pages...

<https://www.facebook.com/groups/158722311454258>



Photos: Kostas Dzingovic. Propos recueillis et traduits par Pégone.



Si un des modèles de F1 de Kostas vous intéresse rendez-vous sur **Golden Era F1 Slot Cars** sur FaceBook et contactez le par email: goldeneraf1slotcars@gmail.com

LES AMIS DU CLUB | UNE SPÉCIALE SUR L'ÎLE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 5 ème Partie: Le mur de soutien.



Par Pépone de l'Argentière



Sur ma piste je savais que je pourrai installer un mur de soutènement comme on en trouve sur toutes les routes de spéciales de rallye en montagne. A l'image des célèbres virages en épingle du col du Turini. Je tenais absolument à avoir un mur de ce type sur le tracé et son emplacement a tout de suite été une évidence...

La piste avant l'installation du mur de soutènement.



Son emplacement s'est imposé naturellement grâce au « S » se situant au dessus du tunnel qui formait le dénivelé adéquat. C'est donc là que j'ai commencé à construire le support pour ce mur...

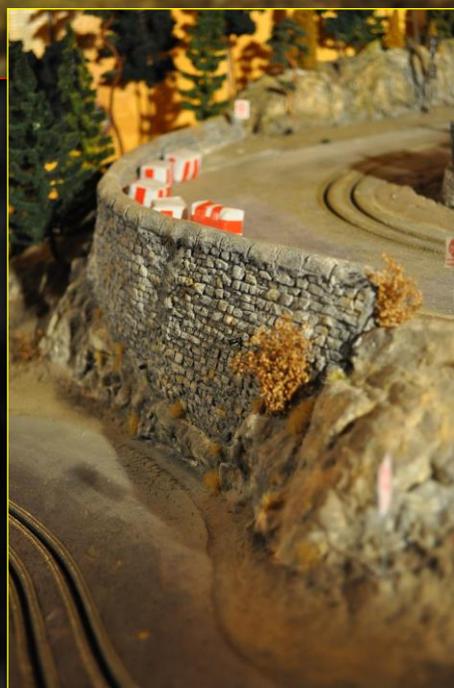
LES AMIS DU CLUB | UNE SPÉCIALE SUR L'ILE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 5 ème Partie: Le mur de soutien.

Par Pépone de l'Argentière



Le mur de soutènement terminé et patiné, avec la végétation posée et les figurines installées.



J'aurai pu réaliser un mur dans du styrodur ou du polystyrène mais comme je souhaitais avoir un mur avec du relief et un aspect vraiment réel, j'ai décidé de partir sur un modèle moulé. Au départ j'ai fait une première tentative en moulant de vrais cailloux dans du latex. Mais le résultat ne me convenait pas donc je me suis retourné vers un moule de mur (pour modélisme ferroviaire) plus réaliste. Une fois collé sur le support ce mur a du être retravaillée un peu (pour cacher la jointure entre les deux pièces notamment), avant de passer à l'étape de la peinture...

Un travail de peinture un peu plus long et méticuleux puisqu'il a fallu dans un premier temps, peindre les pierres du mur une à une en plusieurs coloris différents, avant de passer ensuite la patine...

LES AMIS DU CLUB | UNE SPÉCIALE SUR L'ÎLE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 5 ème Partie: Le mur de soutien.



Par Pépone de l'Argentière



Puis la mise en peinture des rochers sur lesquels est posé le mur de soutènement a elle aussi demandé plusieurs couches, afin d'obtenir l'effet désiré. En effet je voulais que ces rochers fassent bien ressortir le mur mais mettent aussi en valeur la piste qui serpente autour de lui.



Ensuite j'ai réalisé la pose de la végétation environnante (herbe, arbres et arbustes divers), afin de ne plus à avoir à revenir sur cette zone de la piste...

LES AMIS DU CLUB | UNE SPÉCIALE SUR L'ILE DE BEAUTÉ

Tour de Corse n°2 / 5 ème Partie: Le mur de soutien.



Par Pépone de l'Argentière



Au final le résultat me convient car le mur correspond vraiment à ce que je recherchais.

A suivre.

Par Gilles

SUPERVAN

Malgré une longue et éclectique carrière, Sarel van der Merwe figure rarement parmi les pilotes les plus reconnus en Europe. Il était pourtant extrêmement rapide et spectaculaire.

A l'instar des frères Scheckter, de Wayne Taylor ou de Tony Maggs, Sarel van der Merwe est l'un des rares pilotes sud africains à avoir vu sa carrière s'étendre à l'international. Immense Rallyman dans son pays, totalisant 11 titres nationaux, c'est en endurance qu'il s'est distingué en Europe et en Amérique du Nord !

C'est en 1983 que sa notoriété dépassera ses frontières, lorsqu'il s'engagera aux côtés de Gianpiero Moretti sur sa Porsche 935, réalisant ses 3 premiers podiums en IMSA. L'année suivante, dès le début de saison, aux 24 heures de Daytona, il menera à bien un succès totalement sud africain. Sur la March 83G du Keepy Krauly Racing, il permet à ses 2 compatriotes Graham Duxbury et Tony Martin d'accéder à la Victory Lane devant la Porsche 935 de Bob Wollek, AJ Foyt et Derek Bell!



Fort d'une autre victoire en solo à Lime Rock, il se classe 5eme du championnat auteur de 3 podiums, d'une pôle et d'un meilleur tour. En parallèle, John Fitzpatrick lui fait alors confiance pour épauler Philippe Streiff et David Hobbs aux 24 heures du Mans sur sa Porsche 956. Ils se classeront 3eme lors de sa première participation !



Sideways SW57 Porsche 935/78 - 81 Moby
Dick - MOMO Racing IMSA Portland 3hrs. 1983

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

Sarel van der Merwe - SUPERVAN

Par Gilles

Slot.it CA03m Porsche 962C LH n.18 Le Mans 1988



Il court peu en 1985, préparant l'arrivée de la Chevrolet Corvette GTP de Hendrix Motorsport. Mais rapidement après son engagement, il lui attribuera une première pole position aux 3 heures de Daytona. Pour la nouvelle saison, l'auto est fin prête ... Et promet beaucoup ! La fiabilité sera malheureusement prise à défaut mais « Supervan » révèle sa vélocité au grand jour, 3 podiums dont 2 victoires à Road Atlanta et West Palm Beach avec « Doc » Bundy, 3 meilleurs tours ... Et 7 pôles ! Les saisons se suivent et se ressemblent... La voiture est brillante mais fragile, une 2eme place en solo à Laguna Seca et 3 autres podiums sont conquis par équipage ainsi que 3 meilleurs tours et 4 pôles positions. Mais le manque de constance le voit figurer en 10 ème place du championnat en chaque occasion. Il signe le dernier podium de la Corvette la saison suivante avant l'arrêt du programme. On le verra encore signer des podiums et des places d'honneur notamment à Daytona et Kyalami sur Porsche 962C jusqu'au début des 90's puis il recentrera de nouveau sa carrière dans son pays.

Extrêmement rapide, crédité de 14 pôles en IMSA et de nombreuses premières lignes, il n'a pas bénéficié des résultats escomptés, parfois en raison du matériel , parfois en raison de coéquipiers... Reconnu comme l'un des meilleurs, il disputa à plusieurs reprises les 24 h du Mans en Porsche 956/962C. Son meilleur résultat fut son premier engagement. Là non plus il ne fut pas souvent chanceux, à l'image de sa prestation pour l'équipe Porsche officielle. Parti en première ligne, il fut victime d'une panne mécanique alors qu'il menait. Pire encore en 1985, formant un équipage de premier plan avec Kunimitsu Takahashi et Jo Gartner chez Kremer, quand le prometteur autrichien se tua juste après l'avoir relayé. Il couru contre les plus grands : Klaus Ludwig, Bob Wollek, Hans Joachim Stuck, Derek Bell, Al Holbert et Hurley Haywood entre autres et disait ne craindre personne en endurance sauf Stefan Bellof (portrait du DRS magazine N°10).

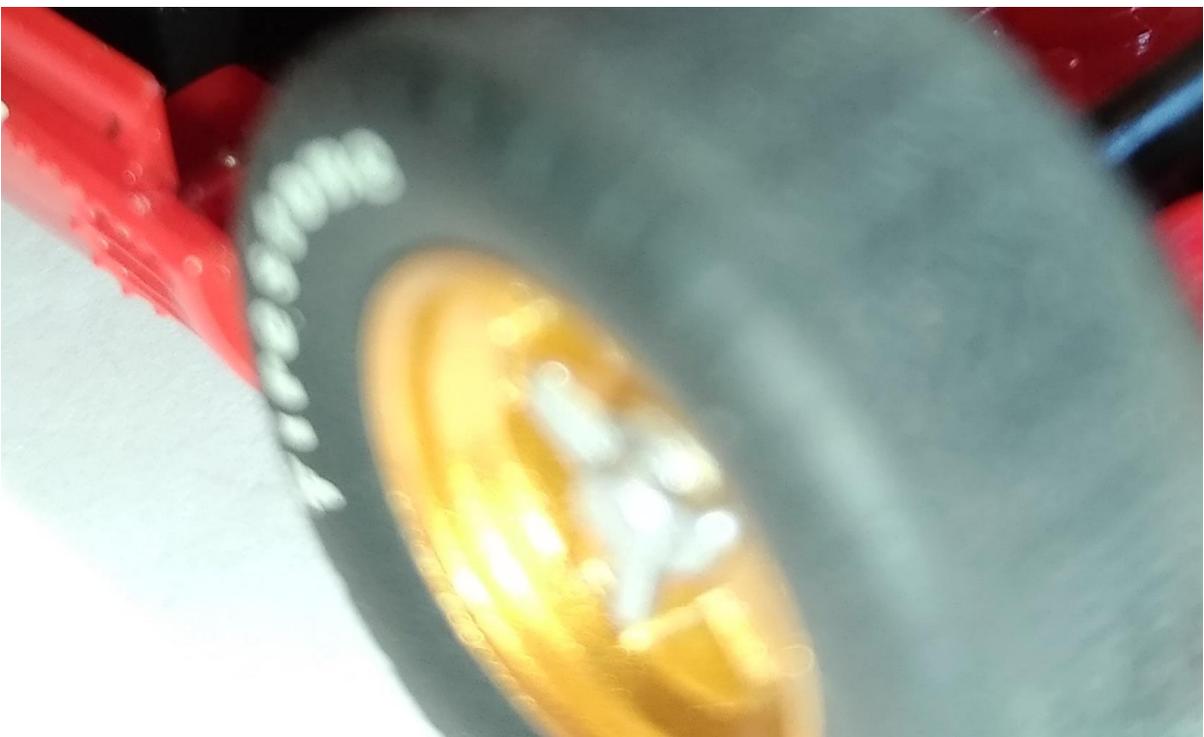
Après une carrière, notamment nationale, étendue sur 5 décennies, Supervan ne s'est pas toujours pas détaché du monde de l'automobile à 75 ans ce 5 décembre. Joyeux anniversaire !



Slot.it CA02h Porsche 956LH - n°33 3rd 24h Le Mans 1984



TECHNIQUE

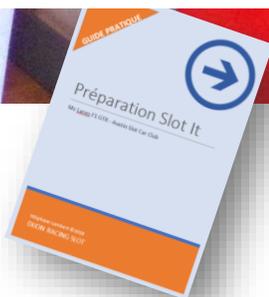


TECHNIQUE | Guide Pratique (5/7)

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



REGLAGE DU TRAIN AVANT - PART 2

Le réglage du train avant est important. En effet, contrairement à une 'vraie' voiture, la direction d'une Slot Car est assurée par son guide. A ce titre, les roues avant ne doivent pas gêner le déplacement de la voiture, tout en assurant de la stabilité en virage. Il est conseillé de régler les roues $\frac{1}{2}$ mm au-dessus de la piste, la voiture en appui sur ses patins. Cela permet de réduire la friction en ligne droite.

MATERIEL NECESSAIRE :

- Vis sans tête M2x6 (ref PA37) et M2x3 (Ref PA40)

MODE OPERATOIRE :

4. Vérifier que les deux roues soient $\frac{1}{2}$ mm au-dessus de la piste



5. Plaquez les deux roues contre les guides, mais laissez un léger jeu, afin que les roues tournent librement



6. Contrôler le fonctionnement en plaquant le guide : les roues doivent tourner librement



TECHNIQUE | Comparatif: les poignées de Slot Poignée Jacques Bavard (2/2)

Par Didier

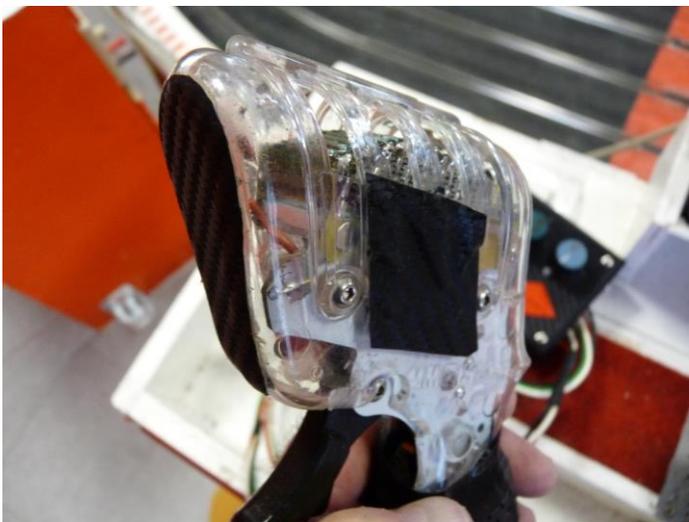
Conscient que l'on vit une époque où il nous en faut toujours plus, Jacques se remet au travail.

Tout en gardant les fondamentaux de sa première génération de poignées, c'est-à-dire une poignée sans contact grâce à des ILS plutôt qu'une platine avec des résistances, il fallait apporter plus de possibilités de réglages à la partie puissance.

À ce moment de la réflexion, il y avait un choix à faire : soit il fallait implanter directement sur la poignée les potentiomètres supplémentaires et leurs circuits dédiés, soit caser le tout, dans un boîtier déporté.

C'est la deuxième solution qu'il a choisie. L'avantage de ce choix fut de garder une poignée légère et très compacte.

Une approche différente de la philosophie des autres fabricants concernant la gestion de la sensibilité, de la courbe de puissance et de l'anti-



patinage conduisit Jacques à repenser le virage en trois parties distinctes.

On ne parlera pas de la ligne droite, vu que votre doigt écrase fortement la gâchette non ! Mais plutôt du virage. En fait en slot, comme dans la réalité, ce sont bien ces petites portions de circuit qui posent problème, mais c'est aussi une grande satisfaction quand ça passe bien non ?



TECHNIQUE | Comparatif: les poignées de Slot

Poignée Jacques Bavard (2/2)

Par Didier

Notre constructeur bourguignon a découpé les virages en 3 parties : l'entrée, le virage proprement dit, et la sortie. Ce qui conduit à retrouver, sur le boîtier 1 potard dédié à chaque zone de virage : le jaune pour l'entrée, le vert pour la vitesse de passage dans notre virage, et le bleu pour la sortie.

Le jaune et le vert sont intimement liés. Si on peut rapprocher le jaune de la sensibilité chez les autres poignées, le potentiomètre vert a une action plus subtile qui n'est pas toujours facile à appréhender. Pour le bleu, par contre, c'est très évident et corrige facilement les coups de raquettes en sortie de virage, grande consommatrice de dixième.

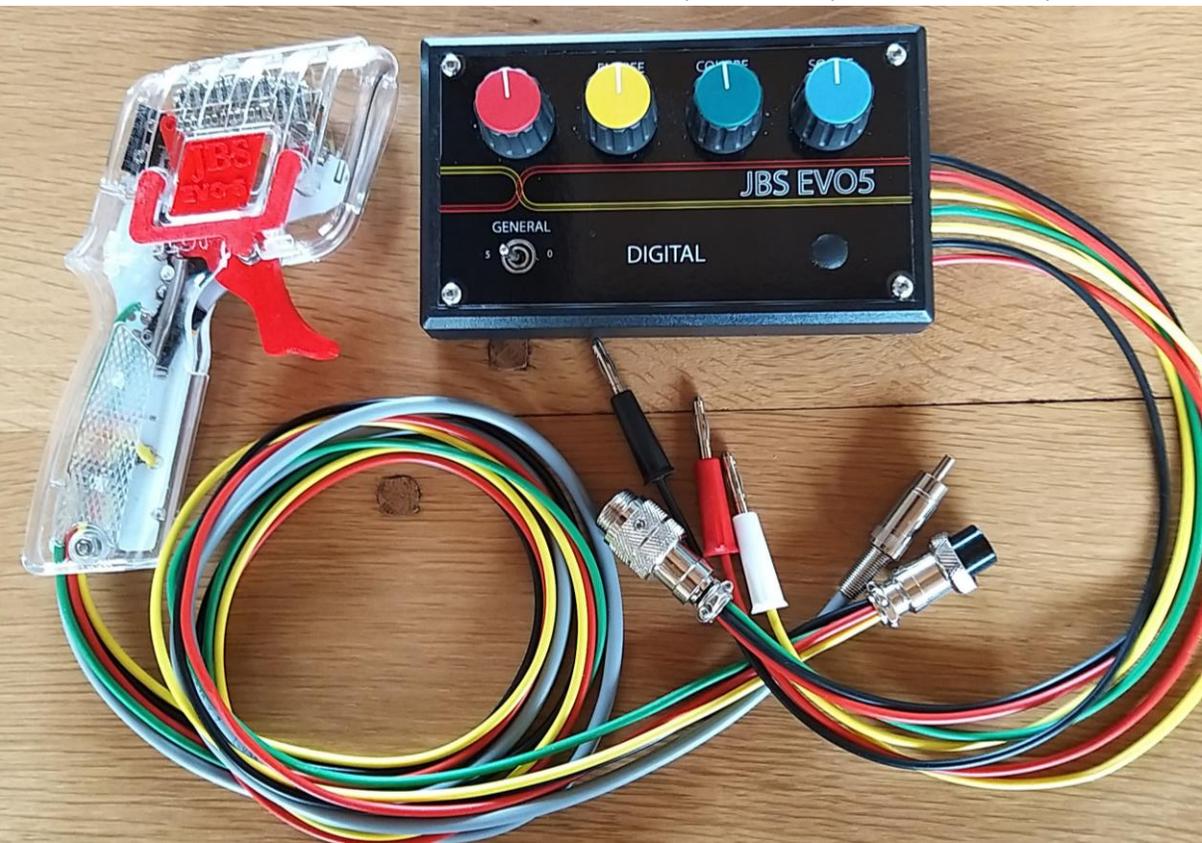
Petite subtilité, entre le digital Davic et l'analogique, c'est que le sens des potentiomètres est inversé. Ce qui est plein

"pot" en digital est au mini en analogique et inversement.

Même si tout ceci n'est pas simple au début, ce n'est en fait pas plus compliqué à utiliser qu'une poignée Slot-It.

L'efficacité est au rendez-vous, même si il est pas toujours aisé de corriger ses réglages tout en pilotant. Par contre on apprécie la légèreté et l'encombrement de cette poignée. On a là une poignée parfaitement adaptée à de longues parties de pilotage. Avec un peu de maîtrise, on constate que les temps aux tours s'améliorent et ceci grâce à ce réglage de sortie de virage.

On peut dire que le contrat est rempli, on a une poignée performante, parfaitement adaptée à l'analogique, et au Davic. Elle offre des possibilités que l'on ne trouve pas ailleurs.



TECHNIQUE | ESSAI NOUVEAUTÉ

Châssis Posillipo Slot Car – 1ère Partie

Par Stéphane



Il y a quelques semaines, nous avons été contacté par Claudio de Posillipo Slot Car.

En effet, il souhaitait nous faire découvrir les derniers projets de ce club un peu particulier, porteur de projets d'amélioration des voitures que nous utilisons régulièrement dans nos clubs.

Avant d'aller plus loin, quelques questions pour connaître un peu mieux Posillipo Slot Car et comprendre pourquoi leurs châssis pourraient apporter plus de performances à nos voitures:

DRS Magazine: Claudio, pouvez-vous nous faire un historique de Posillipo Slot Car?

Claudio: Le début de la conception et de la construction de Chassis à l'échelle 1/32 par Posillipo Slot remonte aux années 1970.

A cette époque il n'y avait pas beaucoup de modèles performants et le Posillipo Slot a décidé de fonctionner avec des châssis construits de manière artisanale en utilisant des tubes en laiton et les carrosseries en Lexan de l'anglais Beta.

Avec l'avènement des modèles Ninco dans les années 80 et 90, les cadres en laiton sont tombés en désuétude.

Récemment la disponibilité de logiciels de modélisation 3D simples à apprendre et à utiliser, a donné la possibilité de reprendre l'activité de conception avec une production qui n'est pas plus artisanale, mais basée sur le procédé répétitif de fabrication additive 3D.



TECHNIQUE | ESSAI NOUVEAUTÉ

Châssis Posillipo Slot Car – 1ère Partie

Par Stéphane



DRS Magazine: Quels sont les avantages de vos châssis?

Claudio: Les avantages de la configuration du châssis PSC sont la contrôlabilité, la fiabilité de conduite et la facilité de réglage du châssis pour obtenir des performances similaires des modèles entre eux, avec différents carrosseries.

Il y a aussi un avantage car, même si vous changez de catégorie, par exemple de Gr5 à GT, la préparation des modèles pour les courses sera plus facile et les caractéristiques de pilotage seront très similaires, au profit du plaisir.

Le point fort du projet est le choix du moteur à cage courte. Ce moteur présente une courbe de puissance graduelle qui le rend beaucoup plus contrôlable, contrairement aux moteurs à grosse cage, de type Flat ou Boxer, qui offrent une réponse abrupte.

La différence est évidente si l'on regarde les courbes de comparaison théoriques entre les deux types de moteur.

Enfin, un autre avantage est que le châssis peut accueillir à la fois des moteurs Slot it du type MX et NSR du type Shark à cage courte, bien que ce dernier soit plus grand.

L'avenir imminent

Les nombreux châssis disponibles s'adaptent aux carrosseries Sideways, mais un nouveau kit dédié à la Ferrari 488 de Carrera est déjà disponible.

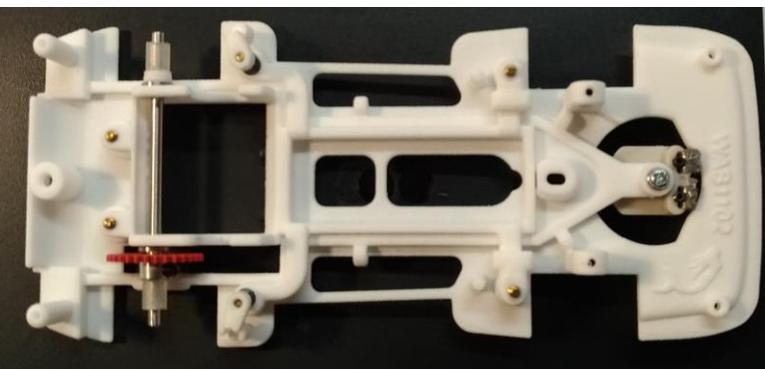


D'autres châssis seront ajoutés prochainement pour les GT de NSR et Slot it.

Futur

Celle ci n'est que la première phase du projet. La phase suivante, déjà commencée et testée sur piste, se caractérise par une architecture de châssis différente et inédite.

Prochain numéro: présentation détaillée du châssis pour Ford Capri Gr5.



RESULTATS | Back to Race Championship

Porsches en ballade

Par Stéphane

Ce mois-ci, en raison des impératifs de bouclage du magazine, nous ne pourrons pas vous présenter les résultats de la manche du 'Back To Race Championship'.

Mais nos superbes Porsche ce sont promenées dans la Concession Porsche Dijon. Retour en images.



Retrouvez nos Porsche et le son d'une 'vraie' GT3 sur notre chaîne Youtube.



Un grand merci à Monsieur Petitjean et à toute son équipe pour leur accueil chaleureux.

DRS
MAGAZINE
dijon-racing-slot.com

BACK TO RACE CHAMPIONSHIP

NSR
PROFESSIONAL SLOT CARS



DIJON RACING ★
compétitions autos miniatures ★ **slot**

RESULTATS | Course de Cressy sur Somme

13 et 14 novembre 2021

Par Didier

Tous les résultats officiels sur le blog du CSM: <http://slotmontagne.unblog.fr/>



Cressy sur Somme , Populations 184 habitants, joli port de pêche de la Saône-et-Loire; maintenant les moqueurs silence!

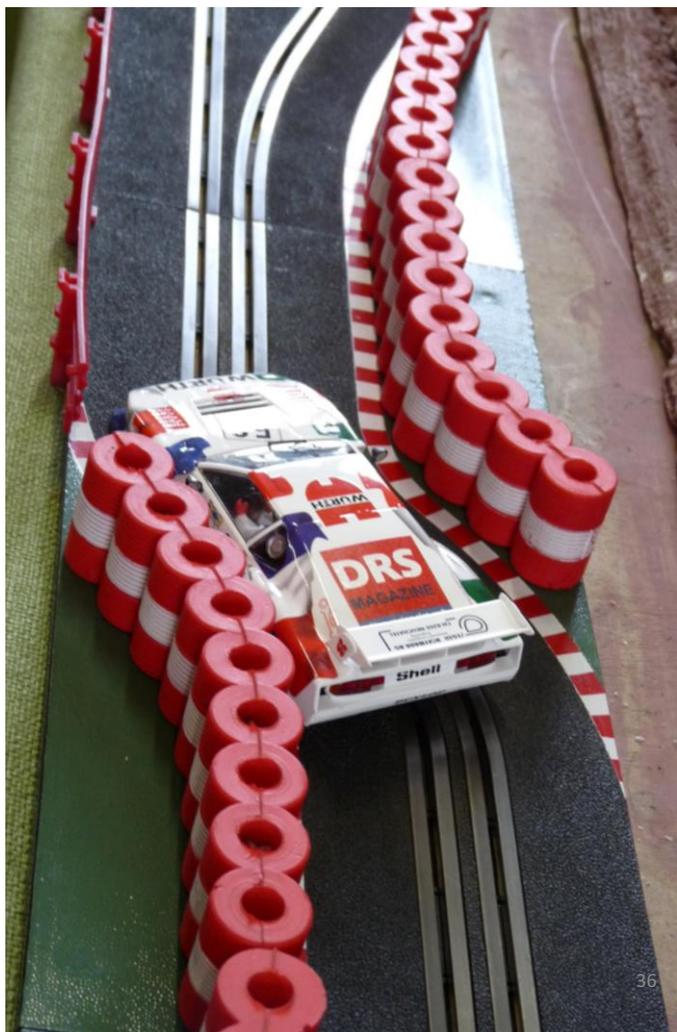
Pour ce week-end du 13 et 14 novembre, c'est dans ce lieu bucolique que le Challenge slot montagne a monté son barnum, ou plutôt son circuit pour cette dernière manche de la saison 2021.

Bien sûr, même si les titrés en SCX Vintage et en groupe B étaient connus, tout les animateurs de ce championnat était présents.

Personne n'aurait manqué le mano a mano en Vh entre votre serviteur et Chico le druide ; quant au péteur nougadier et sa terrible norma rien au monde n'aurait pu lui interdire de rejoindre Cressy.

La bataille du dimanche fut belle, et il faut noter la montée en puissance des filles en groupe A, la catégorie des voitures les plus rapides soit dit en passant, qui se mêlèrent à la bagarre de tête de fort belle manière. (Pour des filles, il ne peut en être autrement !)

La Norma finit par l'emporter et son pilote montilien fêta bruyamment son titre.



RESULTATS | Course de Cressy sur Somme

13 et 14 novembre 2021

Par Didier

Tous les résultats officiels sur le blog du CSM: <http://slotmontagne.unblog.fr/>



En véhicule historique malgré des problèmes de garde au sol, le druide imposa sa M1 dans l'ultime montée, alors que son adversaire en l'Alpine A 310 partait à la faute.

Une saison se termine et beaucoup pensent à la saison suivante.

La remise des prix fut le moment où beaucoup échangèrent sur la voiture à choisir pour 2022 .

Pour l'instant, les dates et les sites ne sont pas encore définis.

Si Cressy sur Somme a eu la lourde tâche d'organiser l'ultime manche de cette saison 2021, aura t'elle l'honneur d'ouvrir la saison en mars 2022 ?

En attendant une nouvelle saison aussi animée et conviviale que celle qui vient de s'écouler, il est important de remercier les organisateurs de ce championnat aussi unique qu'original. Maintenir pendant 7 saisons un tel événement, à ce niveau, malgré toutes les contraintes sanitaires, technique, logistique et bien autres encore, mérite un BRAVO à toute l'équipe et " vive la côte "



CHAMPIONNAT | Images des courses

12 Novembre
2021



26 Novembre
2021



CHAMPIONNAT

LE CLASSEMENT

Classement en live 

Classement générale – Saison 14

positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	1	340	Didier	13	9
podium	2	298	Philippe Ch.	14	3
podium	3	278	Stéphane	13	1
top 10	4	274	Cédric J.	14	
top 10	5	222	Patrick	13	
top 10	6	202	Jean Daniel	9	2
top 10	7	179	Michaël	13	
top 10	8	168	Christian	10	
top 10	9	86	Denis	5	
top 10	10	68	Claude	3	
challenge	11	24	Arnaud	2	

LE CALENDRIER DES PROCHAINES COURSES

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

DATE	Catégorie	Illustration
23 décembre 21	LMP & GT	
30 décembre 21	 TREVE DES CONFISEURS: MANETTES AU REPOS 	
7 janvier 22	2RM & SCX <small>1:32 scale racing system</small>	
13 janvier 22	GR5	
21 janvier 22	Groupe	



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.



RETROUR SUR NOS ANIMATIONS

PORSCHE DIJON & BWB – 17 & 18 novembre 2021



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

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

L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.

AC Cobra #3 >1963

L'AC Cobra n°3 des 24 heures du Mans 1963

Patronnée par le Sunday Times l'AC Cobra CS2131 a été construite en Angleterre chez AC. Elle est managée par un Stirling Moss barbu utilisant un porte voix pour donner ses ordres à l'équipe ce qui lui assure une affluence de photographes à chaque arrêt de ravitaillement. La voiture est confiée à Ninian Sanderson vainqueur de l'édition 1956 sur Jaguar Type D et dont c'est la neuvième participation au Mans et au pilote de l'usine AC Peter Bolton. Elle est chaussée de pneus Dunlop montés sur des jantes également de marque Dunlop en aluminium de 6" à l'avant et 7" à l'arrière. Le poste de pilotage a la particularité d'être à droite.

Qualifiée en 21ème position avec un temps de 4'12"4, elle précède la Lola équipée du même moteur Ford de 7 dixièmes. L'AC (difficile de l'appeler autrement, puisqu'elle était engagée par l'usine anglaise) allait aussi s'avérer la meilleure représentante du clan Ford durant la course. Bolton pointera en 13ème position lors des premiers tours, juste devant la Lola. Elle révéla combien son accélération et sa vitesse de pointe étaient élevées, mais aussi combien elle était délicate à conduire dans les grandes courbes. Sa consommation de carburant fut particulièrement élevée, ce qui l'obligea à de trop fréquents arrêts de ravitaillement.



Sanderson connaîtra une belle frayeur en glissant sur l'huile laissée dans la courbe des Hunaudières par l'Aston Martin de Bruce McLaren. Par miracle, la Cobra verte s'arrêtera sur la piste et pourra poursuivre sa course. Elle sera également retardée par une courroie de ventilateur baladeuse et un échappement desserré. Pointant dans le top 10 après 11 heures de course, elle progressera jusqu'au 6ème rang, avant de s'incliner à trois heures de l'arrivée face à la Ferrari 330 LMB de Piper/Gregory. Finalement classée 7ème et première des non-Ferrari, elle remportera également la classe 4001-5000 cm3.



L'HISTOIRE DU SLOT RACING | LE MANS SLOT RACING

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

AC Cobra #3 >1963



Carrera

Fidélité :



Performances :

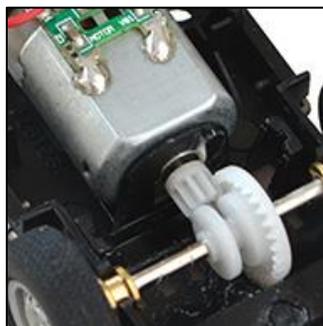


lemans.slot-racing.fr

L'AC Cobra Carrera 20027482

Carrera ne s'est pas contenté de reproduire une n-ième version de Cobra mais a judicieusement choisi la fine 289 équipée de son hard top. La finition est exceptionnelle pour un modèle de grande série. La décoration est fidèle dans ses moindres détails jusqu'aux minuscules rivets qui servent à la fixation des supports de cric. Dommage que les papillons de roues n'aient pas fait l'objet d'une pièce spécifique, ils ne figurent que comme un détail de moulage des jantes.

Carrera a utilisé les mêmes plans pour reproduire la Cobra blanche numéro 4 et la numéro 3 ce qui conduit à une erreur : la conduite devrait être à droite. Sur la piste, une fois les énormes aimants démontés, le châssis ultra-rigide ne permet pas la moindre erreur de pilotage. Le poids important corrige un peu les réactions de la voiture mais la voie étroite entraîne bien souvent des sorties de route. Le moteur est puissant et les grandes roues promettent une vitesse de pointe élevée.



L'HISTOIRE DU CLUB |

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

2014 – La Montée Cristo (suite)

Episode 10

Les rails ou plutôt le rail, car nous avons coupé en deux des rails "Scalex Classic" dans le sens de la longueur, sont dessinés sur le contreplaqué. Un lot de vieux rails Scalex offert par un membre du DRS. Le cloutage commence au fur et à mesure qu'on avance. La monovoie s'installe doucement mais sûrement...



La côte fera au total 24,00m avec une déclinaison de 1,30m. Une fois les rails posés, les bordures ou échappatoires sont réalisés en ciment, poncés et peints.

Bien entendu, à piste exceptionnelle, décors exceptionnels c'est comme ça chez nous. Voici la photo de la "côte" terminée fin Février 2015.

Ce circuit a été vu dans un magazine de "slot racing" Anglais, d'après Arnaud Grimaud du CSM. Juste magique, cette maquette ! Regardez ça....



POUR COMMANDER LA VERSION IMPRIMEE DE CE MAGAZINE, RIEN DE PLUS FACILE:

Rendez-vous sur www.slotcar-union.com puis
cherchez 'DRS MAGAZINE' dans le moteur de
recherche :

The screenshot shows a web browser window displaying the Slot Car Union website. The page is for 'DRS MAGAZINE Numéro 9'. The browser address bar shows the URL: <https://www.slotcar-union.com/fr/slot-car-union/20534-drs-magazine-numero-9-9791034376377.html>. The website header includes the Slot Car Union logo, navigation menus for 'MARQUES' and 'PRODUITS', and a search bar containing 'DRS MAGAZINE'. Below the header, the page displays search results for 'DRS MAGAZINE'. The main content area features a large image of the magazine cover for 'Numéro 11', which includes articles like 'Tour de Corse n°2', 'L'AGE D'OR DE LA FORMULE 1', and an 'INTERVIEW Andrea Novello'. To the right of the magazine image, the product details are shown: 'DRS MAGAZINE Numéro 11', 'Référence : DRSMagazine9', and 'Numéro 11 - Décembre 2021'. Below this, there is a price tag of '10,00 €' with a note 'Vous cumulez 10 points de fidélité'. A quantity selector is set to '1', and there are buttons for 'COMMANDER MAINTENANT' and 'EN STOCK'. At the bottom of the product area, a banner reads 'LIVRAISON OFFERTE DÈS 100€ D'ACHATS*'. The footer of the page contains links for 'Description', 'Fiche technique', 'Questions', and 'Photos client'.

**En un clic, votre magazine qualité imprimerie est dans
votre panier!**

DRS
MAGAZINE

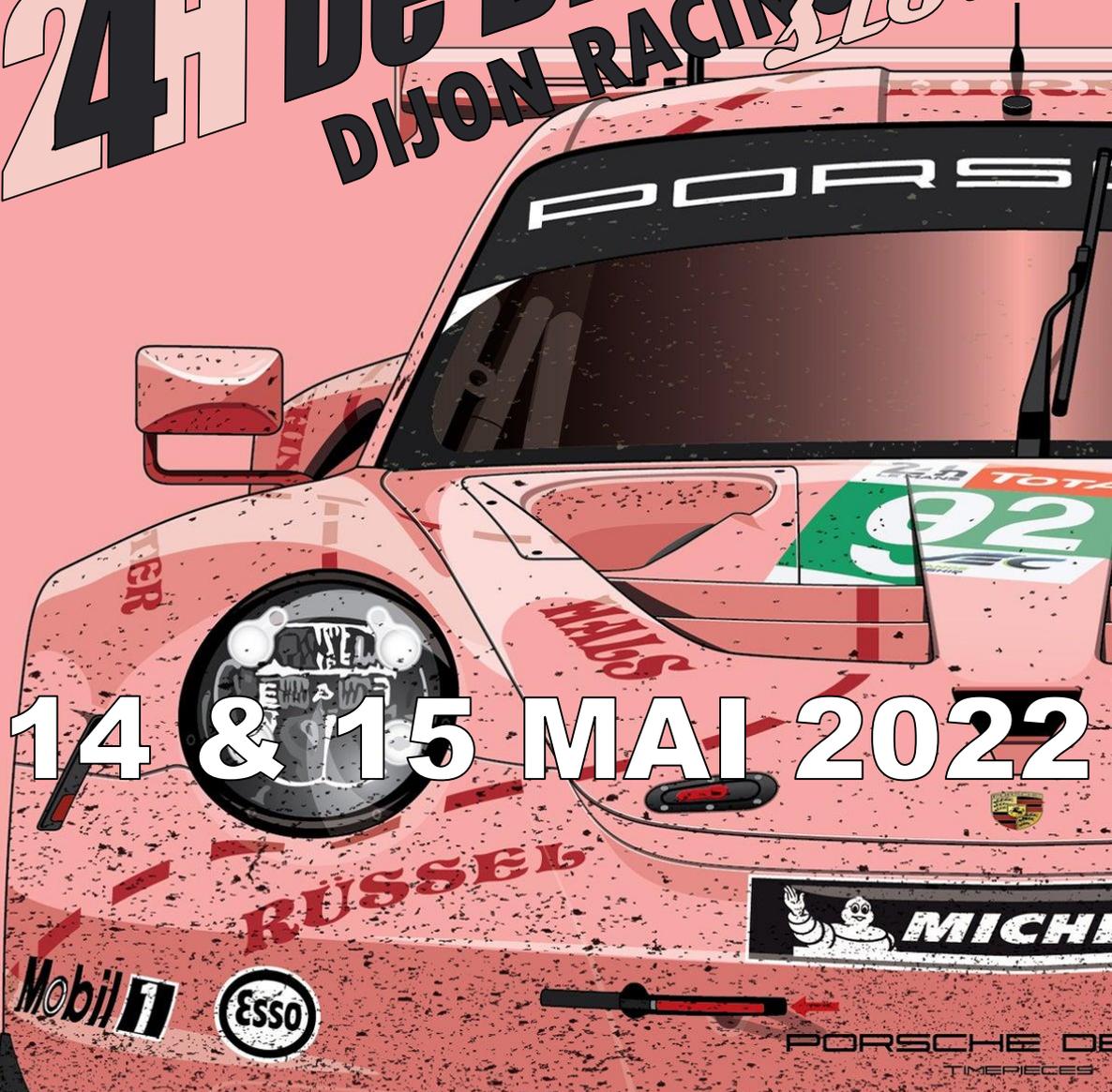
dijon-racing-slot.com

24H

DE DIJON
DIJON RACING Slot

GT3

14 & 15 MAI 2022



PORSCHE 997 NSR

BACK TO RACE TRIBUTE

Contact: DRS21.contact@gmail.com

www.dijon-racing-slot.com

Amis Sloteurs,

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

Source: Slotmods



DIJON RACING Slot



DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

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