

DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

Mai 2024

36

LE MAGAZINE DU SLOT RACING

SPÉCIAL ESSAIS



LABORATOIRE
DU DRS



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





Dijon CanAm Legends Endurance: un nouveau format de course.

Notre collaboration avec Thunderslot se poursuit et se renforce.

En effet, Armando Bizzotto et son équipe dynamique nous a demandé d'organiser une course autour de sa série CanAm. Comme vous le verrez dans la rubrique Essais, ces voitures sont très performantes sur notre circuit, ce qui promet une belle course, animée et rapide. Comme les voitures sont très bien équipées et performantes dès leur sortie de boîte, les châssis seront donnés le jour de la course, tirés au sort. Nous enverrons les carrosseries en kit blanc pour que chaque équipe la prépare et la décore. Nous en profiterons pour faire un vote pour la plus belle déco dans notre magazine.

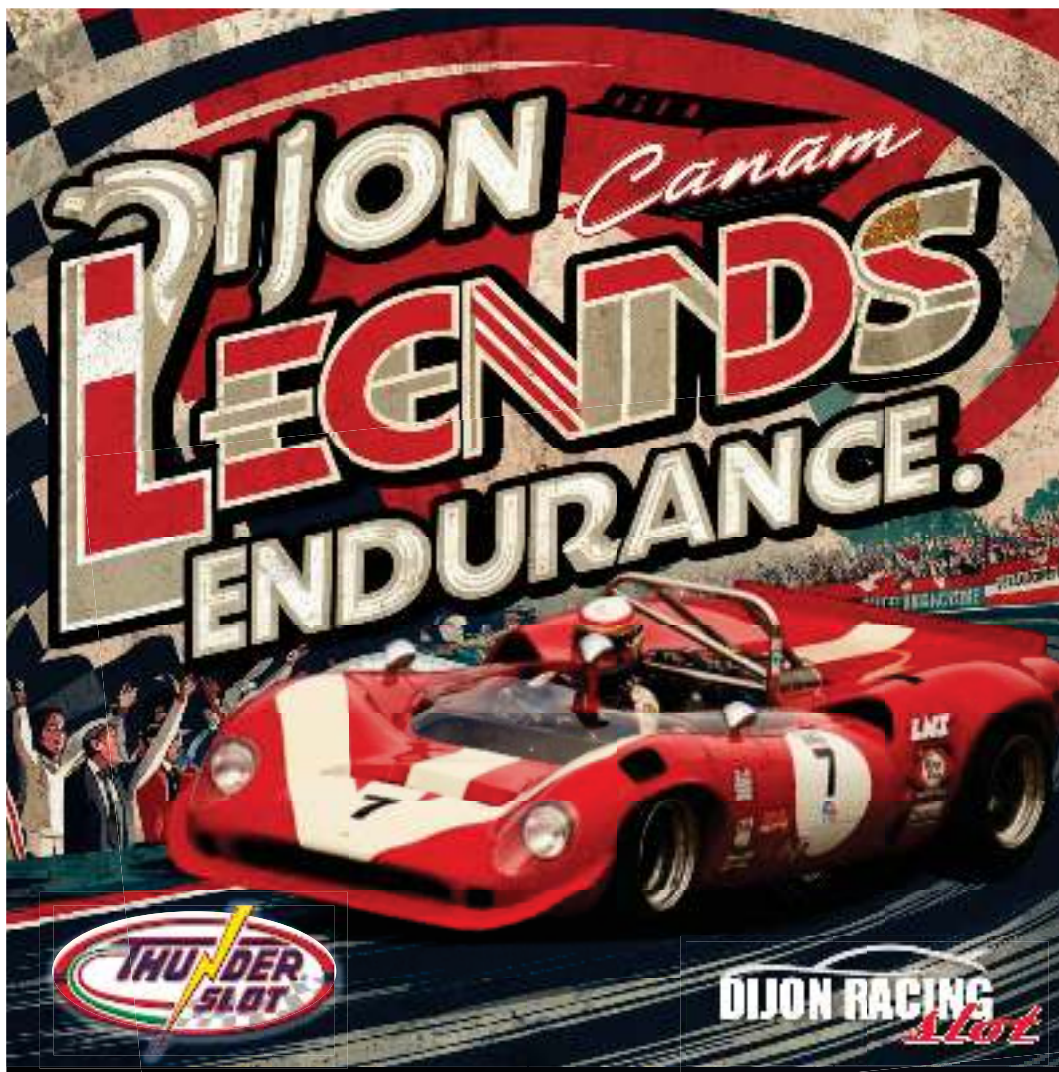
Elle se déroulera sur un week-end, en trois parties. Ainsi, après une matinée de roulages libres et de mise au point, une première course de deux fois trois heures sera organisée dans l'après-midi. Après un bon break bourguignon, nous enchaînerons sur une course de trois heures, de nuit.

Nous nous retrouverons le lendemain matin pour une course de trois heures, suivie de la remise des prix. Nous avons volontairement fractionné la course, afin de permettre à chacun de se battre pour la victoire, même en cas de problème majeur lors d'une session. En effet, chaque course se fera aux points et permettra d'équilibrer les chances de chacun.

Pour cette course, nous fournirons les voitures et les pneus.

Si cette course vous intéresse, réservez dès maintenant votre place. Vous êtes seul? Pas de problème. Nous montrons une équipe DRS Magazine pour permettre à chacun de rouler.





Dijon CanAm Legends Endurance

Sponsorisé par: Thunderslot

**Un week-end – 4 courses – 12
heures de roulage**

28-29 septembre 2024

Election de la plus belle déco

Contact: contact@dijon-racing-slot.com

www.dijon-racing-slot.com



Un essai du tonnerre!



Après la découverte que nous vous avons partagé dans le précédent numéro, inutile de vous dire que nous étions impatients de prendre les poignées.

Ce sont deux voitures fraîchement sorties de la boîte que l'on pose sur la piste. Pneus d'origine, même pas ouverts pour enlever l'aimant, car il n'y en a pas, et carrosserie serrée.

Avec mes deux compères du jour, nous sommes tout de suite agréablement surpris par le silence de ces voitures. La transmission plastique, ça a du bon. Pour des voitures qui n'ont jamais roulé, nous sommes bluffés par le rendement. Elles ne dé-slottent pas, et même ces pneus arrière d'origine, au dessin réaliste, fonctionnent pas mal. Le comportement est agréable. L'arrière glisse un peu, mais c'est très contrôlable. La McLaren est plus vive, l'arrière glisse plus que celui de la Lola, qui est dans l'ensemble plus accroché.

Bon, nous ne sommes pas en dessous des 10 secondes au tour comme peuvent l'être les meilleurs de cette catégorie.

Je décide de m'arrêter avec la McLaren pour donner un peu de "tilting" à la carrosserie et pendant que j'y suis, l'ouvrir pour régler le train avant et diminuer le débattement. Je prépare des vis allen pour le train avant, mais en fait pas besoin ; les 4 vis sont déjà en place. C'est bien la première fois que je vois une voiture complètement équipée et de surcroît montée. On règle avec le marbre, et c'est reparti. La Lola subira le même sort, tout en gardant ses caractéristiques. Vivacité pour la McLaren et stabilité pour la Lola. Dans l'ensemble, un petit avantage à la Lola, un petit peu plus rapide mais surtout plus constante, ce qui permet de garder un rythme dans l'ensemble plus élevé. Pour aller aussi vite avec la McLaren, il faudra être plus attentif et veiller à la faire moins glisser, ce qui demande plus de concentration.





En conclusion, on a affaire à 2 voitures non seulement très belles, qui peuvent être en bonne place dans une vitrine, mais aussi, et c'est tout aussi réjouissant, 2 voitures performantes.

Thunder Slot nous a fourni des pneus de sa production en 10.8x19 référence TY 004R slick. Dès les premiers mètres, la différence est flagrante par rapport aux pneus structurés d'origine, et au bout de quelques tours, le DS affiche un verdict sans appel : un bon 9,9s voire un gros 9,8. Ces pneus sont un peu particuliers. En effet, ils ne sont pas parfaitement symétriques. Sur l'un de leurs flancs, où l'on va trouver la marque "Thunderslot", ils sont beaucoup plus bombés, avec un fin liseré, tandis que le flanc opposé est plus vertical. Ils sont aussi très bien finis, et c'est à peine si l'on distingue l'empreinte liée à l'injection. Ils sont assez tendres, je dirais aux alentours de 20 Shore, mais on n'a aucune indication du constructeur.

Cette fois-ci, "c'est la guerre", pour reprendre une mauvaise appréciation. Stéphane décide de sortir sa Porsche 908 d'une autre marque italienne bien connue, mais elle, équipée de pneus français. Les temps sont très proches, mais les comportements sont différents. On note un petit avantage en ligne droite pour la 908, mais la Lola refait son retard dans la partie sinueuse du circuit. La Porsche a beaucoup plus d'heures de roulage que nos 2 Thunderslots. La McLaren suit, elle n'est pas distancée, mais la moindre petite erreur de son pilote ne lui permet pas de se mêler à la lutte des deux autres. Après l'échange des pistes et des pilotes, le scénario reste à peu près identique.



Les vis de la carrosserie et du berceau moteur sont métriques et légères

Les vis de réglages sont fournies de série avec la voiture: peu de marques vont jusqu'à ce niveau de détail



TECHNIQUE | Essais

THUNDERSLOT LOLA T70 CanAm – McLaren M6A Can-Am

Didier

Dans l'idée de trouver un semblant de hiérarchie, nous avons fait quelques tours, toutes les voitures avec les mêmes pneus. Il se dégage que les pneus TY 004R sont vraiment très performants, et, on est un peu plus rapide en Thunderslot, mais les temps sont très proches. Non seulement la marque Thunderslot nous fait de belles voitures mais aussi des pneus performants. Juste un petit regret, c'est qu'ils ne soient pas disponibles dans d'autres dimensions pour l'instant.

Dans le carton, nous avons à notre disposition deux autres types de pneus des TY 006RS pour piste non adhérente de couleur gris et aussi des TY 005RX spéciaux pour piste Carrera, gris eux aussi. Pour moi, des pneus prévus pour du Carrera performant sur du Carrera, pas sur du Ninco ! Point ! Là, en quelques tours, le DS a complètement perdu la tête, surtout avec les pneus no grip TY 006RS. Les voitures sont carrément "scotchées" à la piste et les temps sont en 9.6 voire 9.5. Les TY 005RX pour du Carrera sont presque aussi performants, je ne l'aurais pas cru si je n'avais pas vu ces temps s'afficher sur le DS. On a plus de dérive, la seule limite est quand les voitures lèvent les roues et basculent. En dehors des temps, le comportement des voitures est moins sympa ; à réserver donc sur les pistes prévues. On est souvent surpris quand la voiture se met sur le toit. La limite est moins facile à cerner. Le fait que les pneus soient gris permet de mieux les identifier, et évite de cette façon toute confusion avec d'autres gommages.

Thunderslot nous a mis à disposition des voitures aussi belles que performantes. Quant aux pneus, ils nous ont surpris par leurs qualités et leurs performances eux aussi. Un grand merci à cette marque pour leur confiance, mais surtout pour la qualité de leurs produits, c'est du top !

À titre personnel, j'attends avec impatience la Ferrari 330 Can-Am.



Le DRS Magazine
tiens à remercier
vivement



