Ce bulletin, dans sa version papier, même distribué par les revendeurs de Slot Racing et de Modélisme est GRATUIT. En dehors des frais éventuels de transport (si vous souhaitez recevoir ce bulletin chez vous) aucune participation financière ne peut vous être demandée. Une version électronique, téléchargeable et compatible pour une édition sur votre imprimante personnelle, est également disponible, GRATUITEMENT, sur le site de la rédaction, Albi Slot GP à http://slot.racing.online.fr

Droits d'auteur et copyrights: tous les textes et photos de ce bulletin sont la propriété de leurs auteurs. Aucune reproduction, même partielle, en dehors d'un usage privé non commercial ET sans diffusion, n'est autorisée sans l'accord préalable des auteurs.

Responsable de la rédaction:

Bertrand Vauthier Bertrand81100@yahoo.fr
Albi Slot GP http://slot.racing.online.fr

Sommaire du numéro 2 de Juillet 2007

Page 02 : Essai de la Fly Alfa Romeo GTAm
Page 08 : Essai du kit Slot.it Ferrari 312 PB
Page 14 : Reportage MRRC Figurines & Personnages
Page 19 : Les photos du circuit d'Adrien C.
Page 21 : Essai de la Revell Porsche 904 GTS
Page 28 : Perser les aimants en situation

A l'essai : Fly Alfa Romeo Giulia GTAm

Article proposé par Bertrand d'Albi Slot GP

http://slot.racing.online.fr

Avec la participation de Stopwarninggo

http://www.stopwarninggo.com

La version échelle 1:1 (version 2.0l modifiée)

Origine **ITALIE**, années de production **1970**,
poids **920 kg**, **moteur Avant en ligne, 4 cylindres**, **1985 cm3,**
220 ch à 7 200 tr/mn, **5 rapports, propulsion**
performances **Vitesse Max 220 kmh**

Crédit photo inconnu...

La version échelle 1:32

Pas vraiment une nouveauté, hormis cette déco Zanvoort 70, Fly propose depuis quelques années déjà une bonne palette de décos de l'Alfa Romeo Giulia, voiture qui trouve aussi bien sa place sur un plateau super tourisme européen ou Trans-Am classique (à côté des excellentes Camaro et Mustang Scalextric par exemple).

Un grand merci à Laurent de **StopWarningGo** pour avoir pu me livrer ces voitures dans les meilleurs délais.

Une ligne racée pourtant tirée de la voiture de "Mr Toutlemonde"

Moins imposante que ses rivales américaines mais un look sportif assurément

Même si Fly souffre de critiques récurentes concernant la qualité de fabrication (et justifiées la plupart du temps, qui exige un peu de préparation avant la mise sur piste), j'ai personnellement toujours été bluffé par les détails et la finesse de leurs voitures. Fly a révolutionné le monde du slot en faisant passer aux oubliettes les voitures d'antan qui ressemblaient plus souvent à des jouets qu'à des modèles réduits. Cette Alfa n'est pas une exception, elle confirme la règle, les Fly sont magnifiques !!! Si vous êtes collectionneur, alors vous avez déjà des Fly, et si vous aimez les belles miniatures, alors vous ne vous tromperez pas avec une Fly... Si vous êtes un accroc des chronos, alors voir plus bas les essais :)

Nombreuses pièces rapportées, gros travail de tampo et de décalco sur cette livrée. Dans l'ensemble très réussie même si le zoom (trompeur) des photos laisse supposer quelques micro bavures

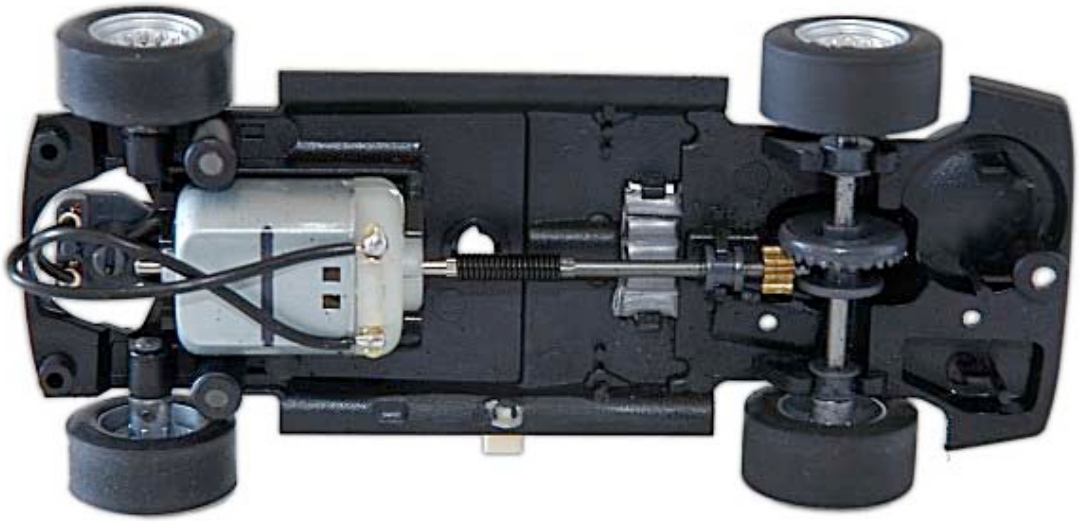
Le sigle Alfa Romeo mesure environ 2mm et pourtant les détails sont là !

Intérieur complet et détaillé, du très beau travail

Le chassis fait apparaitre des détails comme l'emplacement de la roue de secours, les tubulures d'échappement (avec 2 versions distinctes - sortie latérale sur ce modèle - ou sortie arrière sur d'autres versions j'imagine), renflement pour le pont arrière, entre autres. C'est anecdotique (car j'espère que la voiture ne passera pas trop de son temps sur le dos :) mais c'est encore la signature de Fly, le soucis du détail.

Du point de vue technique, on remarque tout de suite une autre marque de Fly, le positionnement du moteur au même endroit que la version échelle 1:1, ici donc en position avant. Certains n'apprécient pas cette configuration mais, bien préparées, la plupart de mes voitures à moteur avant sont tout aussi performantes que celles à moteur central ou arrière; ne vous arrêtez pas à ce critère, vous passeriez à côté de nombreuses voitures très intéressantes et généralement performantes !

Maintenu par 3 vis (2 x avant et 1 x arrière) à la carrosserie, le chassis est correctement solidarisé avec la carrosserie tout en étant assez souple malgré tout.



- Moteur Mabushi standard 18000 Trs/m
- Transmission pinion bronze 9 dents, couronne nylon 27 dents
- Train avant non solidaire (accepterait un axe en coupant le moignon d'axe avant du moteur) et chaque stub est monté très souple
- Aimant rectangulaire assez puissant (ici remplacé par un peu de lest) juste devant le palier de transmission
- Guide classique

Sur la piste (Scalextric Sport peint) !

Version stock tout d'abord; la voiture est nerveuse, freine bien, et accroche fortement la piste grace à son aimant. Les dérapages sont rares et finissent souvent pas une sortie de piste, on retrouve là le comportement relativement standard d'une voiture moderne avec aimant... Pour les meilleurs chronos il faut absolument éviter tout dérapage.

Sans l'aimant et sans lest, la voiture montre immédiatement qu'elle est trop légère de l'arrière. C'est conduisible mais les accélérations "brulent la gomme", les dérapages sont souvent à la limite du capotage... Bref, il faut lester. J'ajoute donc quelques grammes de plomb tant bien que mal (il n'y a pas beaucoup d'espace) aux alentours de l'axe arrière (en évitant tout porte à faux) jusqu'a ce que la voiture ne patine plus à l'accélération

(cela va donc dépendre du grip de votre piste pour étalonner votre lest). Cette fois le comportement est plus sûr, plus rapide, plus plaisant; la voiture aime déraper mais les glissades sont maitrisables. Concernant le freinage, il reste correct même sans aimant (c'est, de mon point de vue, un avantage d'un moteur avant; il y a plus de frictions sur la transmission, donc plus de frein...). Pour les accélérations et la vitesse de pointe, aucune surprise, vous avez un mabushi avec une transmission 9x27. Les pneus, lisses, sont tendres et ont un bon grip, à condition de les garder propres.

Le centre de gravité relativement haut de cette italienne ne vous permettra pas de taquiner les chronos d'une barquette, mais c'est réaliste non ?

Conclusion

Collectionneurs ou drivers ? Les premiers ne se posent plus la question, Fly répond à leurs attentes. Les pilotes apprécieront le comportement vif et joueur de la voiture; associée aux Trans-Am Scalex par exemple, l'Alfa trouvera des adversaires de choix mais redoutables

Les "PLUS"	Les "MOINS"
Une finition Fly !	Pilotage risqué à la limite
Nombreuses et belles décos	Un peu seule dans sa catégorie
Comportement sympa	(hormis les Scalex T-A)

A l'essai : Slot.it kit Ferrari 312 PB

Article proposé par Bertrand d'Albi Slot GP

http://slot.racing.online.fr

Avec la participation de Stopwarninggo

SWG
Stop Warning Go
La boutique référence du circuit routier
95470 SURVILLIERS
Téléphone : 01.34.68.94.45

http://www.stopwarninggo.com

La mode des voitures en kit

Il semblerait que nos chers fabricants de slot cars aient discerné un bon filon avec les voitures en kit; les stratégies des uns et des autres varient avec quelques subtilités, certains proposant des kits au rabais (pour écouler des stock ou des pièces de moindre qualité ?), d'autres des kits compétitions avec éventuellement plusieurs carrosseries dans le paquet en bonus, ou tout simplement pour économiser sur l'assemblage dont vous aurez ainsi la charge. On voit ainsi depuis quelques temps déjà des kits Slot.it, Ninco, SCX, Spirit, Fly, MG Vanquish, entre autres...

Je précise tout de suite que ce kit Slot.it de la Ferrari 312 PB n'est pas un kit au rabais, n'est pas plus compétition que les autres voitures de la marque (les excellents composants chassis / moteur / trains sont similaires aux autres voitures), et les considérations financières ne semblent pas entrer en ligne de compte (ce kit est affiché au même tarif que les voitures montées). Bref, je m'avance peut-être mais mon sentiment est que ce kit répond simplement à la mode des kits !

Un grand merci à Laurent de StopWarningGo pour sa livraison express.
Et merci à Thierry pour sa participation à ce reportage.

Présentation du kit

Boîte de taille conséquente

Le dos de la couverture cartonnée fait office de guide de montage

Ouverture du kit

Très agréable surprise (pas commun à tous les kits), Slot.it fournit la boîte

Il y a tout de même de nombreuses pièces

Montage du kit

Je ne vais pas m'étendre sur le montage du kit, en suivant la notice tout se passe sans le moindre problème ou difficulté. Une clé allen est incluse pour serrer les vis qui permettent de fixer les jantes et la couronne; il ne s'agit bien sûr pas de la clé dynamométrique, disponible séparément... Bref, en moins d'un quart d'heure, la voiture est montée

Le résultat

La fixation de la carrosserie au chassis, par simplement 2 vis, de prime abord un peu problématique sur notre modèle, est au final parfaitement réalisée; pas de jeu et alignement parfait.

Bonne peinture et tampos/décals de qualité
Par contre qq marques de moule, issu des années 60

Essai sur piste

Tout d'abord il faut penser à lubrifier et graisser les parties mobiles, car contrairement à une voiture pré-montée, aucune trace de pré-lubrification n'est présente...

Essai sur la piste de Thierry (Scalextric Sport non traité); la voiture est très vive et freine fort (merci au Slot.it V12 de 25.000 Tr/m), et la tenue de route particulièrement impressionnante... Les tours s'enchainent rapidement et facilement. Ce premier essai, "sorti de boîte" si je puis dire, a été réalisé avec aimant. Deuxième phase, on retire l'aimant tout simplement sans s'occuper d'un éventuel lest. La surprise, excellente, est que la différence de comportement est à peine sensible ! La tenue de route reste excellente (les dérapages en courbes étant légèrement plus présents mais très facilement maîtrisable), seul le freinage est moins incisif. Le secret de cette voiture ? Les pneus apparemment... Peut-être bien des pneus silicone, qui non seulement tiennent parfaitement la piste mais en plus ne semblent pas se dégrader au fil des tours (problème des pneus plus classiques qui perdent de leur adhérence en se salissant). Je continue à faire quelques tours de piste qui confirment les excellentes dispositions de cette Ferrari, rapide et non piégeuse. Puis pour comparer sur le vif, je la remplace dans la foulée par une voiture réputée également rapide et confortable, une Toyota Supra de Ninco; malgré l'aimant en place, la Ninco me paraît tout à coup molle, sans frein, survireuse, et bruyante ! On joue ici dans une autre catégorie, j'espère que Slot.it nous proposera une concurrente pour cette 312PB...

Conclusion

Fans de Ferrari (n'est-ce pas Thierry) ? Inconditionnels de Slot.it ? Envie de monter une voiture par vous-même ? Amateurs de barquettes Le Mans années 70 ? Envie de piloter en "compétition" avec une voiture redoutable en sortie de boîte ? Si vous vous reconnaissez dans une de ces catégories, n'hésitez pas une seconde !

Pour ma part, mon opinion est tout à fait positive (au look près de la voiture que je n'apprécie que modérément) mais je ne vois pas quel est le "plus" d'avoir édité cette voiture sous forme de kit... une fois montée quelle différence ?

Au final une voiture d'excellente facture, conforme à la bonne réputation de Slot.it.
Je recommande sans hésitation.

Conclusions :

Les "PLUS"	Les "MOINS"
Aucun problème de montage	La mode du kit... Attention, j'espère qu'il n'y aura pas dérives sur les futurs contenus (boîte absente, éléments déclassés, etc...)
Boite cristal fournie	
Superbe comportement routier	
Très performante	

MRRC : Les Figurines et Personnages

Article proposé par Bertrand d'Albi Slot GP

ALBI SLOT GP
Circuit routier & slot racing made in Albi

http://slot.racing.online.fr

Avec la participation de Robbies Hobbies

Robbies Hobbies .co.uk
Slot Racing Specialist from UK
Cars, Spares, Tracksides, ...
http://robbieshobbies.co.uk/

http://robbieshobbies.co.uk/

Une marque parmi les doyennes du circuit routier

Comme vous pouvez le constater sur le logo de la marque, MRRC n'est pas un nouveau venu, bien au contraire ! 1954, si je ne m'abuse, n'est que vraiment peu de temps après l'apparition de Scalextric. Sans doute peu connue du grand public, MRRC est réputé chez les fans de slot racing... MRRC a fabriqué des voitures, des chassis (encore aujourd'hui avec le chassis "Sebring" que l'on voit entre autres sur les Chaparall MRRC ou Revell), ou encore des batiments de décoration, et pour ce qui nous concerne, des figurines de circuit.

Un grand merci à Rob de **RobbiesHobbies.co.uk** pour avoir pu me livrer ces figurines dans les meilleurs délais.

Les figurines

MRRC publie, ou plutôt republie, 5 lots de figurines au 1/32e, présentées sur grappe, sous cellophane, et joliment emballés en boîte cartonnée (ci-dessus).

Un petit zoom sur chaque référence (de 10 à 12 figurines chaque) :

Un mix de spectateurs et de mécaniciens

Des pilotes et des mécaniciens

Personnels de course et marshalls

Spectateurs "modernes"

Vendeurs et la presse

Certaines de ces références étaient devenues des "collectors", notamment les "Vendors & Newsman", c'est donc une belle surprise et un réel plaisir de pouvoir se les procurer à nouveau sans passer par des enchères délirantes sur un site que vous connaissez tous :)

Toutes les figurines sont non peintes et moulées dans un plastique blanc rigide. Je les trouve personnellement de très bonne qualité, seul un léger ébavurage peut s'avérer bienvenu avant la mise en peinture.

Personnels de course et marshalls à la sortie de boîte

A noter que certaines de ces figurines ont été proposées récemment par Revell Monogram (3 lots de 4 personnages en tout et pour tout), mais peintes, et grosso modo 3 fois plus chères à la figurine (la main d'oeuvre de la mise en peinture n'est pas donnée)

Les MRRC brutes (blanc) et les Revell (peintes d'origine)

Conclusion

Si vous souhaitez animer votre circuit et le peupler avec des figurines de qualité et bon marché, alors ne cherchez plus et précipitez-vous sur les personnages MRRC. Les alternatives sont nombreuses (Scalextric, Revell, Carrera, SRA, SCX, etc.) mais aucune ne prosose une telle diversité (pour une période néanmoins ciblée années 60 / 70) à un tarif aussi attractif. Bien sûr si vous ne savez ou ne voulez peindre des figurines, ce serait une déception d'agrémenter votre circuit avec des personnages tout blanc, alors convainquez un copain ou votre voisin fana de maquetisme de les peindre pour vous !!!

Conclusions :

Les "PLUS"
Grande diversité
Bonne qualité
Prix sympa

Les "MOINS"
A peindre !!!

Circuit Scalextric d'Adrien Charriere

(chrisadri75 à hotmail.fr)

Longueur 230 cm, largeur 130 cm.
Circuit réalisé sur la base de rails scalextric des annees 80/90.
Figurines de la même epoque.
Stands, Tribunes, décors, au 1/32e réalisées en carton et bois.
Les stickers sont ceux du site internet de scalextric.

MINTEX
SCALEXTRIC
Firestone
VEUVE CLICQUOT

BARDAHL
Esso
FERODO
CINZANO
FERODO
ALLINQUANT

Leyland Cars
UOP SHADOW
SHELL
PORSCHE
the Underwriter
Mercedes-Benz
RAC
CHRYSLER
General Motors
PEUGEOT
CIBIE
Firestone
MARCHAL
PEUGEOT
HONDA

A l'essai : Revell Porsche 904 GTS

Article proposé par Bertrand d'Albi Slot GP

http://slot.racing.online.fr

Avec la participation de Stopwarninggo

http://www.stopwarninggo.com

La version échelle 1:1 (source Revell Monogram)

La Porsche 904 GTS (Gran Turismo Sport) a été réalisée en 1963 sur la base d'une voiture de tourisme pour participer aux courses de la catégorie FIA-GT. La production de 116 carrosseries sport en polyester a commencé dès le mois de novembre, permettant à Porsche de construire très rapidement les 100 exemplaires nécessaires à l'homologation en classe GT. Quelques exemplaires ont été modifiés pour la compétition.

La 904 #54, pilotée par George Follmer et Peter Gregg, a terminé au 7e rang des 12 Heures de Sebring en 1966, remportant souverainement la classe GT en moins de 2 litres.

Encore de nos jours, la 904 GTS est considérée comme une des voitures de course les plus réussies des années 60.

Origine **ALLEMAGNE**, années de production **1963 / ?**,
poids **860 kg**, **moteur 4 cylindres à plat refroidi par air**, **1966 cm3,**
180 ch à 8000 tr/mn, **5 rapports**, **différentiel autobloquant**
performances **Vitesse Max + de 250 kmh**

Crédit photo inconnu...

Crédit photo inconnu...

La version échelle 1:32

Nouveauté Revell Monogram, le fabricant germano-américain nous propose une réédition d'un modèle des années 60 qui, aux côtés de la Chaparral 2 et la King Cobra, complète un plateau sixties déjà bien achalandé (voir les Jaguar Type E, Shelby 350 GT, Corvette Grand Sport, ou encore Porsche Spider). Revell Monogram produit pour l'instant 1 déco de la Porsche 904 GTS.

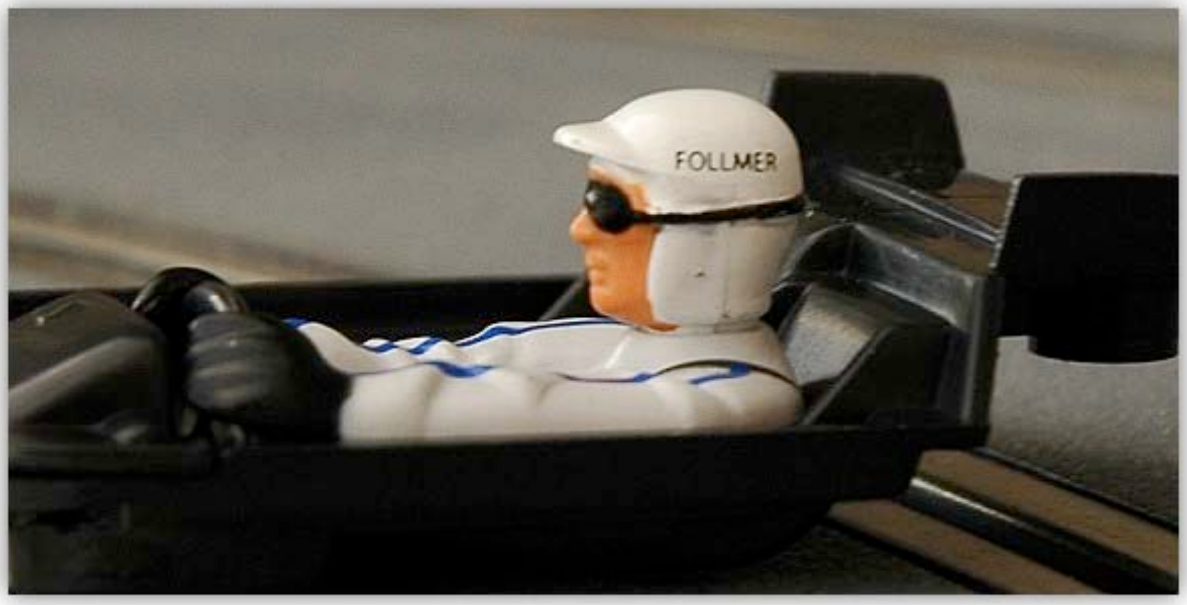
Une ligne qui parait conforme à l'original

Bonne peinture et tampos/décals de qualité

Par contre qq marques de moule, issu des années 60

L'extérieur de la belle, bien que la peinture et les tampos/décals soient de qualité, montre quelques signes "vintage"; il faut savoir que le moule est celui utilisé dans les années 60 pour la production de la version d'origine (eh oui ! pour les plus jeunes, on peut mentionner que le slot racing a connu déjà son heure de gloire dans les années 60 !). Quelques traces de moulage non parfaitement ébavurées ainsi que des arêtes peut-être un tantinet trop franches contrastent avec les productions modernes. Je modère toutefois ces remarques car la voiture 1:1 montre également de telles arêtes et des coupures nettes, notamment entre le carénage du bas de caisse et la carrosserie; c'est particulier, mais les photos de la voiture 1:1 rassurent sur le fait que Revell n'a pas fait n'importe quoi ! Les jantes sont très réussies, et on retrouve quelques pièces rapportées justifiées comme l'unique rétroviseur, le bouchon de réservoir d'essence sur le capot avant, ou encore les longues portées...

Jantes conformes et très bien réalisées

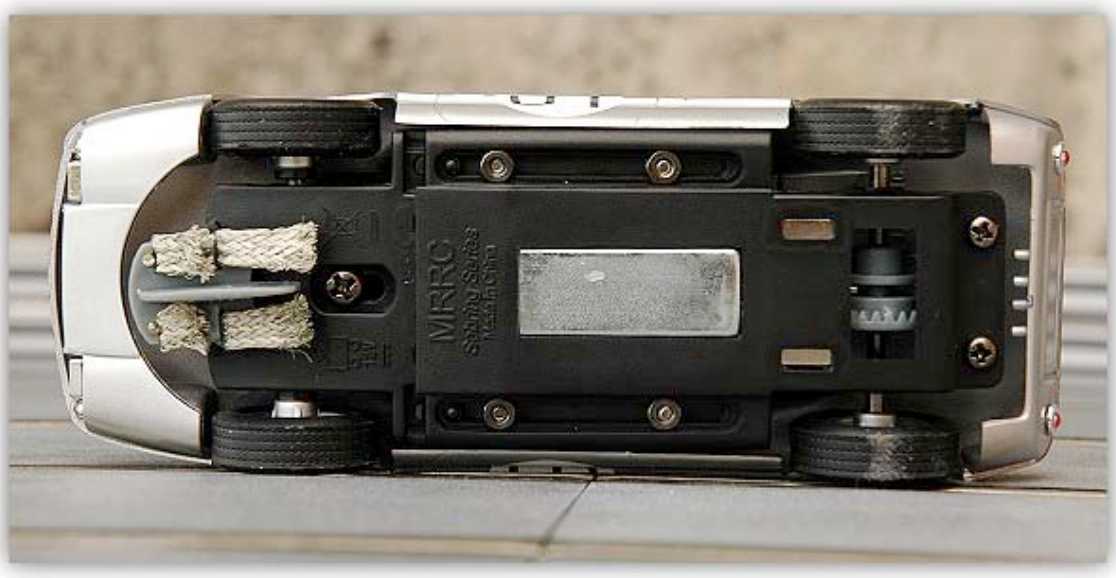


Pilote partiel mais excellent moulage et peinture réaliste

Un intérieur dont malheureusement le plancher est à hauteur de la taille du pilote, mais il fallait caser le moteur, en position central... Un intérieur peu détaillé et fruste hormis un levier de vitesse chromé.

Le chassis est une véritable surprise ! Signé MRRC (encore un fabricant qui a survécu depuis les années 60), il s'agit d'un chassis "Sebring" modulable... Avis aux amateurs de scratch, voici donc sans doute l'opportunité de disposer d'un chassis de plus.

Maintenu par 3 vis (1 x avant et 2 x arrière) à la carrosserie, il se différencie très nettement des productions actuelles classiques:



- réglable en longueur (2 sur la photo), il possède dans le cas de cette 904 GTS des ergots dédiés qui permettent de régler spécifiquement l'empattement pour cette voiture. Sinon, il suffit de choisir l'écartement et le figer grace aux 4 vis à écrous.

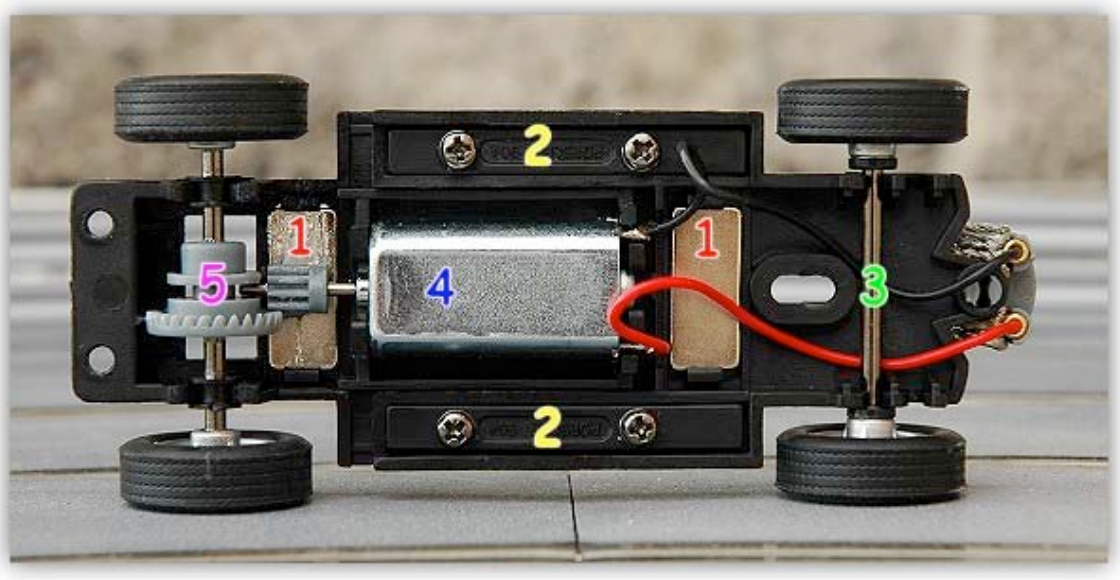
- 2 positions pour les paliers du train avant (3 sur la photo). le train avant possède du jeu verticalement (haut / bas) mais aucun longitudalement

- 2 positions pour les aimants (1 sur la photo), tous 2 fournis ici !

- moteur style FF (moto ou formule 1 classique de chez Scalex), TRES véloce !

- une transmission 9x27 avec pinion en position basse; c'est une particularité qui découle de la position du moteur, basse. Cette formule a fait ses preuves dans le passé, il faut simplement se souvenir qu'il est déconseillé de tourner les roues en sens contraire de la marche (ça peut alors accrocher)

- l'axe arrière est très ferme, les paliers sont solidement arrimés, aucun jeu



Sur la piste (Scalextric Sport peint) !

Version stock tout d'abord, après une légère vérification que tout est en ordre et les habituels points de lubrification pour les paliers et la couronne. Whaoouhhh !!! Ca dépote, et même beaucoup trop pour moi !!! Un moteur puissant couplé à 2 aimants, on est dans la catégorie TGV :) Les adeptes du slot car à l'américaine seront comblés, mais ça n'est pas mon cas, alors retour au garage rapidement pour calmer le jeu.

Sans les aimants et sans lest, le comportement est correct, il n'y a visiblement pas de défaut majeur, j'ai simplement relevé les points suivants:

- le moteur est très puissant; revoir le voltage à la baisse est une bonne approche pour dompter les ardeurs de l'engin
- le moteur n'est pas suffisamment bien maintenu dans sa cage, le fixer alors plus fermement avec du scotch armé ou des point de néoprène ou de superglue
- le guide a tendance à être un peu relevé par les tresses doubles, couper celles de devant améliore la tenue du guide
- le lest sera, comme toujours, l'affaire de chacun, j'essaie désormais de lester le moins possible voire pas du tout sauf autour du guide (quand il saute trop facilement) ou vers l'axe arrière (si le grip est insuffisant)

Si vous aimez rouler avec aimants et que vous cherchez la voiture la plus rapide possible, vous serez aux anges. Les autres pourront tirer profit d'un chassis sain et d'une voiture bien équilibrée. Dans tous les cas si comme moi vous aimez les vintages, alors voici un modèle qui incarne bien les sixties. De plus Revell vous propose (pour l'instant) 2 autres modèles des années 60 (King Cobra et Chaparral 2) qui sont également équipés du même chassis / moteur, de belles courses équilibrées en perspective !

Conclusions :

Les "PLUS"
Très rapide
Chassis performant
Plateau "60" sympa chez Revell

Les "MOINS"
Un moule des années 60 qui n'est plus au top
Trop puissante ???

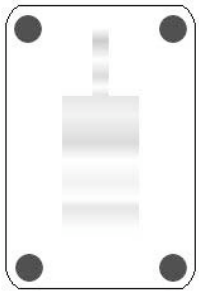
Dossier : Peser les aimants en situation

1) Objectif

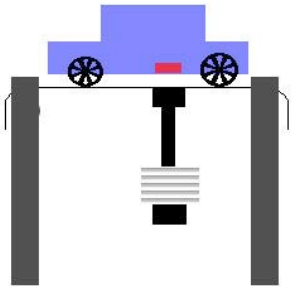
Déterminer la puissance des aimants des voitures en situation (c'est à dire à hauteur de piste) et ainsi étalonner, comparer, et si nécessaire ajuster les aimants (remplacer ou déplacer) pour avoir des voitures de même puissance magnétique.

Plus subjectivement, la plupart des voitures modernes sont livrées avec des aimants trop puissants, d'un autre côté recourir uniquement au lest (voir Lester ou aimanter ???) ne me convient pas toujours, j'ai donc décidé d'aléger les puissances magnétiques des voitures et de les ajuster par catégorie (par exemple les Formule 1 ou LMP modernes sont des voitures qui seront plus aimantées que des "vintages"...)

2) Les Plans du "Pèse-Aimants"



Vue de Dessus

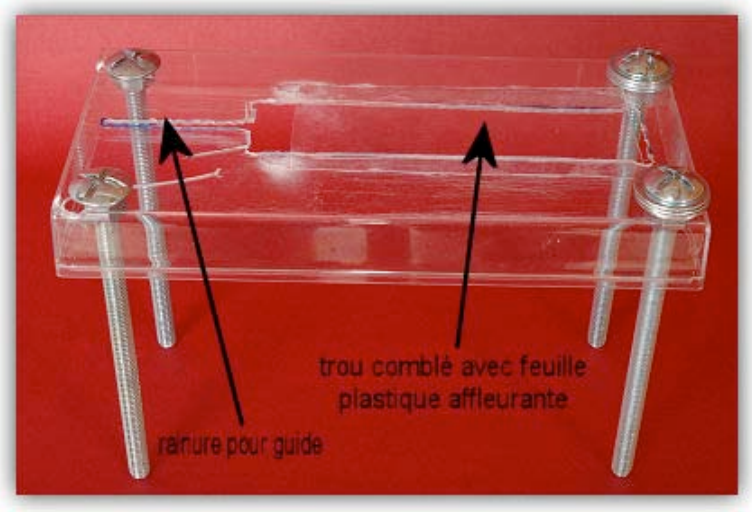


Vue de Profil

Sur la vue de profil on voit que le principe est d'avoir la voiture posée à plat sur un socle (réhaussé via des pieds), ce socle étant troué au niveau du guide. Les parties susceptibles d'être sous un aimant sont également trouées et comblées par une feuille très fine de plastique; ce plastique se trouve donc à hauteur équivalente de la piste.

Pour effectuer la pesée, on amène un poids en fer sous l'aimant; pour la circonstance j'utilise une vis assez longue sur laquelle j'ajoute à volonté des rondelles en fer (que je bloque par écrou), augmentant ainsi le poids jusqu'à ce que la vis tombe, il ne reste qu'à peser et archiver le poids total de la vis + rondelles + ecrou ! Connaitre le poids exacte en situation n'est toutefois pas le plus important, l'objectif étant de comparer les forces d'aimantation des voitures entre elles et de les calibrer à volonté.

3) Le Prototype



Il n'est pas très pratique (trop petit pour les grandes voitures ou les camions), j'étais impatient de tester le principe, j'ai donc pris le premier socle que j'avais sous la main, en l'occurrence le couvercle d'une petite boîte de Mon Chéri (dont j'ai pris soin de manger le contenu auparavant bien sûr :-), réhaussé par de longues vis...

Une Ford GT 40 de Fly, non modifiée. On atteint presque le poids maximal mesurable via le dispositif. Il va falloir alléger l'aimantation pour atteindre une valeur plus acceptable.

Une Porsche 917 Spider et une Chevron B19 de GB-Track, toutes 2 modifiées (aimant plus faible et plus haut); ces 2 LMP classiques ont maintenant une aimantation très légère et sont équivalentes à 2 rondelles près (qq petits grammes). Le comportement est désormais fiable et précis (les voitures ne sont pourtant plus du tout scotchées à la piste) et les dérapages sont facilement anticipés et controlables... J'adore !
(PS: j'ai tout de même dû ajouter un peu de lest près du guide pour éviter les déslotages)