

**DRS**

**MAGAZINE**

HORS SERIE N°6

**ASTON MARTIN**

# ASTON MARTIN SLOT RACING



## ASTON MARTIN SLOT RACING TEAM

### DECouvrez L'ÉCURIE

Présentation des quatre Aston Martin de l'écurie: les secrets de fabrication et les comparatifs.



Le Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1905

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

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON



# ASTON MARTIN SLOT RACING

Fan d'Aston Martin, j'ai pris le parti de rouler en GT3 avec cette marque. En effet, le championnat GT3 du DRS est très ouvert aux différentes marques de slot cars. Une des seules contraintes est le moteur: toutes les voitures doivent être équipées d'un moteur NSR king 21K EVO/3 de 21400 t/mn et d'un couple de 350 g/cm.

Je vais donc vous présenter mes voitures dans ce hors série dédié à mon écurie:

## ASTON MARTIN SLOT RACING





## NSR

## NSR 0002AW ASV GT3 FIA - Word Championship 2010 Young Driver n.7

Cette Aston a été ma première GT3 et une de mes premières voiture de slot. Elle à donc une place particulière dans mon cœur.

J'ai tout appris avec elle: le réglage du châssis, l'équilibrage, le réglage de la poignée... C'est pour ça que j'avais pris la Young Driver: pour annoncer la couleur



## NSR



**BLACK ARROW**

## AM DBR9 #59 TEAM MODENA

Black Arrow est une référence dans le Slot Racing. Leurs voitures sont d'une qualité de reproduction irréprochables, et les possibilités de réglages sont quasi infinies.

Cette Voiture est livrée en 'In Line'. Il a donc fallut changer de berceau moteur pour la rendre conforme à notre championnat. La mise au point fut difficile, mais c'est, maintenant, une référence sur la piste.



**BLACK ARROW**





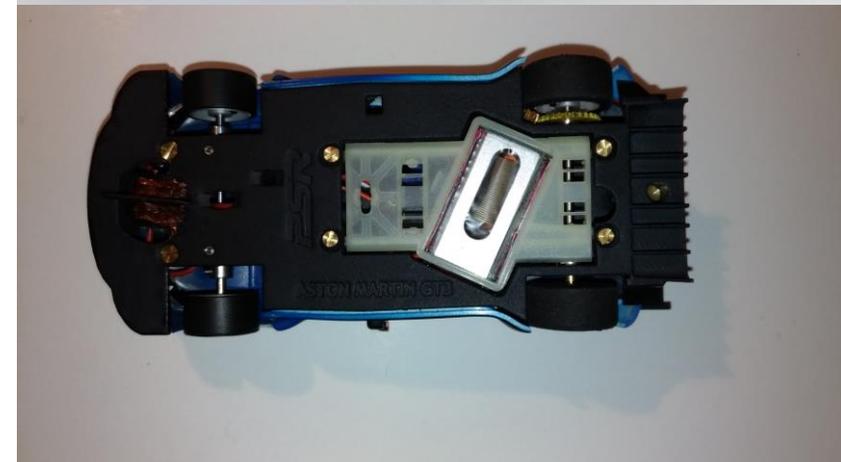
# ASTON MARTIN SLOT RACING



## Scalextric C4100 Aston Martin Vantage GT3 - Garage 59 - 2019 + Kit PSR -3D- AO1K

J'ai acheté cette Aston pour la beauté du geste, sachant que les Scalextric n'ont aucune chance de briller dans notre championnat.

C'était sans compter sur Pendle Slot Racing, célèbre distributeur de slot au Royaume Uni, qui a créé, avec l'aide d'Area 71, un kit de transformation qui permet de courir en GT3.

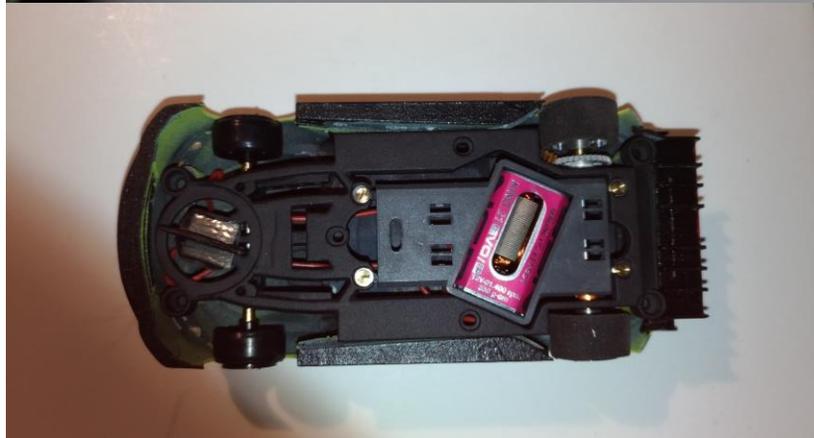




## Area 71 - VANTAGE GT3 MY'19

Dernière arrivée dans l'écurie, l'AREA 71 permet de réaliser une voiture sur mesure, à partir d'un modèle imprimé en 3D, avec une matière à base de carbone;

J'ai choisi une livrée 24H du Mans, et un ensemble de composants de haute qualité. Vous trouverez dans les pages suivantes tous les détails de cette réalisation.





# ASTON MARTIN SLOT RACING



# PREPARATION

Area 71 - VANTAGE GT3 MY'19



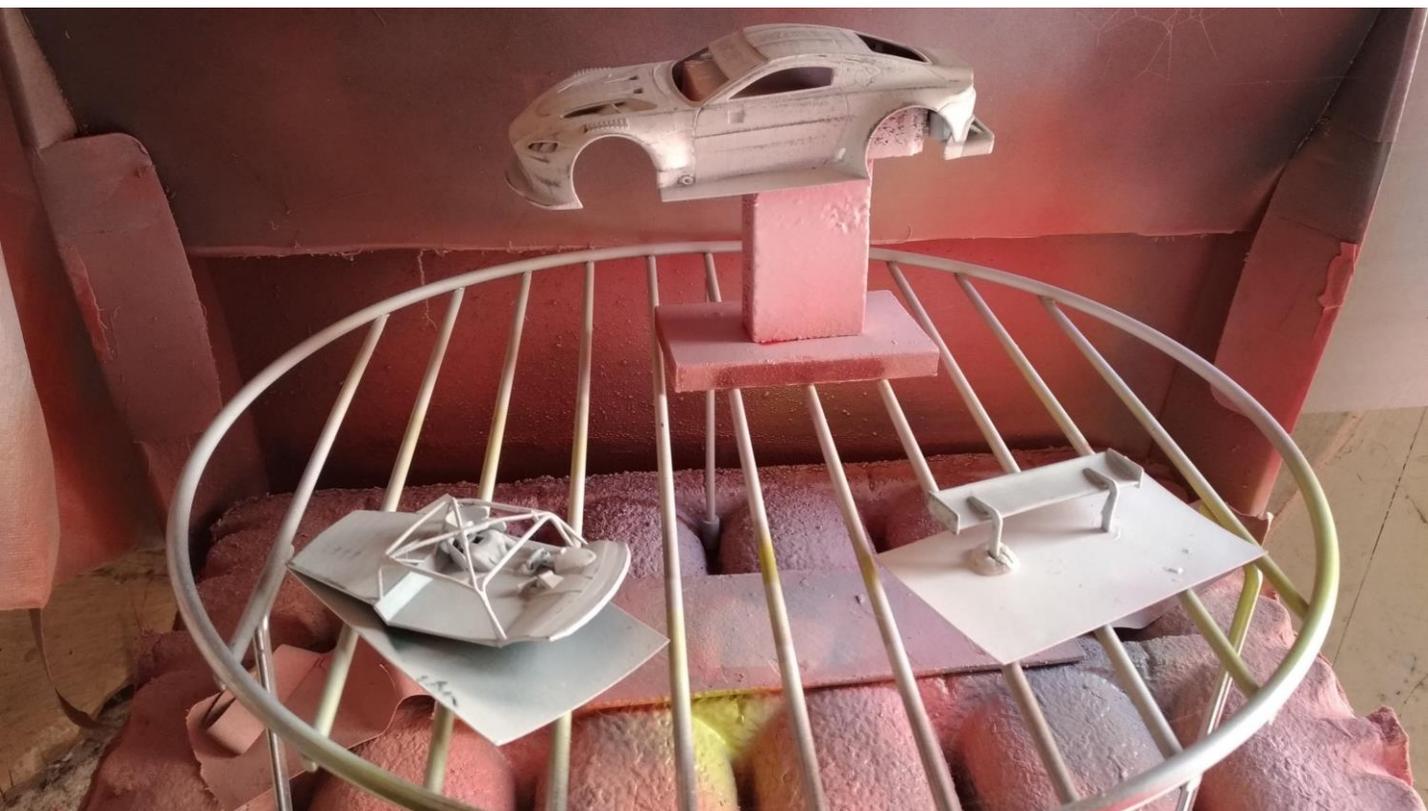


## Préparation Carrosserie

Les carrosserie imprimées par Area 71 sont d'un très grand détail et avec des lignes d'impression peu marquées. Toutefois, la qualité de surface n'est pas suffisante pour avoir un rendu lisse.

J'ai donc suivi la méthode préconisée par area 71: Tout d'abord passer un coup d'apprêt puis poncer à l'eau avec un grain de 400.

Bon, d'après Area 71, il suffit de le faire une fois. En réalité, je l'ai fait 3 fois... J'ai utilisé un apprêt Motip (Merci Claude pour le tuyau). Simoh m'a donné un truc que je n'ai pas essayé: utiliser un apprêt épais, que l'on peut trouver chez Norauto, par exemple. J'essaierai sur la prochaine.





## Mise en peinture

Avant de continuer cette présentation, je tiens à préciser deux choses: Tout d'abord, je ne suis pas modéliste. Je découvre ça depuis que je me suis mis au slot, mais on pourrait dire que j'apprend sur le tas. Si vous êtes expert, vous risquez de trouver quelques bêtises dans les passages suivant.

Ensuite, j'ai une forme de daltonisme qui ne me permet pas de distinguer les nuances de couleurs. Et dans le cas de cette Aston, la couleur est particulièrement difficile pour moi. Il s'agit d'un jaune avec des nuances de vert.

Il m'a donc fallu envoyer des photos à Bleu Distri (Re-mercie Claude) qui, à partir de leur nuancier, ont sélectionné une couleur Motip: [44040](#). Merci Christophe du service client de Bleu Distri.



Avant de peindre l'Aston, j'ai fait un bout d'essai pour (faire) vérifier la couleur (Merci Julie et Christelle), mais aussi pour vérifier la tenue des décalq et la compatibilité du vernis.

En effet, une de mes premières réalisation avait été une Ferrari 288 GTO, toujours de chez Area 71. Le rouge (Tamiya) était parfait, mais après avoir vernis (toujours avec du Tamiya), la peinture a passé.

Ce qui a value à ma superbe 288 le surnom de TAGADA...



Toujours avant de peindre, j'ai épargné les zones qui ne sont pas de la couleur de la carrosserie. J'ai fait cela pour ne pas avoir de surépaisseur et une meilleure tenue de la peinture appliquée (Prince Auguste).

J'ai aussi lissé quelques surfaces difficiles d'accès avec le papier de verre. Pour cela, j'ai utilisé du mastique plastique, toujours de chez prince Auguste.





## Mise en peinture

Une fois la carrosserie préparée, j'ai appliqué la bombe en couches fines (3 passages de mémoire)



Une fois la peinture bien sèche, je suis reparti sur une séance de masquage, afin de peindre les parties noires ou rouge.





## Mise en peinture

Une fois le masquage terminé, je suis passé à la peinture des parties de la carrosserie, mais aussi à la peinture du cockpit:





## Décoration

Pour la décoration de la voiture, j'ai choisi des décalcomanies de chez 'Le Mans Decals', en Espagne. Les reproductions sont très bien faites et les décals très résistants. Ils sont peut-être un peu épais comparé à d'autre fabricant, mais sont assez facile à déposer.



Le seul décal que je n'ai pas utilisé est celui de l'extracteur arrière, car il n'était pas à la bonne dimension. J'ai donc peint l'extracteur



Deux couches de vernis incolore, et le tour est joué!



## Vitres et optiques

Si il y a un truc qui n'est pas pratique avec Area 71, ce sont les parties transparentes. En effet, Area 71 fournit des pièces thermoformées, non découpées. Et il n'y a aucune explication de fourniture.

Pour avoir déjà galéré sur des modèles précédents, j'ai mon truc: je recrée une matrice avec de l'argile blanche, acheté un euro chez Flying Tiger. Puis je remoule les pièces avec ma 'machine à vide' faite maison. Cela me permet de m'entraîner avant d'utiliser les pièces d'origine. Et ça me permet de refaire des pièces si besoin.



Machine à vide



Cadre pour la feuille plastique

J'ai réalisé cette machine à vide en m'inspirant de ce que l'on peut trouver sur Youtube.

Je l'ai fait au format A4, car cela me permet d'utiliser des feuilles transparentes trouvables en papeterie (Couverture pour brochures).

Je bloque la feuille dans le cadre ci-dessus, puis je la chauffe au décapeur thermique.

Lorsque le film est 'mou', je met l'aspirateur en marche. L'aspiration se fait et je me retrouve avec jeu de pièces!

Je colle les parties transparentes au Micro Krystal Clear. Je n'ai pas posé les feux arrière de l'Aston: trop compliqué!



## Préparation mécanique

Area 71 ne fournit que la carrosserie et le châssis de la voiture. Tout le reste est libre, sachant que l'implantation du berceau moteur correspond à du Slot It.

J'ai donc choisi des éléments avec pour objectif de rendre la voiture performante. Et avec mon stock de pièces, je peux toujours faire des essais complémentaires. Par exemple, si j'ai choisi d'équiper la voiture en jantes de 17,3, je peux essayer des jantes de 18, car il y a de la place pour ça dans la carrosserie. Je vais aussi essayer plusieurs guides (NSR/Sideways/Slot It) afin de comparer le comportement.

Une fois de plus, je ne suis pas un expert, car j'ai commencé le slot il y a 3 ans. Je vous présente mes choix et mes essais afin de partager mes impressions, et je suis toujours ouvert à tout les conseils des 'pro'.



Ensemble des pièces utilisées

MATÉRIEL	RÉFÉRENCE
Couronne 31 dents	Slot It GA1631e
Pignon 11 dents	Slot It PI6711o
Axes 54 mm	Slot It PA01_54
Support Moteur 0,5	Slot It CH75
Jantes Magnesium 17,3	Sideways SWW/17.3x10 MG
Jantes Avant Ultra light	NSR 5024
Guide racing	Slot It CH85





**ASTON MARTIN  
SLOT RACING**



# ASTON MARTIN SLOT RACING



## EN PISTE

Essai comparatif





## NSR

## NSR 0002AW ASV GT3 FIA - Word Championship 2010 Young Driver n.7

L'Aston Martin NSR est très agréable à conduire. Elle est à la fois performante et constante. Elle permet de faire de longs relais sans trop de fatigue.

Elle a nécessité peu de lest car elle est bien née.

Son seul défaut est la partie arrière du châssis qui n'est pas assez rigide. Au fil du temps il s'affaisse et les roues ont tendance à toucher à l'intérieur des passages de roues arrière. A ce moment là, la voiture sautille dans les virage et devient moins performante.

**Meilleur temps aux essais comparatifs: 9'845**  
**Meilleur temps en course: 9'342**

Les essais présentés dans ce numéro permettent de comparer les voitures dans des conditions de roulage identiques (Température, propreté de la piste, forme du pilote). Ces conditions expliquent l'écart entre le meilleur temps en course et celui de ces essais.

L'essai de la NSR c'est fait avec des pneus tendre usés. C'est aussi ma première GT3. Elle a été malmenée et porte de nombreux stigmates. Et du fait de son ancienneté, le défaut de l'arrière du châssis la pénalise. Il est probable qu'elle aurait pu faire un meilleur temps.





BLACK ARROW

## AM DBR9 #59 TEAM MODENA

La Black Arrow a demandé beaucoup de mise au point. En effet, elle a une tendance sur-vireuse qui fait perdre l'arrière très facilement.

La mise au point est d'autant plus difficile qu'il y a une multitude de réglage. C'est assez génial car on peut faire une voiture à sa main, mais c'est difficile car on peut se perdre dans tout ces réglages. Et c'est long! Il faut être méthodique et méticuleux. Mais à la fin ça paye!

Cette voiture m'a permis de faire des podiums face à des Sideways affûtées et des Mosler pourtant largement favorisées dans le championnat GT3.

Maintenant qu'elle est bien réglée, elle est douce et constante. Attention, il ne faut pas dépasser les limites, sinon c'est la sortie assurée.

**Meilleur temps aux essais comparatifs: 9'458**

**Meilleur temps en course: 9'262**

La black Arrow est en condition de course. Elle a eu de bons résultats dans les dernière courses et peut donc être considérée comme l'étalon e cet essai. Comme d'habitude, elle est très agréable et les temps tombent très vite. Les 9'458 sont donc le temps à battre



## Scalextric C4100 Aston Martin Vantage GT3 - Garage 59 - 2019 + Kit PSR -3D- AO1K

La PSR/Scalextric est malheureusement un peu trop lourde (voir tableau comparatif). Cela la privera de bons résultats en course.

Elle est toutefois assez agréable à conduire équipées de jantes 17,3. Les jantes d'origines en 18 ne sont pas adaptés à notre piste. Elles donnent une bonne vitesse de pointe en ligne droite, mais pas assez de souplesse dans les sinueux.

Un bon compromis pour débiter, même si la NSR reste la plus accessible.



Les photos du Kit

Un autre défaut est apparu au cours des essais: l'angle de rotation du guide est trop limité. Cela entraîne des sortie de piste très brusques, dès que l'on part en glissade. La structure du puit de guidage et de son renfort ne permet pas d'améliorer grandement l'angle.





# ASTON MARTIN SLOT RACING



## Scalextric C4100 Aston Martin Vantage GT3 - Garage 59 - 2019 + Kit PSR -3D- AO1K

La PSR/Scalextric est malheureusement un peu trop lourde (voir tableau comparatif). Cela la privera de bons résultats en course.

Elle est toutefois assez agréable à conduire équipées de jantes 17,3. Les jantes d'origines en 18 ne sont pas adaptés à notre piste. Elles donnent une bonne vitesse de pointe en ligne droite, mais pas assez de souplesse dans les sinueux.

Un bon compromis pour débiter, même si la NSR reste la plus accessible.

**Meilleur temps aux essais comparatifs: 10'10**  
**Meilleur temps en course: Pas de course officielle**

La PSR/Scalextric était en configuration kit, c'est-à-dire avec les jantes de 18'. Les chronos s'en ressentent immédiatement et la voiture est très pénible à conduire: elle sautille et se met sur le flanc très rapidement.

Avec les jantes de 17'3, elle aurait été proche de la NSR.





## Area 71 - VANTAGE GT3 MY'19

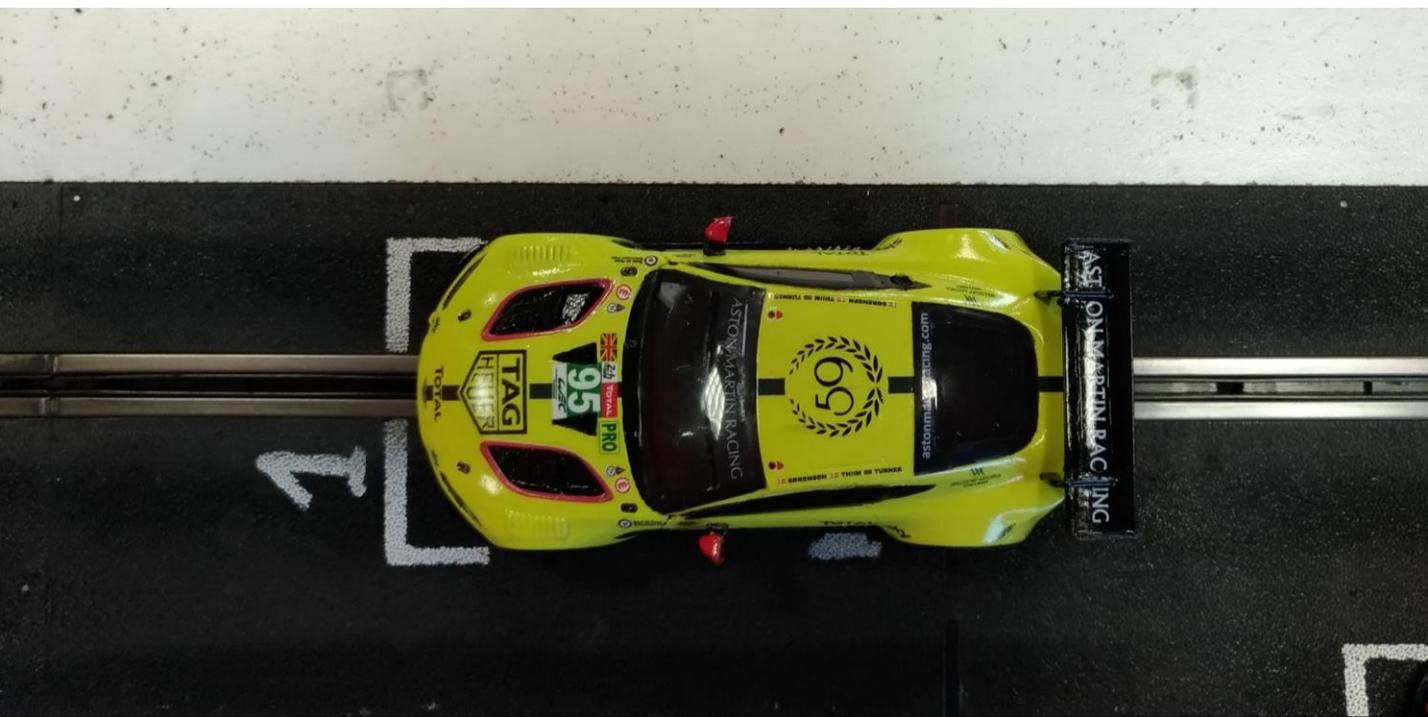
Dernière arrivée dans l'écurie, l'AREA 71 permet de réaliser une voiture sur mesure, à partir d'un modèle imprimé en 3D, avec une matière à base de carbone;

J'ai choisi une livrée 24H du Mans, et un ensemble de composants de haute qualité. Vous avez déjà lu, dans les pages précédentes les détails de la réalisation.

**Meilleur temps aux essais comparatifs: 9'457**  
**Meilleur temps en course: Pas de course officielle**

Les chronos présentés dans cet essais sont ceux de la première sortie de la voiture, après un peu de mise au point. A titre de comparaison, la Black Arrow avait nécessité 3 ou 4 séances pour devenir performante, et a profité des peaufinages que je peux faire pendant les courses.

Donc, réaliser le meilleur temps des essais pour sa première sortie est une excellente nouvelle et présage de performances exceptionnelles! J'ai bien entendu plusieurs pistes d'améliorations. Je ne vous confirai pas tous mes secrets, mais suivez les résultats de nos courses dans le magazine, et vous pourrez découvrir ses progrès et son niveau face à la concurrence...



## TABLEAU COMPARATIF

Le tableau ci-dessous vous permettra d'avoir une vision synthétique des critères importants des voitures, avec les résultats sur la piste. L'Area 71 à un potentiel très élevé, mais pour un prix de revient peu compétitif. Malgré tout, le plaisir de la préparer est immesurable et surtout, cela permet d'avoir une voiture unique.

Et comme disait Michel Audiard dans les Tontons Flingueurs: « Le prix s'oublie, la qualité reste »!

Voiture	Poids	Temps essais	Temps course	Prix
NSR	88g	9'845	9'342	<b>67,90€</b>
Black Arrow	93g	9'458	9'262	88,20€
PSR/Scalextric	99g	10'10	Pas de course	127,50€
Area 71	<b>85g</b>	<b>9'457</b>	Pas de course	146,50€





# ASTON MARTIN SLOT RACING

## DIJON RACING SLOT

GOOD YEAR

L'EQUIPE





ASTON MARTIN



# ASTON MARTIN SLOT RACING

**DRS MAGAZINE**

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1905

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

3 rue Edmond Voisenet - 21000 DIJON



Magazine gratuit - Ne peut être vendu



HORS SERIE N°6