

Distribution interne aux membres

Club fondé en 1974

Adresse: Case postale 55
1211 GENEVE 1

Août 1980

Alain Guichard
vainqueur à LAUSANNE

A Pajalunga
LA COUPE VIKING HOBBY

Quoi de neuf à MONACO :



En haut Coupe Viking Hobby

Pajalunga et sa coupe.....sa coupe et Merguin 2ème

En bas à Lausanne

Il pleut ils sont en cage - il fait soleil ils sortent

Aux Rousses

Les seules informations que nous avons obtenues, c'est l'abandon de Grandjean sur ennuis de différentiel. Que Farsola se trouvait en finale et terminait 5ème. Quand à Zahnd, il faudra lui demander en personne car nous ne l'avons pas revu depuis cette course.

Grand Prix de Lausanne Groupe B

Le samedi en Formule, Guichard échouait en finale, mais il allait se rattraper brillamment le dimanche en Proto en emportant la victoire sous une pluie qui n'allait quasiment pas cesser depuis le début des compétitions. Cette victoire démontre une fois de plus, les grandes qualités de A. Guichard qui pourrait réaliser de magnifiques exploits, si il pouvait participer à toutes les courses.

Pour l'instant ces excellents résultats doivent le classer dans les premiers du classement générale du groupe 1.

Relevons que le club de Lausanne utilisait un système électronique de comptage de tours qui marcha à la perfection durant les 2 jours. Monaco n'était donc pas un bon exemple. Remarquons au passage qu'il faisait froid et qu'il pleuvait, le constructeur étant malgré tout inquiet car son appareillage a peur de la chaleur.

A noter encore qu'un grand nombre de membre de l'AMCG avait fait le déplacement avec plus ou moins de fortune durant les épreuves.

Grand Prix Terrailon électrique

En ce samedi ensoleillé, ce n'était pas la grosse affluence sur la patinoire des Vernets. Un bon nombre d'adeptes de la voiture électrique avaient préférés les bords de mer aux bords du circuit (les traitres). Néanmoins 13 concurrents se disputèrent la victoire,

Après 3 éliminatoires qui permettaient à chacun de se classer ou dans la course des finalistes, ou dans la course des " non-finalistes ", les jeux étaient de loin pas joués. En effet, dans la finale se trouvait Merguin 2ème de la Coupe Viking Hobby, Neidhart et Moschini respectivement 4ème et 6ème de la même coupe.

Dès lors, la finale allait être passionnante, et elle tint toutes ces promesses, pendant 8 minutes, ces trois pilotes firent jeu égale et la victoire revint néanmoins à Merguin qui, grâce à sa plus grande expérience, maîtrise et habitude des finales, pris le dessus sur ces poursuivants immédiat, de jeunes loups aux dents longues. Avec 21 tours et 11 sec, Merguin précède Neidhart de 7 sec et Moschini de 8 sec. Faudra-t-il compter aux centième les écarts des voitures électriques ? A noter également l'excellent résultat de Ruchat JP (4ème) qui sort d'une série noir et doublement obscure, aussi bien en électrique qu'en thermique; les bruits courent qu'il est allé se faire exorcisé !!

Classement

1: Merguin	21 t.	11sec	7: Rucksthul A	17 t.
2: Neidhart	21	18	8: Grandjean	15
3: Moschini	21	19	9: Denkinger	14
4: Ruchat	19		10: Rumbeli	12
5: Frémond	16		11: Ruckstuhl	10
6: Sambati	16	3	12: Christinet	9
			13: Debrony	-

Le classement final n'allait pas changer beaucoup par rapport au classement provisoire établi sur 2 courses. (voir AMCG Journal No. 69) Ainsi le fait marquant de la dernière manche de cette coupe fût l'anecdote concernant l'éclairage du circuit.

1er acte

Les courses commencent comme d'habitude à 19 h 30 sur le circuit B. A 20 h 30, il fallait changer de circuit et allumer l'éclairage de la patinoire, or Ruchat et Rumbeli essayèrent désespérément d'appuyer sur le commutateur, mais sans résultat. Néanmoins Rumbeli montra à Ruchat une rallonge électrique déconnectée, tout en proposant à Ruchat de faire un rapprochement entre la prise mâle et femelle. Pudique, Ruchat refusa. Les courses furent arrêtées manque de lumière. Il fût décidé que le meilleur résultat du circuit B était doublé et comptait comme résultat final de la 4^{ème} manche. Ainsi dit, ainsi fût fait. Et tout le monde était content, ayant appris que Anderson de Viking Hobby offrait la tournée générale; il n'y avait plus de raison de s'attarder sur le circuit.

2ème acte

L'ensemble des concurrents ayant quittés le circuit et réduit leur matériel dans le coffre de leur voiture, ils étaient si pressés de boire (c'est laid), qu'ils ne virent pas le spectacle qui s'offrit aux yeux de Ruchat et Rumbeli. Ces derniers, la langue pendante (de soif) virent avec effroi, la patinoire briller des milles feux de lumière de nos centrales nucléaires. Un concurrent rigolo et inconscient (ç'a ne pouvait être qu'un lausannois !) avait comme celà, et sans rien dire à personne, imaginé qu'une prise femelle (électrique je précise) et mâle accouplé pouvait faire jaillir de l'électricité !!!

3ème acte

Trop tard, allez faire lever 20 membres de la table de bsitro pour courir une dernière manche. Rien ni fût, préférant attendre la distribution des prix sans broncher. Il faut croire que le doublement des points d'une manche convenait à tous le monde. Bref la soirée fût symphas et l'on remettra celà l'an prochain, c'est promis Ruchat ne sera plus l'électricien de service ! nah !!

Remerciements

Gros ,gros bisous et remerciements à Madame et Monsieur Anderson du Magasin Viking Hobby, pour l'idée de la Coupe, pour les coupes et les bons d'achat offerts durant cette épreuve et merci encore pour le verre, on reviendra c'est promis, et avec les amis de Morges et de Lausanne.

Résultats de la 4ème manche

Grandjean	16	16*	32	Zanada	19*	-	38
Ruchat	18*	14	36	Wason	-	-	-
Rumbeli	14	16*	32	Merguin	20	21*	42
Grin	-2	2*	4	Denkinger E	10*	3	20
Cuennet	-	-	-	Pajalunga	22	23*	46
Anderson	21*	19	42	Rouge	20	20*	40
Dabroniy	-	-	-	Frémond	17*	11	34
Sambati	18	18*	36				
Guichard	5	16	32				
Delavy	10	5	20				
Ncidhart	21*	5	42				
Moschini	13	20*	40				
Denkinger Y	14	14*	28				
Monnard	-	-	-				

Classement final COUPE VIKING HOBBY

1.	Pajalunga	34*	44	43	46	133
2.	Merguin	37*	41	44	42	127
3.	Anderson	40*	40	41	42	123
4.	Neidhart	39	37*	40	42	121
5.	Zanada	39	38*	39	39	117
6.	Moschini	32*	36	38	40	114
7.	Cuennet	35	38	40	-	113
8.	Rouge	33	-	39	40	112
9.	Sanbati	33*	35	35	36	106
10.	Grandjean	3*	32	34	32	98
11.	Frémond	29	27	-	34	90
12.	Ruchat	40	13	8*	36	89
13.	Rumbeli	27*	28	28	32	88
14.	Denkinger Y	30	28*	29	28	87
15.	Delavy	-	33	31	20	84
16.	Grin	-	33	27	4	64
17.	Guichard	-	31	-	32	63
18.	Denkinger E	25	11	-	20-	56
19.	Dabroniy	-	3	38	-	41
20.	Monna rd	27	-	-	-	27
21.	Watson	20	-	-	-	20

 * MONACO 80 ET LES NOUVEAUTES *

Les rencontres internationales de haut niveau, comme Monaco apporte toujours son lot de nouveauté et par là-même donne la tendance future de la compétition de nos voitures. Si Monaco 78 permettait au différentiel de faire une entrée fracassante dans le monde de la R/C, la cuvée Monaco 80 laisse présager d'un avenir hyper-technique aux voitures de demain.

Sur place nous avons vu une nouvelle S.G., d'ailleurs victorieuse, d'une technicité beaucoup plus poussée que toutes ces soeurs et une voiture AMPS super-sophistiquée et extrêmement concurrentielle. Ajouter à cela les bruits qui courent concernant la prochaine sortie d'une nouvelle PB à 4 roues indépendantes et nous voici au seuil d'une nouvelle génération de voiture plus mécanique et malheureusement plus coûteuse.

AMPS une toute nouvelle mécanique

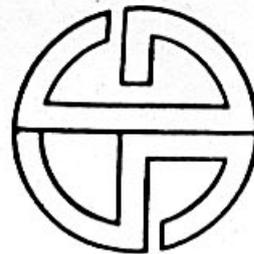
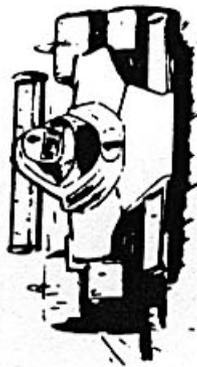
Les premiers jours en regardant d'un oeil distrait dans les stands, il nous était possible de voir une voiture vraiment peu conventionnelle. Moteur central, ce qui suppose une transmission où les pertes sont relativement plus élevées et une suspension indépendante pour chaque roue. Au premier coup d'oeil tout cela paraît lourd "mastoqué" voir peu fonctionnel. L'ensemble train avant, ainsi qu'arrière est en téflon monté sur ressort et l'articulation est des plus probante. Malgré son côté grossier (vu bien sûr avec un oeil suisse, c'est à dire de mécanique fine) cette voiture collait littéralement sur la piste monégaste. Il fallait s'habituer à cette nouvelle vision des choses en voyant cette voiture prendre les virages sans aucun dérapage et aussi vite que tous les autres. Le fameux style Benz si spectaculaire, où la voiture glisse latéralement dans les virages n'existe plus avec cette AMPS. Ayant signé un des meilleurs chrono lors des éliminatoires, l'inquiétude gagna les stands et plus d'un se posait des questions sur l'avenir de la R/C. Il fallait se rendre à l'évidence demain (c'est à dire dans un an) les voitures seront super sophistiquées.

VAINQUER

DE LA

COURSE DU MONDE

1980



SG. RACING CAR
Bologna - Italy

FUTURA 111

La FUTURA-111 jouit d'une popularité croissante auprès des pilotes de championnat, grâce à sa tenue de route impeccable et la rapidité des changements de rapports et de roues lors des courts arrêts aux stands. Ils tournent soit avec le châssis en epoxy soit avec la version Ergal, avec ou sans différentiel. De son côté, l'amateur moins expérimenté apprécie spécialement la grande précision de fabrication de toutes les pièces, ce qui lui permet un montage rapide et facile, même sans connaissances de mécanique.

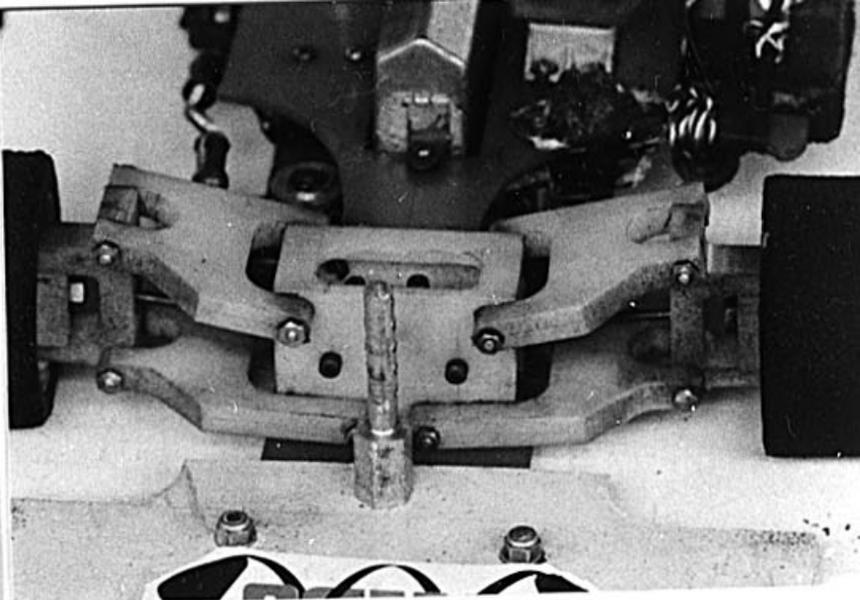
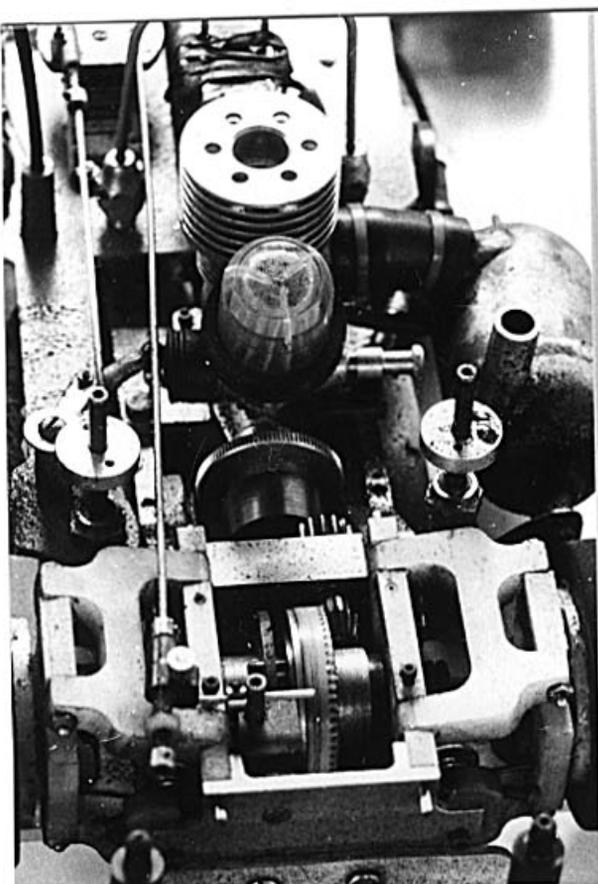
Mais ces deux catégories de pilotes se réjouissent également des économies faites grâce à la garantie inconditionnelle de 6 mois valable sur toutes les FUTURA.

Naturellement la FUTURA-111 a été soumise à toutes sortes d'essais susceptibles d'en améliorer encore la qualité et le comportement. Les solutions les plus intéressantes ont été étudiées en laboratoire et lors de nombreuses courses de ces derniers mois. Plusieurs exemplaires de cette FUTURA modifiée ont participé à la Coupe du Monde de Monte Carlo 1980, et c'est avec ce châssis que G. Ghersi a remporté cette coupe si convoitée. Cette FUTURA modifiée a provoqué l'admiration de tous, non seulement par son comportement idéal en piste, mais également par sa mécanique merveilleuse et fonctionnelle.

Cette version sera mise en production incessamment et sera disponible dans notre pays sous le nom de FUTURA-VCS-MONTE CARLO dès septembre ou octobre prochain. Son prix sera légèrement supérieur à celui de la FUTURA-111, soit env. 390.- (et avec différentiel env. 500.-), naturellement toujours avec la garantie inconditionnelle de 6 mois.

Il va sans dire que la SG-RODEO (195.-) et la FUTURA-111 (298.-) restent inchangées en production.





Une mécanique toute de précision, signé AMPS

La voiture de la victoire une S G, une nouvelle voiture

Après un léger passage à vide, SG refait surface en remportant la victoire à Monaco. Une deuxième voiture termine 4ème. Le team italien est venu avec une toute nouvelle voiture, tout à fait dans la ligne future, c'est à dire une voiture d'une conception très technique. Nous pouvons remarquer, en premier lieu, que leur fameux réservoir reste le même (pourquoi changer, il est parfait), mais le reste subit d'importants changements. Commençons par le train avant, entièrement réglable !! dans son angle de chasse ainsi que dans l'empatement des roues (voir photo). SG a réalisé enfin un des rêves de modéliste, c'est que pour tout cela il ne faut qu'une seul clef. A l'arrière, nous trouvons en plus du différentiel, 2 disques pour le freinage (voir photo). Le premier, le disque extérieur bloque les roues par rapport au différentiel, et le second, intérieur, évite que la roue tourne à contre sens lorsque la piste est bosselée. C'est à dire que le second disque bloque le différentiel, astucieux non !! Reste à découvrir le châssis, monté sur silent-blow, (voir photo) rappelant étrangement le châssis de la Delta 1976 qui assure à la voiture une stabilité à toute épreuve. En effet ce système permet d'éliminer le pincement du châssis, qui comme chacun le sais conciste au soulèvement d'une roue alors que les 3 autres restent au sol, ce qui déstabilise la voiture. Sur la photo, vous verrez le démarreur-laboratoire-banc d'essais-ett de Gherzi le vainqueur. (photo en bas à gauche, on ne peut pas se tromper). Juste à côté de cette photo (à droite) vous trouverez la nouvelle Serpent, qui, elle, reste beaucoup plus conventionnelle. Malgré son différentiel à billes et son centre de gravité extrêmement bas:

M.R.P en Europe

L'équipe MRP venue des U-S-A, devait sa présence en Europe grâce à son intention d'ouverture de nouveaux marchés.

Les voitures relativement conventionnelle, présentait néanmoins la particularité d'être du type " wing car " c'est à dire à effet de sol. Ceci allait en outre permettre à Kycs de se classer second, place des plus honorable s'il en est. Mis à part la beauté des carrosseries MRP 1/8ème, il fallait également reconnaître que les voitures électriques 1/12ème présentées par cette firme étaient extrêmement bien conçues (photo du haut), malheureusement il ne fût pas possible de les voir rouler.

Enfin un chrono pour la R/C

Pour terminer l'énumération des photos, il nous reste à vous parler du chronomètre Seiko. Enfin, voici un chronomètre pour notre hobby, il faisait son apparition pour la première fois sur les circuits. A Monaco, nous l'avons vu dans les mains des membres de l'équipe italienne, également chez les hollandais et les américains. Malheureusement sa fabrication n'est pas Suisse !!, tant pis pour les chauvins. Venus du soleil levant, ces cadrans solaire de haute précision vous donne sur la ligne inférieur le temps total et sur la ligne supérieur le tour par tour. Le zéro situé sur la ligne supérieur et tout à gauche, indique le nombre de tours effectués par la voiture, c'est très astucieux. A chaque tour, vous pouvez connaître le temps au tour et lorsque vous réenclenchez le chrono, il rattrape les secondes écoulées depuis le moment où vous avez arrêté l'appareil. C'est dire qu'il est possible de connaître le temps exacte de chaque tour et de l'inscrire. Il est également possible de connaître l'écart entre deux voitures.
Son prix en Suisse à la bijouterie Clarence Frs. 240.-

Les fabricants touchent aux pneus

Voilà un problème complexe, mais il semble que de plus en plus de fabricants s'intéressent à ce point précis de nos voitures. Et ceci malgré le proverbe qui dit: qui ne pneu ne pneu.

Nous avons vu en premier lieu de nouvelles gommes apparaître sur le marché et de plus en plus diversifiées. Récemment nous avons assisté à la révolution PromoKit avec son système ultra-rapide de changement de roue (voir AMCG Journal No. 67). Cette marque faisait son apparition à Monaco avec la voiture de Zahnd et était l'objet de beaucoup de discussions parmi les concurrents. Ce système allait confirmer ces immenses qualités aux 24 heures de Lyon en chaussant la voiture victorieuse de Dupont-Benz-Anderson.

L'autre grande nouveauté était secrète !! il nous fût possible de la découvrir dans le coffre de la voiture d'un grand fabricant français. Il s'agit de pneus gonflables, oh oui, nous y arrivons.

Ces pneus présentés en pré-série seront gainés afin de leur assurer une parfaite planéité, donc une usure égale et pourront être gonflés à la pression désirée, Ils s'adapteront sur chaque voiture et il faudra gonflé parallèlement l'avant et l'arrière au moyen d'une petite pompe possédant un manomètre. Leur créateur jubilait en voyant la voiture AMPS, car ces pneus seront le complément indispensable sur une voiture de hautes technicités. Ces pneus indégantables grâce à un système astucieux et d'une utilisation facile coûteront à peu près 2 fois le prix d'un pneu normal, mais et c'est là l'important, ils dureront 5 fois plus longtemps. Fini les 15 sortes de pneus, un pour le sec et pour pour la pluie, le reste c'est le gonflage qui fear la différence,

Merci Monaco, la cuvée 80 est bonne.

JCR

