

Distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

Organe officiel
de
l'Auto Model Club de Genève
Case postale 55 1211 Genève 1

Avril 1981

6ème GRAND PRIX DE GENEVE 28-29 mars 1981 1ère manche championnat Suisse



Les vainqueurs du dimanche en Proto
Hartman Wiedler Thürkauf
3ème 1er 2ème
tous sur S.G. !!

SRCCA Rangliste SRCCA

AUSTRAGUNGSGORT	SM/REG/EFRA/GP	SRCCA	SRCCA
GENEVE	SN	29 - 3 - 81	5. ERGEB. A10G
TRAINING... 5 MIN	VORLAUF... 5 MIN	HALBFINALS... 15 MIN	FINAL... 30 MIN

Rang	Start Nr.	Name Vorname	Club	Runden	Zeit	A/B/C	Runden	Zeit	Punkte
1	87	Wiedler	MRR	13	5.01.7	A	59	30.18.	50
2	96	Thürkauf	SMOGB	13	5.01.3	A	59	30.27.	40
3	91	Hartmann	MRR	13	5.07.1	A	56	30.05	35
4	79	Müller	MACW	13	5.04.5	A	50	30.16	30
5	70	Gerber	MROGL	14	5.05.2	A	48	30.11	25
6	49	Stucki	MCOB	13	5.25.2	ABC	43	30.09	22
7	35	Erne R.	MCOB	12	5.03.7	ABC	38	30.21	20
8	27	Hassig	MACW	13	5.05.2	A	38	30.27	18
9	95	Kunz U.	MCOB	13	5.09.4	B	34	15.22	14
10	89	Prommelt	MRCV	13	5.11.0	B	32	15.19	12
11	83	Pfih	MRR	13	5.14.9	B	30	15.00	11
12	43	Gründer	ERNO	13	5.11.6	B	26	15.07	10
13	56	Bühler	MCOB	13	5.07.4	B	25	15.00	9
14	55	Friedli	MCOB	13	5.13.0	B	7	15.00	8
15	15	Merguin	AMCG	12	5.22.9	C	34	15.15	7
16	84	Köppel	MCOB	12	5.06.1	C	32	15.25	6
17	2	Franke	MRT	13	5.18.0	C	31	15.00	5
18	53	Schneider	MRTW	12	5.04.0	C	29	15.03	4
19	41	Gyr	MCOB	13	5.22.0	C	23	15.00	3
20	82	Nicole	AMCN	13	5.22.7	C	20	15.00	2
21	65	Schwendener	MRCV	12	5.09.0				1
22	7	Mohn	TMCG	12	5.11.4				1
23	19	Von Arx	TMCG	12	5.15.8				1
24	59	Holh	MCOB	12	5.20.8				1

SRCCA Rangliste SRCCA

Rang	Start Nr.	Name Vorname	Club	Runden	Zeit	Punkte
25	47	Wenger	MORTB	12	5.22.24	1
26	51	Berner	MCOB	12	5.22.25	1
27	60	Herzog	MCOB	12	5.22.9	1
28	5	Hulliger	MROGL	12	5.23.9	1
29	33	Nacht	MORTB	12	5.25.4	1
30	45	Manasse	AMGL	12	5.26.0	1
31	17	Sgesser	MROGL	12	5.27.7	1
32	67	Bolhalder	MCOB	12	5.27.9	1
33	93	Davatz	MRR	11	5.02.7	1
34	52	Kunh H.	MRR	11	5.04.7	1
35	78	Ladrrière	ERNO	11	5.05.2	1
36	74	Erne A.	TMCG	11	5.05.7	1
37	42	Zanolari	MRR	11	5.07.1	1
38	20	Blaier	MACW	11	5.09.0	1
39	14	Zehnd	AMCG	11	5.11.0	1
40	12	Anderson	IC	11	5.15.4	1
41	16	Zenada	AMCG	11	5.16.4	1
42	80	Schweizer	DWRB	11	5.19.4	1
43	31	Aeberhard	MROB	11	5.19.9	1
44	50	Berger	MCOB	11	5.23.3	1
45	46	Baumer	MORTB	11	5.91.0	1
46	18	Ruchat	AMCG	10	5.00.0	1
47	25	Gothney	AMGL	10	5.02.2	1
48	69	Monnard	AMGL	10	5.24.5	1
49	66	Sieber	GRMCC	10	5.43.6	1
50	28	Zuberbühler	MCOB	9	5.03.3	1
51	48	Küpfner	MCOB	9	5.09.4	1
52	6	Born	DWRB	8	5.00.0	1
52	34	Gasner	MRTB	8	5.00.0	1

Nach dem Rennen SOFORT zurücksenden:
 1 Ex. SRCCA-Ranglistenbüro
 bzw. Ihren Regionalobmann
 1 Ex. Redaktion RACING-NEWS

CHAMPIONNAT GENEVOIS 1981

2ème manche

1:	Zanada	AMCG	125 t.		10:	Guichard	AMCG	14 B
2:	Merguin	AMCG	122		11:	Bovard	AMCG	50 C
3:	Grandjean	AMCG	112		12:	Frey	AMCG	43 C
4:	Bocquet	LC	102		13:	Rumbali	AMCG	41 C
5:	Ruchat	AMCG	91		14:	Herzog	LC	3 C
6:	Roth	LC	75		15:	Maret	AMCG	12
7:	Queloz	LC	51 B		16:	Buillard	LC	9
8:	Kleber	LC	48 B		17:	Vosti	LC	8
9:	Christen	AMCG	47 B					

CLASSEMENT PROVISOIRE GENERAL

1:	Merguin	50	40	90
1:	Zanada	40	50	90
3:	Ruchat	30	25	55
4:	Grandjean	18	35	53
5:	Christen	35	15	50
6:	Roth	22	22	44
7:	Queloz	12	20	32
8:	Bovard	20	11	31
9:	Bocquet	-	30	30
10:	Klebert	10	18	28
11:	Zahnd	25	-	25
12:	Frey	8	10	18
13:	Maret	9	7	16
14:	Rumbali	6	9	15
14:	Boulmier	15	-	15
16:	Guichard	-	12	12
17:	Grimm	11	-	11
18:	Buillard	5	6	11
19:	Vosti	4	5	9
20:	Herzog	-	8	8
21:	Ricotti	7	-	7
22:	Zonta	3	-	3
23:	Christin	2	-	2

ON prend les mêmes et on inverse.

Cette 2ème manche, organisé par le Lignon's Club sur le parking de la piscine a vu s'affronter 17 concurrents. Après des éliminatoires où l'occasion nous fût donner d'admirer l'AMPS de J-P Ruchat, une voiture insolente dans les virages, la finale vogait à nouveau s'affronter les Ruchat-Zanada-Merguin et Roth se joignait à ce groupe Bocquet qui faisait sa première course cette année et Grandjean qui réalisait là, sa meilleure course. Il allait d'ailleurs prendre la 3ème place du classement final. La victoire revenait à Zanada devant Merguin. La première course de ce championnat avait donné le résultat inverse. Ruchat avec son AMPS avait signé le meilleur temps des essais, mais au fur et à mesure que les compétitions se déroulaient, le circuit se modifiait. Le magnifique " S " se transformait gentilllement en ligne droite c'est ainsi que l'avantage de l'AMPS devait insignifiant. Un levier de servo cassé enlevait toute chance de victoire à Jean-Pierre.

Au classement général, la contre performance de Christen et l'excellente course de Grandjean permet à ce dernier de remonter de 4 rangs au classement- Quand à Queloz, il remonte de 3 rangs.

En tête, à égalité, Zanada et Merguin n'attendent que la prochaine manche pour régler le problème.

NEUCHÂTEL

AMPS : irrésistible §
Chronométréur : aussi §

Plus d'un genevois avait fait le déplacement de Neuchâtel pour une course au demeurant devenue traditionnelle. Malheureusement le temps est aussi traditionnel, il pluet et il fait froid§

Néanmoins sur ce circuit relativement sinueux, les difficultés ne manquent pas. Ainsi le terrain était favorable aux AMPS et Monsieur Manche de Lausanne ne se gêna pas de montrer ce que valait sa voiture. Sol mouillé, virage serré, tout un programme pour ce genre de voiture et après avoir réalisé le meilleur temps aux éliminatoires il se présenta en final. Un festival mes amis, personne ne pouvait suivre, oui vous avez bien lu, personne.

Alors, Monsieur Manache décida de ralentir, il faut penser aux autres, sinon il refuseront de courir. Il remporta néanmoins une victoire sans histoire devant Zanada, bravo Thierry. Dans les stands tout le monde n'avaient que le mot AMPS dans la bouche ce qui fit sortir de sa réserve Monsieur Della Zoppa importateur de PB. Oui se grand coquin avait une PB à suspension indépendante dans le coffre de sa voiture, juste pour montrer aux amis intimes. Mais voilà, les amis intimes s'appelèrent tout le monde, puisque devant le raz-de-marée, il dût démontrer que PB était aussi là.

Le dimanche la course fût la même que samedi, avec un Manache incorrigible, mais en prime une demi-finale fût annulée, un compteur ne marchait pas. On recourra la manche et le hasard qu'à la place de 2 genevois se fût le président du club organisateur qui se classa et un autre neuchâtelois. On est jamais mieux servi que par soi-même, n'est-ce pas. L'AMPS devait céder la première place à la PB de ZANADA suite à des ennuis de transmission, la troisième place revenant à Alain Zanhd également sur PB et également membre de notre club.

ELECTRIQUE : ANNEMASSE

20 participants se rencontrèrent durant cette course en salle, à relever que les 4 meilleurs temps furent réalisés par des genevois de l'AMCG, à savoir : Zanada, Merguin, Neidhart et Moschini.

Sans chauvinisme personne, ne peut me donner le classement, à part le leur. 2ème Zanada - 4ème Merguin - 5ème Neidhart et 10ème Moschini.

Dans le prochain numéro

Il est rare que nous palons du prochain numéro, mais cette fois-ci le calendrier nous y oblige. En effet, le Grand Prix de Genève ayant utilisé le 100 % de notre temps, il ne nous était pas possible de vous présenter des photos et un texte concernant la PB à suspension indépendante et ces gadgets.

Dans le prochain numéro vous trouverez aussi un compte rendu du Grand Prix qui c'est détoulé il y a deux jours de cela, là aussi impossibilité de faire mieux.

Il est bon de vous rappeler, qu'il vous est possible d'insérer vous aussi des articles dans ce journal, ainsi que de nous dire le matériel que vous désirez vendre.

Le journal est fait aussi pour cela.

* Un grand merci à J-P Ruchat pour l'excellent article sur le Championnat Européen Electrique à Brugg.

PROMOKIT R.C.

CASE POSTALE 115
1211 GENEVE 8

PROMOKIT R.C.

MESSEIERS,

LA NOUVELLE ROUE RENFORCEE A CHANGEMENT RAPIDE PROMOKIT EST DES A PRESENT DISPONIBLE. NOUVEAUX MATERIAUX ET NOUVEAUX PRIX SPECIALEMENT ETUDIES POUR LES CLUBS ET AMATEURS RC.

POUR CEUX QUI NE CONNAISSENT PAS ENCORE CE MATERIEL, IL S'AGIT D'UN KIT COMPOSE D'UNE PAIRE DE MOYEUX INEDITS QUE NOUS AVONS CONCUS. CE KIT COMPREND 16 JANTES (8 PAIRES DE ROUES) QUE VOUS POUVEZ INTERCHANGER A VOLONTE ET SANS OUTILS. IL VOUS FAUT ENVIRON 8 SECONDES POUR EFFECTUER CE CHANGEMENT, MOTEUR EN MARCHE. UN ADAPTEUR VOUS PERMET D'EN EQUIPER, AVEC OU SANS DIFFERENTIEL LES MARQUES SUIVANTES :

- P.B. - ASSOC. - YANKEE - CHALLENGER - TECHNORACING AINSI QUE VOTRE VOTURE PERSONNELLE.

LES PROMOKIT SONT CELLES QUI EQUIPAIENT LA VOITURE DE MM. DUPONT & BENZ PENDANT TOUTE LA DUREE DE LA COURSE ET QUI A GAGNE LES 24 H. DE LYON/ 80.

LA VOITURE GAGNANTE DE LA COUPE DE MOEL 80 A CARNOUX ETAIT EGALEMENT EQUIPEE DE CE SYSTEME.

NOTRE MEILLEUR PUB !!! LA ROUE MODULAIRE CLERC-PROMOKIT COMMENCE DEJA A ETRE COPIEE A L'ETRANGER EN 1980, ANNEE DE SA PRODUCTION EN SUISSE.

NOTRE ATOUT !!! SON NOUVEAU RAPPORT QUALITE-PRIX SE TRADUIT PAR UNE FABRICATION AU 100/0 MM, SUR DES MATERIAUX DE HAUT DE GAMME QUE NOUS SOMMES LES SEULS A UTILISER POUR CE SYSTEME. CHAQUE PIECE EST TRAVAILLEE ET CONTROLÉE INDIVIDUELLEMENT. LE PRIX EST REDUIT DE 30 A 40 % DE CELUI QUI ETAIT PRATIQUE CHEZ LE DETAILLANT POUR CE MATERIEL.

PENSEZ QUE LORS D'UNE COURSE VOUS POUVEZ VOUS PASSER VOS ROUES DE L'UN A L'AUTRE, D'UNE VOITURE A L'AUTRE PUISQU'ELLES SONT STANDARDISEES.

PAS DE PNEU PLUIE ? VOTRE VOISIN VOUS PRETERA BIEN LES SIENS. ECONOMISEZ SUR LES PNEUS, LES JANTES (FRS. 5,60 LA PAIRE), LE TEMPS !!!

ET ENFIN

UNE NOUVELLE DISTRIBUTION FAITE AVEC COMPETENCE PAR LE FABRICANT DANS LES DELAIS LES PLUS BREFS DES RECEPTION DE VOTRE COMMANDE.

LISTE DE PRIX

Nos	Ø10 MM Ref.	Ø8 MM Ref.	FRS.
1	ENTRETOISE 310	308	FRS. 5.--
2	EMBOUT 510	508	FRS. 4.--
3	C-FLASQUE 110	108	FRS. 4,10
4	MOYEU 410	408	FRS. 4.--
5	FLASQUE 210	208	FRS. 3,50
-	JTE	JTE	FRS. 2,80
-	EX	EX	FRS. 3,60
-	VS	VS	FRS. 3.--

LES PIECES DETACHEES SONT LIVREES PAR PAIRE

UNE VALISE FRS. 95.--
10 VALISES FRS. 85.--

N'OUBLIEZ PAS DE MENTIONNER LA MARQUE DE VOTRE VEHICULE.

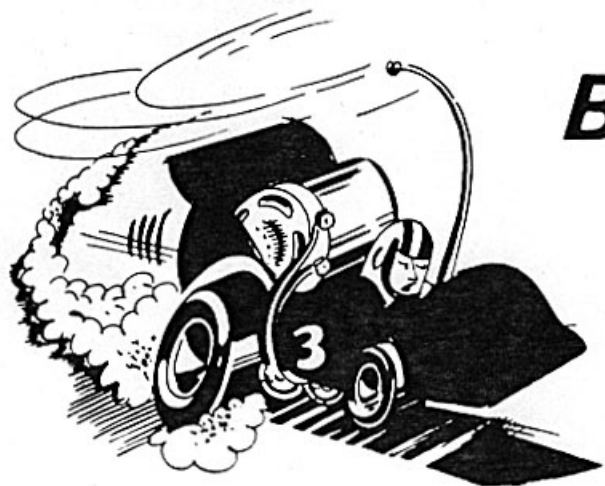
LA COMMANDE EST LIVREE EN PORT DU CONTRE - REMBOURS. N'OUBLIEZ PAS DE MENTIONNER VOS COORDONNEES EN PASSANT VOTRE ORDRE S.V.P.

PROMOKIT R.C.

CASE POSTALE 115
1211 GENEVE 8



Europameisterschaft 1981 Brugg



Un
Spectacle
Pour
Spécialistes

BRUGG LE 1er MARS 1981

FRANCIS NEAL devient le premier champion d'Europe de voitures RC électrique devant 6 de ses compatriotes et un Suédois qui réussit à s'infiltrer à la 4ème place.

Organisé par le Model Car Club de Brugg, ces championnats se sont courus sur une surface de moquette, d'environ 50 mètres de long et 25 mètres de large. Les raccords étant effectués par une bande adhésive du même bleu que le tapis et le tracé de la piste étant lui-même défini par une bande jaune ainsi que des dômes métalliques. Les 104 mètres du tracé, très intéressants étaient ainsi très faciles à suivre.

Une personne venue pour voir une manifestation spectaculaire aura sans aucun doute trouvé cette manifestation peu attrayante car le peu de bruit produit par ces modèles, encore atténué par la moquette, ainsi que la très grande vitesse en virage rendent le déroulement de la course monotone. Par contre les concurrents et les accompagnants se trouvèrent rapidement enthousiastes à ce spectacle réservé aux connaisseurs. Effectivement les commentaires sur les trajectoires ainsi que les deux méthodes de dépassement possibles (il y aura toujours les pilotes qui savent et les autres malheureusement) allaient bon train et fréquemment des applaudissements nourris ponctuaient soit un temps record soit une poursuite passionnante se terminant par un dépassement approchant la perfection.

Les 11 pays représentés par 96 concurrents ont montrés l'engouement de cette nouvelle discipline de la grande famille "Radio Commande".

15 Suisses, 14 Anglais, 13 Allemands, 11 Français, 11 Italiens, 9 Belges, 9 Hollandais, 5 Danois, 4 représentants du Liechtenstein, 3 Norvégiens et 2 Suédois se sont donc engagés dans une bataille contre la montre, contre le poids et enfin contre leurs nerfs. La conduite électrique sur tapis reflète fidèlement l'état et le caractère du pilote, car sur un terrain accrocheur, le moindre accoud sur la commande de direction se répercute par un écart très important de la voiture sur la piste, gaspillant ainsi l'énergie et de précieux centièmes de seconde.

La grande surprise fût sans doute la suprématie totale des Anglais et de leur matériel puisqu'après le 1er éliminatoire 11 d'entre eux se trouvaient parmi les 17 premiers et en fin de course 7 se placent en finale. Les Français ont fait une bonne impression au niveau de la conduite, mais étaient venus avec de trop gentils moteurs qu'ils durent modifier ou échanger ce qui leurs fit beaucoup de tors. Quant aux Suisses, personnellement, ils m'ont un peu déçu. Ayant discuté avec beaucoup de concurrents étrangers, aucun n'avait courru auparavant sur du tapis et sans doute, notre équipe a laissé passer un avantage décisif qui ne se représentera pas de si tôt. Toutefois Bühler Jakob se classait 13ème, Hohl René 16ème et 19ème Schneider Beat au court des demi-finales.

Finale : 7 Anglais, 1 Suédois 4ème

Non qualifiés des demi-finales :

4 Anglais	14-15-17-20ème
3 Français	9-10-12ème
3 Suisses	13-16-19ème
1 Suédois	11ème
1 Norvégiens	18ème

Toutefois chez les perdants, l'on chuchote que si le règlement interdit de mettre des produits divers sur les pneus, il n'interdit par contre pas aux gagnants de trempér leurs pneus dans une mixture bleue avant le départ pour les nettoyer.

Le déroulement de la compétition fût sans histoire. Le vendredi ainsi que la journée du samedi furent consacrés aux essais mais après le buffet froid servis dès 17 heure dans la même salle, les choses sérieuses commançaient puisque les 13 groupes allaient pouvoir disputer leur 1er éliminatoire. Mais était-ce le repas ? la tension nerveuse ? le manque d'entraînement ? ou la fatigue d'une longue journée qui fit que seul 15 concurrents en ont fait leur meilleur éliminatoire. Sans doute est-ce la dernière hypothèse qui en est la cause, car le lendemain c'est lors des 1er éliminatoires de la journée que se sont fait le plus de meilleurs résultats, 44 contre 37 au dernier éliminatoire et c'est aussi durant les tous premiers groupes que le record absolu est passé à 33 tours 8'12'77 soit une moyenne de 25,07 Km/h en considérant le nombre de virages très serrés, c'est un résultat exceptionnel.

La compétition exige le dépassement de soi même physiquement, moralement et malheureusement financièrement. Dorénavant, les championnats d'Europe ne seront réservés qu'aux pilotes "aidés" et qu'à des cas d'exceptions.

Les moteurs plus qu'en thermique demande connaissances et outillage complexe (aiquilibreuse dynamique) car il faut augmenter la puissance, ce qui est relativement facile à faire, il faut aussi en augmenter le rendement et c'est là que les techniques les plus sérieuses sont mises à contribution. Fer spécial pour l'armature, bobinage à la main, collage des bobines le plus léger possible, matière des charbons ainsi que l'utilisation de roulements à billes, réglage des ressorts des charbons, équilibrage. Cet ensemble de travail et de matériaux spécifique contribuent à faire grimper les prix des moteurs d'une manière constante, mais jusqu'où ? Les accus eux-mêmes demandent pour être utilisés au meilleur d'eux-même un système de refroidissement plus ou moins élaboré et plus ou moins efficace. Cela allant du simple moteur muni d'une hélice au ventilateur de caravane, ou, le summum, le boîte avec turbine incorporée et l'air dirigé sur les accus. Une fois déchargés et refroidis, il faut comme Maysy Bill, mesurer chaque élément éventuellement en décharger un ou deux pour qu'ils aient tous la même tension et recharger ensuite l'ensemble le plus lentement possible en fonction du temps disponible entre les manches et les alimenter ensuite avec un courant de 100 mili ampère jusqu'à utilisation tout en les refroidissant toujours. Pour bichonner, nourrir, éviter l'échauffement fatal aux accus et à leur rendement (encore lui !) le meilleur voltmètres possible évidemment ! Les alimentations les plus sûres et une surveillance vigilante sont indispensables pour gagner. Ce n'est pas les concurrents Français qui me contre-diront, alors que leur meilleur pilote faisait une démonstration de conduite, nargant des voitures plus légères et plus rapides, lorsque 30 secondes avant la fin les traitres-accus abandonnèrent d'un coup. Est-ce le moteur, les accus ? seule la technique et ses instruments pourront le dire.

Comme chez l'homme, le poids est une condition indispensable de santé et pour atteindre le poids idéal de moins d'un kilo, il faut nourrir la voiture de trous et de riens, soit fibre de carbone, suppression du boîtier récepteur, scotch double faces, moignon de pare-choc, fraisage des moyeux de roues et des trous et des trous et des trous. Résultat le poids le plus léger annoncé, un peu plus de 800 gr. alors que certaines voitures d'origine pèsent plus de 1,200 kg, quand je pense que des accus pèsent environ 300 gr !!!

Après cette manifestation, je me permettrai de souligner ces quelques points :

Que les Anglais sont très forts.

Que la technique sera reine à part entière au prochain championnat d'Europe et les inévitables bricoleurs en seront réduit à la figuration.

Le MCCBrugg mérite une mention puisque ses membres qui sont parmi les meilleurs pilotes Suisses, montrent qu'ils savent aussi métriser une organisation de manifestation importante.

J.P. Ruchat

