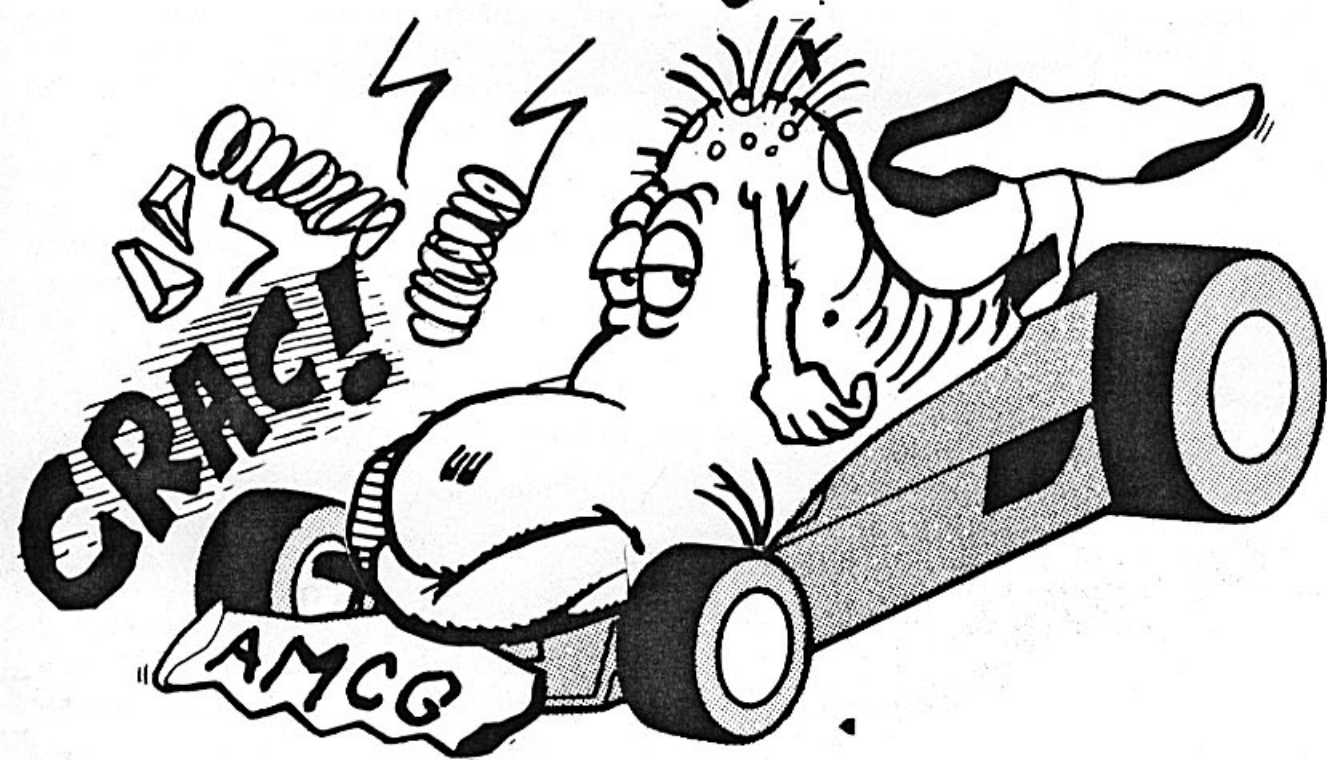


Distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

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

Novembre 1981

VOITURE A? SUSPENSIONS



ENQUÊTE

Voici plus de un an que la firme AMPS présentait et testait à Monaco, lors de la Coupe du Monde, une voiture à suspensions. Ce fût un bouleversement dans le petit monde du modélisme, 8 mois plustard la commercialisation de ces voitures posa à beaucoup de pilotes un problème. Acheter ou ne pas acheter une telle voiture ? Aujourd'hui des pilotes chevronés répondent aux questions que tous le monde se pose: Utile ou inutile ?

SUSPENSIONS OR NOT SUSPENSIONS

C'EST

LE GRAND SUSPENS !!!!!!!

Voici maintenant 18 mois que l'anglais Culver créait la surprise à Monaco avec sa voiture à suspension qui était à ce moment là qu'un prototype. En effet lors de la 2ème Coupe du Monde Formule en 1980, Mister Culver réalisait la pole position avec son AMPS à suspension, un prototype qui allait changer radicalement le monde de la voiture R/C. Il faut dire que le monde de la R/C est un monde aussi sensible aux changements que celui des boursiers.

Eh oui, Monsieur Culver vous savez bien que les modélistes sont toujours à la recherche de la solution miracle qui les fera vaincre dans la prochaine course. La recette est simple mais pas forcément facile à appliquer; il faut inventer quelque chose de nouveau démontrant avec une certaine logique que c'est " le pied géant ", installer ce nouveau truc sur la voiture et finir la course parmi les tout premiers.

A la suite de cela bons nombres de pilotes vont essayer, donc acheter la dite nouveauté en pensant avoir trouver la recette miracle. Mais voilà, ce n'est pas parce que à Monaco tout c'est bien passé, que la voiture est forcément la panacé pour la victoire. Certes les bons résultats dépendent beaucoup de la qualité de la voiture, mais ils dépendent aussi de " Dame Chance ".

C'est ainsi qu'à l'aurore de l'an 1981 apparait les premières AMPS à suspensions de série, suivit de peu par les PB ALPHA à suspensions aussi. Les résultats de ces voitures en début de saison sont très prometteur et les modélistes commencent à se creuser le chou pour savoir si il faut tout changer ou continuer comme avant avec des voitures conventionnelles. Ceux qui choisissent d'attendre auront l'occasion de faire quelques constatations intéressantes.

En premier lieu, lors des Championnats du Monde 1981 à Indianapolis c'est une voiture sans suspension (Delta) qui remporta la victoire, la seconde est une SG, qui par ailleurs avait gagné à Monaco en 1980, sans suspension aussi. La première voiture à suspension termine troisième, c'est une PB Alpha. Donc on peut déjà affirmer que ne c'est pas la solution à tous les problèmes que l'on rencontre dans les courses bien au contraire, il semblerait que ces voitures apportent plus de problèmes qu'elles n'en résolvent.

C'est pourquoi nous avons enquêté auprès de bons pilotes qui ont utilisés ou qui utilisent ces voitures.

Voici leurs avis.

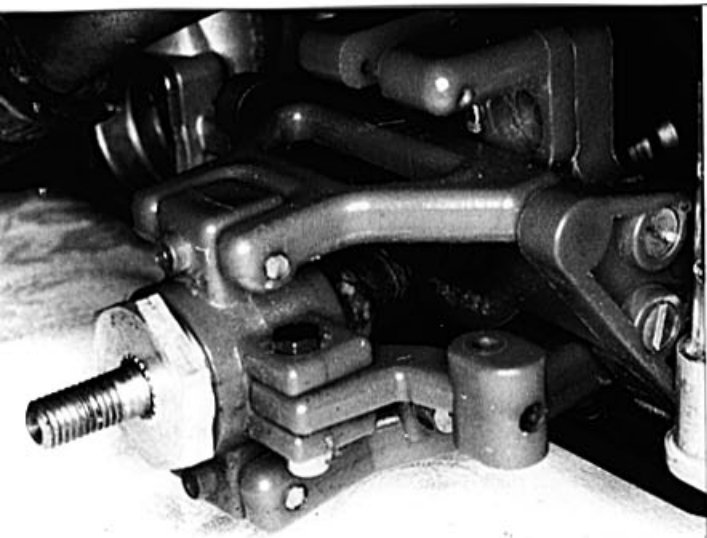
Monsieur Ruchat J-P Pilote groupe A pilotait une AMPS

Je trouve que la suspension est utile lorsque la piste est bosselée, la tenue de route en est grandement amélioré. La différence est telle que c'est les autres pilotes possédant des voitures sans suspensions qui nous signalent que le circuit est bosselé.

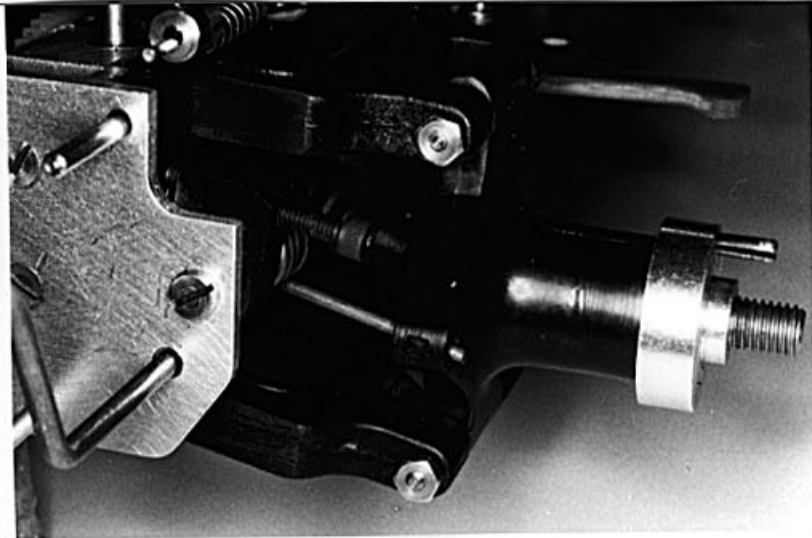
Je pense que c'est la voiture idéale à piloter pour un débutant car elle est très maniable, malheureusement le montage est complexe et ne s'adresse pas à un nouveau venu.

J'ai l'impression que les pneus ne sont pas adaptés pour ces voitures, il faut attendre la venue de pneus construit exprès pour ce genre de voiture et aussi attendre la simplification de ces voitures.

Monsieur Zanada T, pilote groupe A, il pilote une PB Alpha. Je suis content de ma voiture et je pense que c'est un avantage d'avoir une voiture à suspension, c'est nettement plus sûr à piloter. Mais il faudrait des moteurs encore plus puissant non pas à cause de la transmission par chaîne mais parce que la voiture à un meilleur contacte au sol. Dans les grandes courbes c'est plzs facile à conduire et la tenue de route est nettement meilleure, Les suspension fonctionnant si bien que ce sont les autres pilotes qui nous apprennent que la piste est bosselée. Mais il faut quand même reconnaître que cela ne fait pas tout, il y a quelques points noirs, en premier lieu il y a plus de réglages et ensuite c'est plus difficile à trouver la solution aux problèmes.



Suspension arrière
Alpha PB



Suspension arrière
AMPS

Monsieur Zahnd A. Pilote groupe A Pilotait une Alpha PB

Il n'est vraiment pas nécessaire de posséder une telle voiture pour gagner le Championnat Suisse. Néanmoins il faut reconnaître que sur les pistes bosselées c'est valable et la conduite est plus sûr.

Je trouve que les réglages sont assez simples mais prennent beaucoup trop de temps pour les faire. Il faut se rendre sur un circuit deux jours à l'avance pour pouvoir vraiment être prêt le jour de la coure.

En règle générale je pense que ces voitures ne sont pas assez solide.

Monsieur Manashe S. pilote groupe A Pilotait une AMPS

J'ai l'impression que ce n'est pas au point actuellement. Par rapport aux nomres d'heures de travail et au prix de la voiture ce n'est pas rentable en regard d'une voiture conventionnelle. Je pense qu'une voiture classique est aussi rapide qu'une voiture à suspension, mais avec l'avantage d'être plus solide. Il faut aussi dire que dans les grandes courbes il est possible de mieux rattraper la voiture qui à des suspensions.

A l'heure actuel, l'amélioration n'est pas évidente et les pneus ne sont pas adaptés à ce genre de voiture, puisqu'ils sont fabriqués pour des voitures rigides.

J'ajouterai encore que ce sont des voitures dont le réglage est difficile et qu'il faut à tout prix éviter les chocs car un choc est impardonable dans les suspensions.

Monsieur Bovard P. pilote groupe B il pilotait une AMPS

J'ai le sentiment que si la voiture est mal réglée au départ il est impossible de déterminer par la suite les défauts de montage. Néanmoins elle va plus vite et est beaucoup plus sûr au pilotage. Mais je pense qu'il faut être un bon mécanicien pour en tirer le maximum. Malheureusement quand on fait une touchette la voiture devient souvent inconduisible.

Monsieur Nicole pilote groupe A il pilote une Alpha PB

Un tel type de voiture est tout à fait valable au niveau Suisse groupe A et international parce qu'il ne faut pas toucher ou se faire toucher en course. Une voiture à suspensions est impilotable une fois dérégulée. Ce genre de voiture demande énormément d'entretien sinon, il est inutile de posséder un tel engin. Après une course je la démonte complètement, cela prend beaucoup de temps pour ne pas dire tous mes loisirs, mais c'est le seul moyen de voir si un trapèze est fendu. Pendant les courses j'améliore continuellement les réglages et ainsi je progresse dans mes résultats.

Voilà 6 avis recueillis lors du dernier Grand Prix du Lignon auprès de pilotes chevronnés. Que dire ?

Tout d'abord qu'il y a deux satisfait et 4 pilotes plus ou moins déçus, néanmoins chacun reconnaît la grande difficulté des réglages et les risques des chocs. Lors du Grand Prix de Berne pour l'inauguration de la piste Zanada en fait l'amer expérience. En effet en Finale B, Thierry était en tête de la course, une touchette avec une poutre eu comme conséquence la sortie d'un pivot, suivit de l'abandon. Aux dires de certains pilotes ce genre d'accident n'aurait eut aucune conséquence avec une voiture normale. La même aventure est arrivée à Nicole lors de la finale Formule du Grand Prix du Lignon. M. Manashe résume le mieux la situation actuelle : est-ce que le rapport travail-prix-réglage, correspond aux résultats que l'on attend. Il est possible de répondre oui sans ambiguïté. Aujourd'hui il paraît nécessaire d'attendre encore quelques temps pour laisser les techniciens améliorer ces voitures de première génération.

Lors de cette enquête nous avons également demandé aux pilotes ce qu'ils pensaient du différentiel (premier stade de l'évolution des voitures avant les suspensions).
Voici leurs réponses.

Monsieur Ruchat J-P

Le différentiel ne change rien, je l'ai essayé sous la pluie comme sur le sec. En fait il apporte un peu de poids sur l'axe arrière. Quand on glisse de l'arrière il faudrait bloquer le différentiel, je voudrais également faire remarquer que lors des rallys, les pilotes bloquent les différentiels.

Monsieur Zanada T

Il est très utile quand il n'est pas trop libre et je voudrais ici citer Monsieur Booth ex-champion du Monde : c'est pas un avantage mais pas un inconvénient.

Monsieur Zahnd A.

C'est particulièrement efficace sous la flotte ou si la piste est glissante.

Monsieur Bovard P.

Je ne sais pas si c'est bien, je n'ai jamais roulé sans !!

Monsieur Nicole

C'est bien et cela facilite les choses en accélération, on fait moins d'erreurs. Sur une piste normale il faut que le différentiel soit dur.

Monsieur Grandgeen J-D

Je ne pourrais plus m'en passer: Je pilote mieux et dans les virages la voiture suate moins.

Monsieur Maret E.

J'ai les même sentiments que Jean-Daniel.

DE TOUT UN PEU

* Le vendredi 9 octobre à 10 heures du matin, il fût possible aux auditeurs attentifs de la radio suisse romande d'entendre unereportage sur les voitures R/C. Monsieur Jean-ri Varnel avait lors du Grand Prix du Lignon effectuer un reportage avec comme principale interlocuteur le président de l'AMCG. Il était aussi possible d'entendre Messieurs Ruchat, Zonta et Ruffieux parler du merveilleux monde qui nous anime.. Le reportage durait un quart heure sur un fond de voiture et d'ordres de départ. La cassette de cet enregistrement vous permettant de ré-entendre vos vedettes du son et de la piste est en vente au secrétariat du club pour une somme déifiant toute concurrence.

* Le samedi 18 octobre a eu lieu l'inauguration de la piste permanente du club de Berne. A cette ogasion il y eut une course importante réunissant les meilleurs pilotes du pays. Aux dires de Monsieur Alain Zahnd la piste est " Choli " mais les box ne sont pas " choli ". En effet les boxes se trouve coincés entre la piste et la barrière d'enceinte, il est donc exclu de passer, le seul moyen est d'empiéter sur la piste, car lors qu'il faut paseor au milieu de Hans Peter Gerber dans les stands et ensuite franchir la famille Thürkauf et celà devient une mission impossible. Il y avait onze groupe de huit coureurs. Les membres du club réalisèrent les places suivantes : Bovard finale F. Zahnd Finale E dont il fini vainqueur et passe en finale D Manasche en finale D dont il sort vainqueur et va en finale B alors que Zahnd termine second de cette finale B Zanada se trouvait en tête de la finale B lorsque suite à une touchette qui sorti un pivot de sa PB Alpha le contraint à l'abandon, dommage.

* Ce même dimanche à La Roche sur Foront (France voisine) plusieurs genevois se souviendront de leur déplacement chez les savoyards. La course d'endurance avait lieu dans une salle ultra glissante. Mais le malheur était encore au niveau du comptage des tours qui se révéla catastrophique. Les résultats furent cachés aux concurrents laissant planer un doute terrible sur le classement. En effet Merguin parti en tête et menant avec 6 tours d'avance se retrouve à la fin de la course 7 tours derrière la président du coin qui ne la jamais dépassé (je crois que j'ai trouvé le truc pour gagné des coupes!!) Bref Merguin est classé 4 ème Christen 5ème 6ème Roth, 7ème Boulmier, 8ème Ruchat. Grandjean coura la finale C et Mamerti termine 39 ème. L'an prochain les genevois iront à la pêche plutôt qu'à La Roche sur Foront. Merci quand même.

* A la page suivante vous trouverez le classement de la dernipre manche de la coupe GT romande qui eut lieu à Lausanne. Au classement général on trouve ler Monnard 2èem Manasche, 3ème Merguin et 4 ème Padouano. Deux membres de l'AMCG dans les trois premiers Bravo.

COSSONAY / LAUSANNE

<u>Rang</u>	<u>Nom</u>	<u>Club</u>	<u>Meilleur Elimatoire</u>		<u>Finales C.B.A.</u>	
			<u>Tours</u>	<u>Temps</u>	<u>Tours</u>	<u>Temps</u>
1.	Demierre J.B.	AMCL	16	5.05.35	78	30.13.07
2.	Pahud M.	AMCL	16	5.08.92	76	30.03.98
3.	Desarzens O.	AMCL	16	5.14.07	74	30.04.68
4.	Pequignot F.	AMCN	16	5.10.52	74	30.15.37
5.	Guilloud J.L.	RCCY	16	5.07.35	66	30.00.00
6.	Monnard D.	AMCL	17	5.18.97	65	30.07.67
7.	Mamie D.	AMCA	15	5.08.06	62	30.00.00
8.	Merguin A.	AMCG	15	5.03.64	51	30.10.72
9.	Lebet F.	AMCL	14	5.09.44	41	15.12.68
10.	Kummer S.	AMCA	15	5.11.40	38	15.00.00
11.	Gothuey J.C.	AMCL	15	5.00.00	38	15.00.67
12.	Messer W.	MRCB	15	5.09.42	36	15.21.68
13.	Dumusc P.	RCCY	16	5.16.91	29	15.00.00
14.	Paganopoulos S.	MRCB	15	5.03.30	02	15.00.00
15.	Deléderray H.	AMCL	15	5.08.51	38	15.02.16
16.	Fruttiger C.	RCCY	14	5.00.81	36	15.00.00
17.	Vallat J.J.	AMCA	14	5.14.62	32	15.00.00
18.	Sumi C.	AMCL	14	5.14.22	31	15.18.23
19.	Rodde J.J.	AMCN	13	5.00.00	11	15.00.00
20.	Mojon	MRCB	13	5.00.00	01	15.00.00
21.	Rüchti M.	AMCL	13	5.18.21		
22.	Freymond R.	AMCL	13	5.18.94		
23.	Fankhauser P.	MRCB	12	5.00.00		
24.	Piot F.	AMCL	12	5.06.57		
25.	Sica O.	MRCA	12	5.13.72		
26.	Cadonau A.	MRCB	10	5.00.00		
27.	Bron D.	AMCL	8	5.00.00		
28.	Balogh S.	RCCY	8	5.00.12		
29.	Bocalini L.	MRCA	8	5.11.95		
30.	Fankhauser	MRCB	4	5.00.00		
31.	Vallat Ch.	AMCA	1	5.00.00		
32.	Oswald A.	RCCY	-	- - -		
33.	Letourneau N.	AMCL	-	- - -		

CHAMPIONNAT GENEVOIS 1981

4ème Manche

Cette manche organisé par le Lignon's Club c'est déroulé sous un ciel menaçant du début à la fin. A côté de chaque démarreur, les pneus pluie attendaient patiemment d'être montés sur les voitures. Mais il ne plut point! Encore une fois la victoire revint à Zanada qui fût impérial, mais il faut qu'il se méfie de Manasche, nouveau membre du club, qui pendant longtemps colla à la voiture du vainqueur. Certaines voitures roulaient dirons-nous à " mi-mollets ", en effet Zahnd avec sa nouvelle radio éprouvait quelques difficultés à éviter les cônes et Ruchat avec sa Tempest avait oublié la légèreté des voitures sans suspensions. Ces 2 pilotes étaient très reconnaissables puisque leur voiture roulait ou volait à environ 50 cm au-dessus du sol. Faisait leur première apparition dans ce championnat Messieurs Manasche, Hertig et Frey Christian.

Classement

1.	Zanada	122	tours	9.	Hertig	45	t.	B
2.	Manasche	112		10.	Herzog	44		B
3.	Zahnd	109		11.	Grandjean	43		B
4.	Bovard	103		12.	Zonta	27		B
5.	Queloz	100		13.	Frey S.E	23		B
6.	Christen	99		14.	Frey C	11		B
7.	Ruchat	97		15.	Rumbeli	18		C
8.	Roth	93						

5ème Manche

Classement

1.	Zanada	136	tours	12.	Rumbeli	50		B
2.	Boulmier	130		13.	Hertig	18		B
3.	Manasche	126		14.	Queloz	16		B
4.	Ruchat	126		15.	Bernardinà S	49		C
5.	Zahnd	113		16.	Maret	33		C
6.	Merguin	94		17.	Frey C.	32		C
7.	Bovard	87		18.	Herzog	31		C
8.	Grandjean	86		19.	Andoloro	25		C
9.	Roth	59	B	20.	Zonta	0		C
10.	Christen	57	B	21.	Bernardini A	7		
11.	Mamerti	51	B					

Cette manche organisé par l'AMCG sur le parking Ecoffey c'est trouvé confronté à de nouveaux problèmes. En effet non loin de là se trouve un club d'avion. Le résultat est qu'à part la victoire de Zanada encore et toujours impérial on peut compter au palmarès de cette course 3 avions abattus!! Joli tableau de chasse pour un automne triste, mais après quelques pllabres avec les pilotes heureusement sains et saufs, la finale fût néanmoins perturbée par des interférences venues d'ailleurs. Malheureusement le monde des ondes est insondable et jamais nous ne saurons si il s'agissait de pur vengeance. Reste que tout ceci nous pose un problème que nous allons tenter de résoudre entre les deux clubs, c'est dans l'intérêt de chacun de nous.

CLASSEMENT GENERAL FINAL CHAMPIONNAT

GENEVOIS 1981

1.	ZANADA	40*	50*	50	50	50	50	200
2.	Merguin	50	40	40	-	22*	40	170
3.	Zahnd	25	-	30	35	25	-	115
4.	Ruchat	30	25	22*	20*	35	25	115
5.	Manashe	-	-	-	40	35	35	110
6.	Bovard	20	11*	18*	30	20	30	100
7.	Christen	35	15	20	22	12*	2*	92
8.	Roth	22	22	25	18*	15*	22	91
9.	Boulmier	15	-	8	-	40	20	83
10.	Grandjean	18	35	10*	11*	18	12	83
11.	Queloz	12*	20	12	25	8*	18	75
12.	Bocquet	-	30	35	-	-	-	65
13.	Frey J-E	8	10	11	9	-	-	38
14.	Klebert	10	18	9	-	-	-	37
15.	Rumbeli	6*	9	6*	7	10	7	33
16.	Maret	9	7	4*	-	6	8	30
17.	Bernardini S	-	-	7	-	7	15	29
18.	Herzog	-	8	1*	12	4	4	28
19.	Anderson	-	-	15	-	-	11	26
20.	Hertig	-	-	-	15	9	1	25
21.	Frey C	-	-	-	8	5	6	19
22.	Zonta	3	-	2	10	2*	3	18
23.	Mamerti	-	-	-	-	11	5	16
24.	Builliard	5	6	5	-	-	-	16
25.	Andoloro	-	-	-	-	3	10	13
26.	Guichard	12	-	-	-	-	-	12
27.	Grimm	11	-	-	-	-	-	11
28.	Vosti	4	5	1	-	-	-	10
29.	Neidhart	-	-	-	-	-	9	9
30.	Ricotti	7	-	-	-	-	-	7
31.	Andrey	-	-	3	-	-	-	3
32.	Christin	2	-	-	-	-	-	2
33.	Bernardini A.	-	-	1	-	1	-	1

Classement de la 6ème manche

|||||

1.	Zanada	116	tours	11.	Anderson	42	T.	B
2.	Merguin	111	2sed	12.	Andoloro	40		B
3.	Manashe	111	6 sec	13.	Neidhart	22		B
4.	Bovard	104	5 sec	14.	Maret	16		B
5.	Ruchat	104	6 sec	15.	Rumbeli	40		C
6.	Roth	99		16.	Frey C	35		C
7.	Boulmier	91		17.	Mamerti	32		C
8.	Queloz	79		18.	Herzog	30		C
9.	Bernardini S	498	sec B	19.	Zonta	20		C
10.	Grandjean	49	9 sec B	20.	Christen	13		C
				21.	Hertig	11		

CHAMPIONNAT 1982

L'an prochain nous referons un championnat genevois avec la même formule, c'est à dire avec 4 courses sur 6 qui comptent pour le classement final. Afin de bien nous familiariser à la compétition, nous organiserons 3 courses d'endurance au début de l'année, avant le championnat suisse. Alors à tout bientôt.