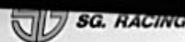


Distribution réservée
 exclusivement
 aux membres du club

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

Mars 1982

Suspension nouvelle génération !!!

COLUMBIA I.S.4 

4 SUSPENSION INDEPENDENT / SUSPENSION ENDEPENDANTE / INDEPENDENT SUSPENSION / UNDEPENDENT

Barré stabilisateur
 Barré de stabilisation
 Totalschaltbesten
 Stabilizer Rod

Collecteur accorde
 Cadeu scheppenner
 Adapter für schaltbesten
 Schalter besten

0000	00 0000
0010	00 0010
0020	00 0020
0030	00 0030
0040	00 0040
0050	00 0050

Reglage "Caster"
 Réglage de l'angle de chasse
 Nachschalten "Caster"
 Caster adjustmen

Barré stabilisateur
 Barré de stabilisation
 Totalschaltbesten
 Stabilizer Rod

Reglage suspension
 Réglage suspension
 Einstellung der Feder-Verregungen
 Suspension adjuster

Flotte Radio
 Flotte Radio
 RC-Einsteckplatze
 Radio Plate

Amortisseur hydraulique
 Amortisseurs Hydraulique
 Hydraulische Stoßdämpfer
 Hydraulic Shock Absorbers

Equilibré
 Equilibrage
 Ball bearing

Course
 Course
 Finest
 Ring gear

Figura con reactiță
 Dăruie acțiune și reacțiune
 Kupplungsplatte mit Federlager
 Friction with ball bearing

Figura con reactiță
 Dăruie acțiune și reacțiune
 Kupplungsplatte mit Federlager
 Friction with ball bearing

Figura con reactiță
 Dăruie acțiune și reacțiune
 Kupplungsplatte mit Federlager
 Friction with ball bearing

Figura con reactiță
 Dăruie acțiune și reacțiune
 Kupplungsplatte mit Federlager
 Friction with ball bearing

Reglage suspension
 Réglage suspension
 Einstellung der Feder-Verregungen
 Suspension Adjuster

Le grand suspense !!

Cette année le suspense sera terrible sur les circuits, car la question sera, avec quelle voiture concourir ?

Eh oui, les voici, elles débarquent de toute part, elles nous envahissent, que faire ?

Les refuser en restant fidèle ? ou les accepter comme nouvelles maîtresses ?

Non ce n'est pas à Hambourg dans les quartiers de "Sanquapaoli" que je vous emmène, mais à la foire du Jouet et modèle Réduit de Nüremberg.

Non ces nouvelles maîtresses ne sont pas en chair et en os, mais elles sont faites de carbone et suspensions. Elles ne s'appellent pas, Olga ou Sonia, mais SG, Serpent ou Associated. C'est moins chantant, même moins excitant, quoique ? moins excitant, c'est à voir.

Voici venu la deuxième génération des voitures à suspensions après la révélation et la stupéfaction de l'AMPS à Monaco. 1981 fût l'année où l'on vit apparaître quelques modèles de voitures à suspensions. Mais ces débuts furent hésitant pour AMPS, voir difficile. Chez PB ce fût mieux mais pas tout à fait concluant. Comme chacun le sait le scepticisme est de rigueur face aux nouveautés.

Néanmoins cette année s'annonce favorablement pour les voitures à suspensions, Nüremberg en est le révélateur. Il y avait Associated qui présentait une voiture à suspensions, une Rolls de la mécanique, mais évidemment au prix d'une Roll (frs 1200.-) PB, après un an d'utilisation de son modèle était là avec un tout nouvel engin qui n'a plus rien à voir avec son prédécesseur, entièrement revue et corrigée cette voiture vous en coûtera environ frs 800.- Un peu moins chère sera la Serpent qui se fait attendre depuis pas mal de temps (frs 690.-) nous en reparlerons prochainement.

ET puis pour terminer une surprise de Sabbattini, qui lui aussi fait le grand saut dans la suspension. Son dernier né s'appelle Columbia au prix extraordinaire de Frs 598.-

La guerre des prix serait-elle entrain de commencer ?

Les quelques photos de la page suivantes vous montre, certaines parties de cette voiture. Les 4 roues sont bien entendu indépendantes, il y a en outre 4 amortisseurs hydrauliques réglables; sont également réglables, le pincement, le "Camber" le "Caster" (l'angle de chasse et le pincement) les suspensions les stabilisateurs de torsion et le servo-saver.

Pour ceux qui aime les réglages ils vont être servis.

Son poids, 2,350 kg à ceci s'ajoute une garantie de 6 mois.

Il faut reconnaître que si l'équipe a mis du temps à se décider, la surprise est de taille et le résultat à la hauteur de la surprise.

Reste maintenant à voir en piste ces nouvelles voitures, déjà au niveau genevois, nous voyons de plus en plus de nouveaux adeptes pour ces voitures à suspense.....

JCR

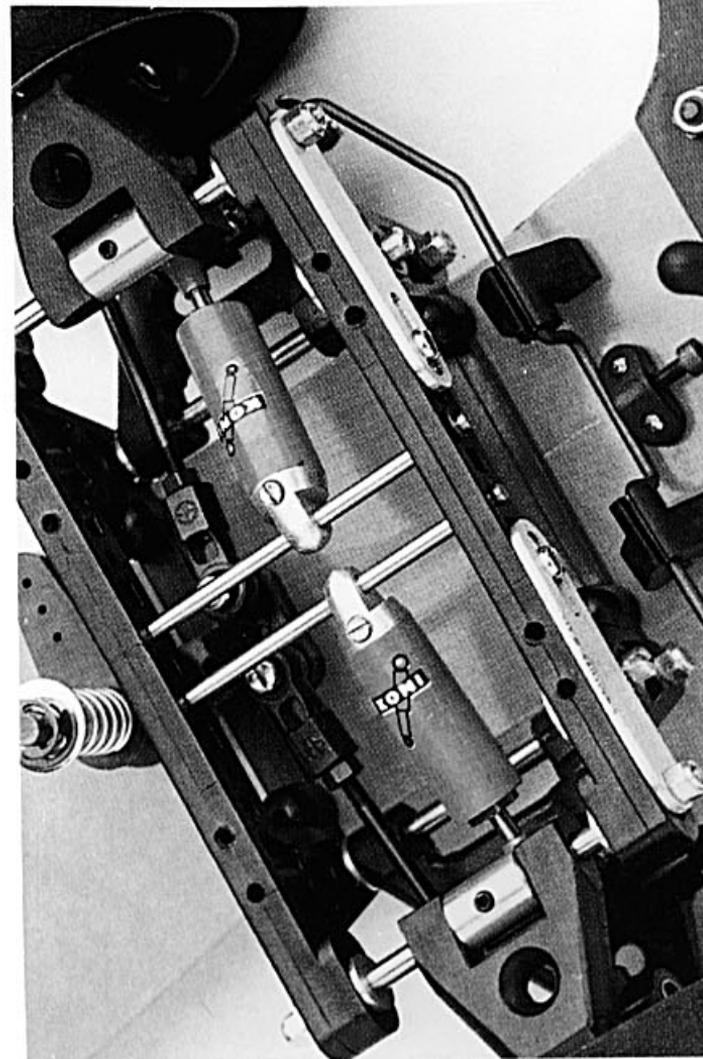
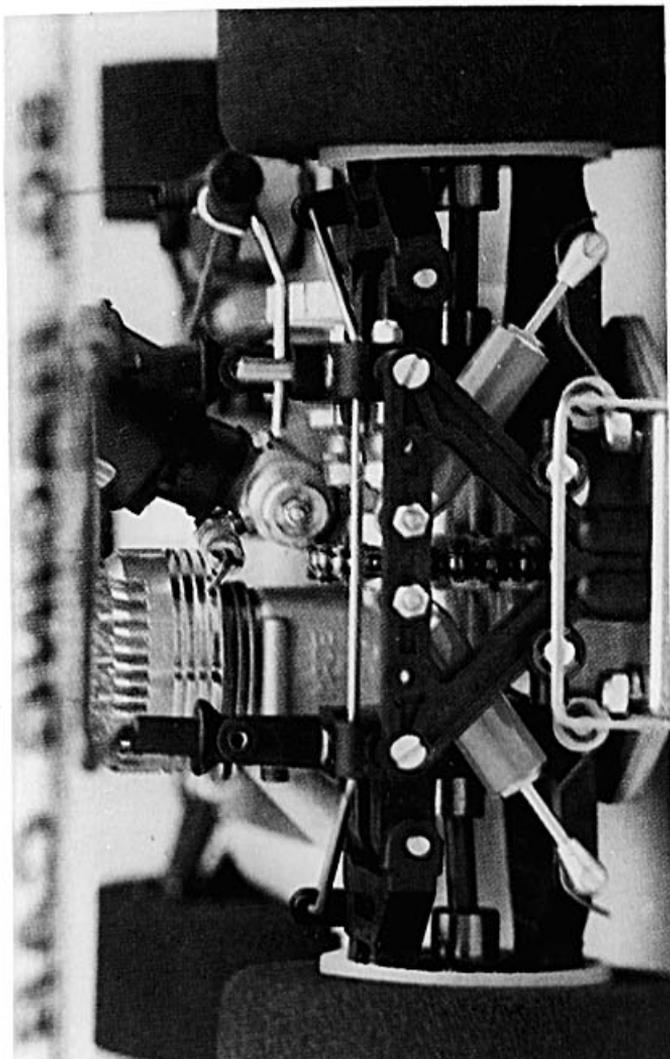
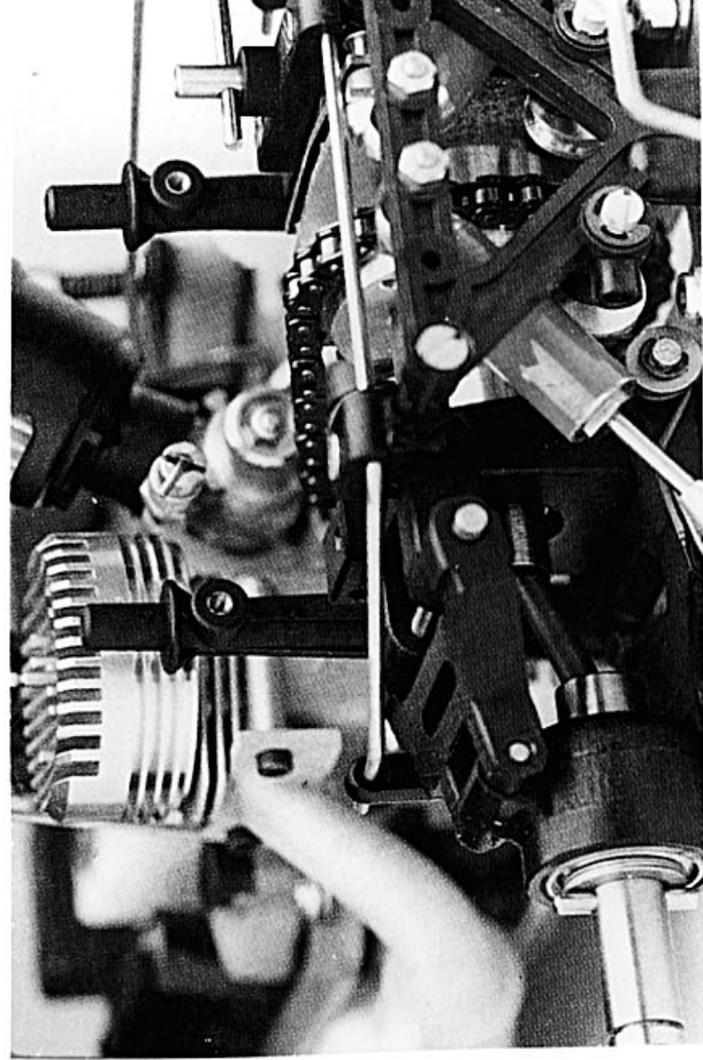
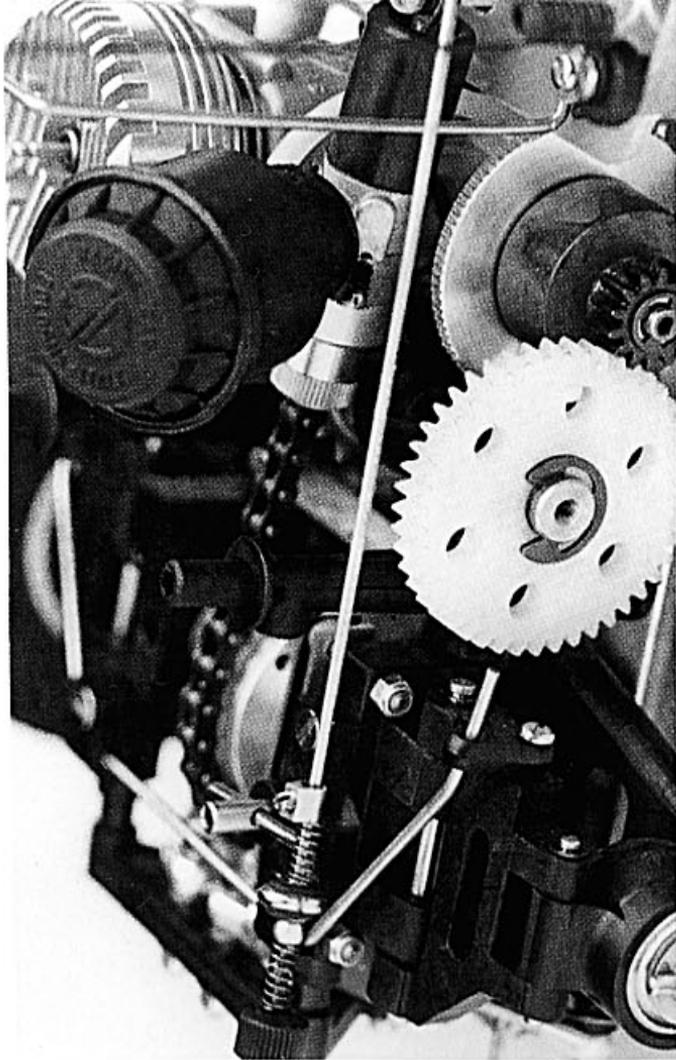
ECHOS

ECHOS

ECHOS

Lors des 24 heures de besançon 1981, l'équipe SG utilisait des accus de réception au lithium qui leur donnèrent une autonomie de plus de..... 12 heures... avec un poids équivalant à des accus cadmiun-nickel de 500 mA. Ces batteries que l'on va bientôt trouver dans le commerce sont en fait des piles que l'on ne peut recharger: Le prix est très élevé et reste l'apanage d'équipe officiel.

Mais il n'est pas interdit d'essayer une fois des surfaces photovoltaïques sur le toit de votre voiture.



La séance est ouverte à 20h 15 par le président, qui procède au contrôle des membres, sont présent 17 membres actifs et 2 membres passifs. Sont excusés 5 membres dont 4 se font représenter, 3 autres membres actifs sont absents sans motif.

Au point 2 de l'ordre du jour le président lit le procès-verbal de l'assemblée générale du 5 novembre 1980, il passe ensuite au rapport d'activité pour l'année 1981 qui a parut in extenso dans le journal du club No 88. L'assemblée accepte d'une part le procès-verbal par 20 oui et 2 bulletins nuls et d'autre part le rapport par 21 oui et 1 non.

Au point 5 de l'ordre du jour, le président, présente les comptes en l'absence du trésorier, diverse questions sont posées et finalement on arrive au point le plus délicat de l'opération. En effet les comptes ont été arrêtés au 31 janvier contrairement à ce que prévoit les statuts qui précisent que les comptes se terminent au 31 décembre. Le trésorier a procédé de cette façon car il quitte le comité, ainsi il laisse des comptes en ordre. Après bien des discussion l'assemblée qui est le pouvoir suprême du club décide par 19 oui et 2 non et 1 nul d'entrée en matière et de laisser exceptionnellement les comptes sous la forme présentés. Après avoir entendu les rapporteurs aux comptes qui relève l'excellente tenue des comptes, l'assemblée accepte par 21 oui et 1 non les comptes 1981.

Point 8 de l'ordre du jour est accepté, il s'agit de modifier les statuts concernant l'article No. 12 Finance " les frais de locences supplémentaires sont à la charge du membre " l'article est accepté par 21 oui et 1 non; est également accepté par 22 oui un nouvel article concernant les voitures électriques avec ces 5 sous-titres .

Les cotisations restent inchangées et l'assemblée accepte par 20 oui, 1 non et 1 nul la proposition.

Sont élus à l'unanimité Monsieur Bernard Jaccard et Monsieur Genthon Gérard, membre d'honneur du club pour l'aide qu'ils apportent au club lors de chaque manifestations se déroulant aux Vernets.

Dans les divers, le président parle des courses d'endurance qui vont commencer, il donne également un compte rendu de l'assemblée des présidents romands à Yverdon, vient en suite un rapport concernant le Grand Prix 1982.

Au point 12 l'assemblée donne décharge au comité par 19 oui 2 non et 1 nul.

L'assemblée passe ensuite à la nomination du nouveau comité pour 1982.

Est élu président J-C Rumbeli, président sortant par 20 voix 2 nuls; est élu vice-président J-P Ruchat, vice-président sortant par 20 voix et 2 nuls; est élu trésorier P. Bovard par 20 voix et 2 blancs; est élu secrétaire J-D Grandjean par 13 voix, Monsieur Mamerti optien 9 voix; est élu gérant du matériel A. Merguin, gérant sortant par 22 voix. Sont élus vérificateurs des comptes Messieurs Zonta et Manashe par 22 voix. Monsieur Albin Delavy devient responsable de la section électrique.

L'assemblée est levée à 22 h 45.

JCR

N'OUBLIEZ PAS !!!

6 mars Championnat genevois Parking du Lignon

20 et 21 mars lère Manche Championnat Région 1 au Lignon

27 et 28 mars Championnat Suisse Magadino

COURSE ENDURANCE 6 FEVRIER

RANG	NOM	TOURS	REMARQUES
1.	MERGUIN	230	
2.	MANASHE	215	..
3.	BOUARD	187	..
4.	ZONTA	165	..
5.	CHRISTEN	146	..
6.	GRANDJEAN	121	..
7.	MAMERTI	102	..
8.	RUCHAT	90	..
9.	HERTIG	86	..
10.	ZANADA	21	..
11.	BUIILLARD	76	.. DEMI-FINA
12.	BERNARDINI . S	73	..
13.	VOSTI	71	..
14.	RUMBELI	67	..
15.	GELOZ	43	..
16.	LAPIERRE	0	..
17.	NEIDHART	28	.. ELIMINATO
18.	MARIN	21	..
19.	ZAHND	14	..
20.	PLATTEL	10	..
21.	BERTIN	10	..
22.	BERNARDINI . T	6	..

CEUX QUI ONT FRIT LE PLUS
DE TOURS DE LA JOURNEE.

ELIMI. DEMI-F. FINALE

RANG	NOM	TOURS	T.	X	-	X
1.	BOUARD	343	T.	X		X
2.	MANASHE	322		X	-	X
3.	ZONTA	321		X	X	X
4.	MERGUIN	313		X	-	X
5.	MAMERTI	284		X	X	X
6.	HERTIG	260		X	X	X
7.	CHRISTEN	251		X	-	X
8.	GRANDJEAN	223		X	-	X

2ème Course d'endurance

1:	Ruchat	186 tours		17:	Buillard	33	Elim.
2:	Zanada	177		18:	Rumbeli	32	
3:	Manashe	174		19:	Frei	27	
4:	Bovard	161		20:	Vosti	25	
5:	Queloz	158		21:	Bonvin	22	
6:	Merguin	149		22:	Lapierre	22	
7:	Grandjean	148		23:	Hertig	12	
8:	Christen	125		24:	Gillard	1	
9:	Maret	72					
10:	Boulmier	46					
11:	Mamerti	64	DM				
12:	Roth	-					
12:	Zonta	-					
12:	Neidhart	-					
12:	Andoloro	-					
12:	Zahnd	-					

Après deux courses, il nous est possible de tirer quelques conclusions intéressantes. Tout d'abord, il faut constater que la reprise est toujours difficile, j'en veux pour preuve la première course, où il y eu pas mal de stock car, il y avait également bien des voitures pas encore au point, mais ces courses sont justement faites pour faire les mises au point nécessaire avant le championnat. Tout ceci explique un classement qui ne représente pas toujours la valeur de chaque pilote.

Pour la première course, il faisait beau mais pas chaud, on asistat donc à des problèmes avec certaines pièces en plastique.

Lors de la deuxième course, la piste était mouillé qui veut mieux, un entrainement d'une heure sur le sec et puis un deuxième entrainement avec de l'eau, celui qui vient me dire qu'il n'y avait pas toutes les conditions pour 1982 sera méchamment fusillé!

La participation fût au delà des prévisions, 22 concurrents puis 24 pour des entrainements à Frs 10.- de participation pour des entrainements c'est bien, pourvu que ç'à dure.

Au niveau des voitures, la percée des voitures à suspensions se fait maintenant sentir, à chaque course leur nombre s'accroit, et l'arrivée sur le marché de nouveaux modèles plus sophistiqués et moins chers va fortement aider à la généralisation de ce type de voiture. A l'heure actuelle on constate que ce processus est général, même si la question reste en suspens concernant la nécessité de rouler avec ou sans suspension. Il faut noter l'excellent comportement des voitures à train avant oscillant qui sont vraiment à mis distance entre le tout suspension et le châssis rigide. En effet différente marque italienne et française vont prochainement mettre sur le marché des voitures à train avant suspendu.

Ces courses me paraissent indispensables pour l'an prochain en effet, les coureurs de la première manche ont eu bien des soucis, mais lors de la deuxième course ils se reprirent, laissant aux nouveaux venus, c'est à dire aux absent de la première course, d'éprouver les difficultés qu'ils avaient connu au début. Ceci démontre bien, l'indispensabilité de participer à toutes les courses avant le championnat si l'on veut rester dans le coup. en début de saison.

Un dernier mot, le comité offrira un appétitif à la fin de la 3ème course d'endurance. En effet nos estimations les plus optimistes ne prévoaient pas autant de concurrents, et nous avons décidés que ces trois courses ne devaient en principe pas laisser de bénéfices. Alors à bientôt.

ChemLab Instruments Ltd

Automatic
Continuous Flow
Chemical Analysis
Equipment

Automatic Chromatographic
Analyser for the analysis
of Amino Acids

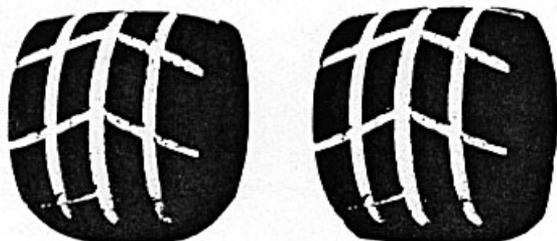
Data Processor

Laboratory
Freeze Driers
Fraction Collector
Ultra Filtration
Equipment

Glassware and Accessories
for Automatic
analysis Equipment

Generalvertretung
für die Schweiz:

M. Gerber
Hoffmann-Merian-Weg 2
4310 Rheinfelden
Telefon 061 873772
Postcheck-Konto 40-24371



Regenpneu
Pneu pluie

Paar Fr. 18.--
paire Fr. 18.--



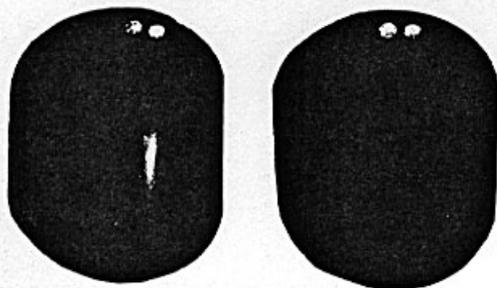
Auspuff normal
Echappement normal

Stk. Fr. 30.--
pce Fr. 30.--



Kupplungsbacken, 25% Fiberglas
Mâchoires d'embrayage,
25% fibre de verre

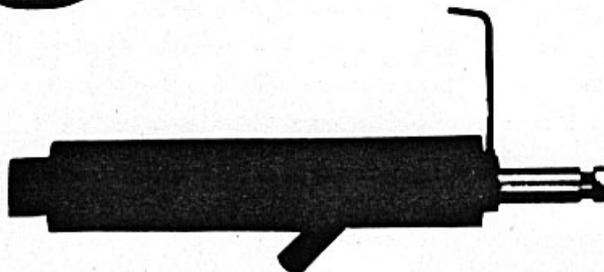
Stk. Fr. 9.--
pce Fr. 9.--



Normalpneu
Pneu normal

Paar Fr. 13.--
paire Fr. 13.--

**NEU
NOUVEAU**



Resonanzrohr, einstellbar für jeden Motor
Echappement de résonance réglable pour chaque moteur

Stk. Fr. 60.--
pce Fr. 60.--

Zahlbar: 30 Tage netto - Payable: 30 jours net

La radiographie au secours des modélistes

Depuis quelques années le plastique est venu déranger les bonnes habitudes des modélistes. Au départ, on vit même des voitures tout plastique et le Challenger suédoise d'origine reçu le nom peu enviable de "voiture bonus des paquets de lessive!!" Très rapidement, il fallut se rendre à l'évidence que ce n'était pas forcément le panacé. Si au niveau poids il était possible de gagner des grammes appréciables, indéniablement la solidité en prit un méchant coup.

Tout d'abord la transmission de la chaleur du moteur sur le bloc arrière ne se faisait pas, et très vite le plastique fondait, laissant le pilote avec une voiture informe. On remédia à la chose en faisant marche arrière et en ré-utilisant du métal dans bien des endroits.

Reste que le plastique est très utile et appréciable pour bien des parties de voiture; par exemple, les jantes, plaque radio et aussi le train avant.

Les voitures à suspensions sont fabriquées en grande partie avec du plastique moulé.

Le gros problème de ces pièces en plastique c'est la résistance du matériau. Bien des aléas surviennent quand il fait froid, les plastiques sont plus cassants et donc moins résistants aux chocs. Il y a également le genre de plastique utilisé et la manière dont il est moulé qui entre en ligne de compte. Par exemple lorsqu'une pièce est injectée, il y a toujours des copeaux qui se trouvent autour du moule.

Ces copeaux les fabricants les récupèrent et les refondent, en réutilisant à nouveau cette matière, malheureusement elle n'a plus tout-à-fait la même propriété qu'à son état original, elle devient cassante et fragile.

L'autre problème concerne l'injection du plastique dans le moule. Il est possible d'injecter à froid, c'est même plus facile que si le moule est chaud; car le moule doit avoir même la température que le plastique. Donc à froid ou à température inférieure au plastique il se forme des bulles d'air à l'intérieur des pièces moulées. On imagine facilement que cette manière de faire amène des points faibles aux endroits où se trouve les bulles d'air.

Que faire et comment les voir dans un train avant ? Seul la radiographie peut venir au secours du modéliste. Regardez plutôt ! à la page suivante, la photographie du haut d'une radiographie, présente un train avant qui a cassé au niveau de la flèche blanche (petit trait noir) mais on aperçoit également une zone d'ombre qui est la bulle d'air. Lors du choc, cette bulle d'air créant un point de faiblesse, le train avant a donc cassé. D'ailleurs il aurait pu casser à d'autres endroits; les flèches noires montrent d'autres bulles d'air.

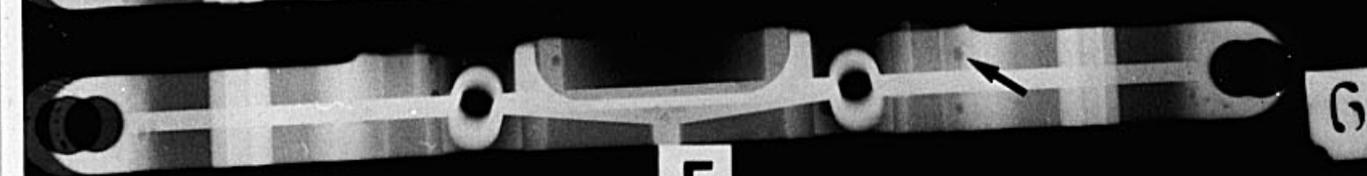
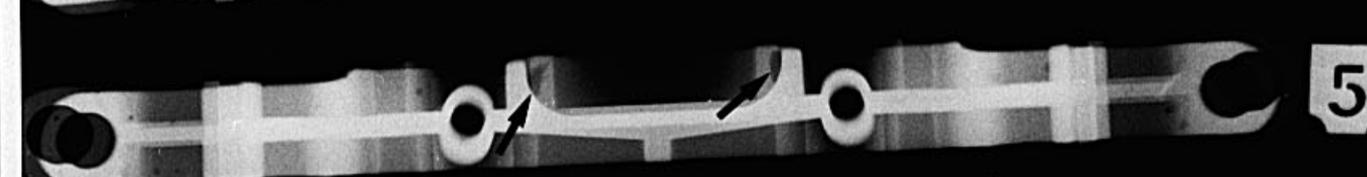
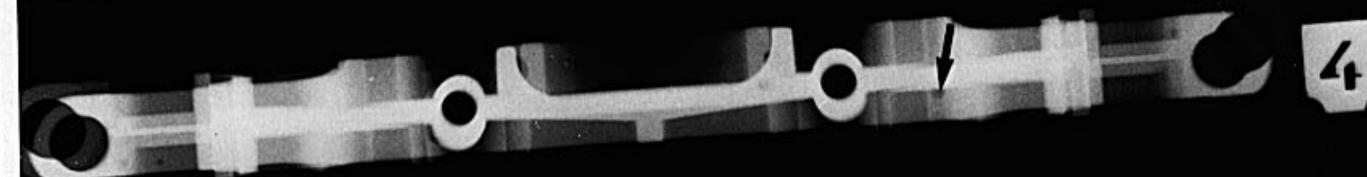
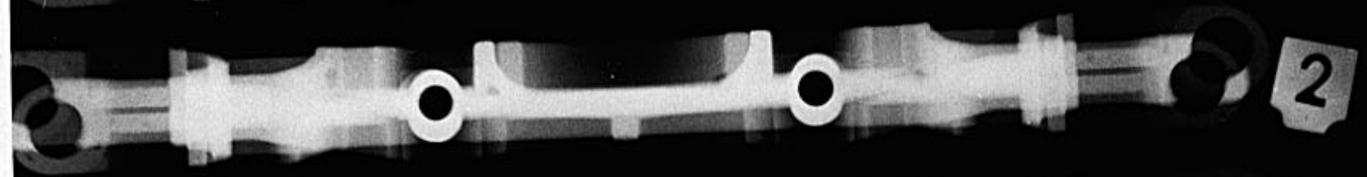
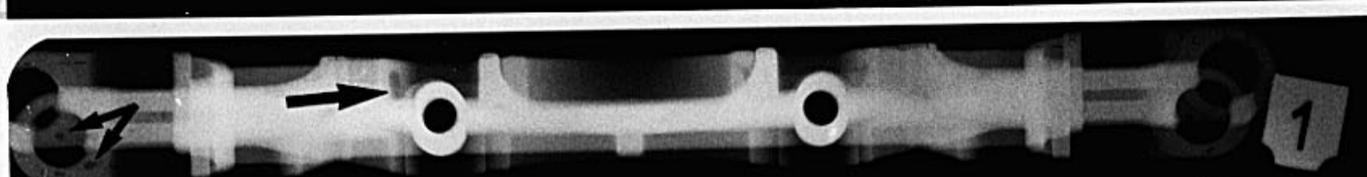
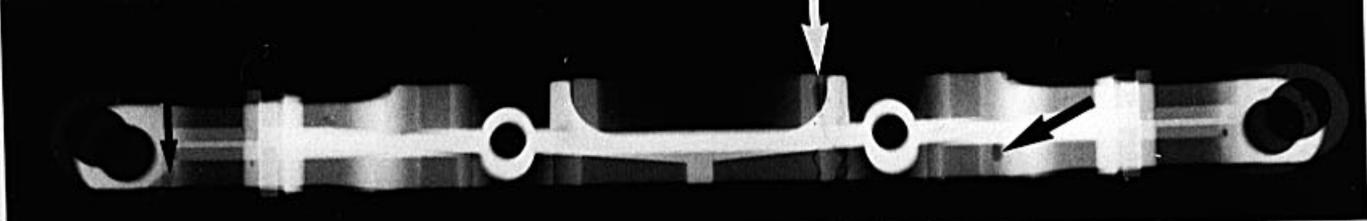
Les photos suivantes présentent 6 trains avant intacts (pour le moment) qui tous présentent des bulles d'air, certaines étant marquée de flèche, mais vous pouvez vous amuser à jouer au médecin et en découvrir bien d'autres. Et si votre diagnostic de radiologue est bon, vous constaterez qu'il y a spécialement de bulles dans les bouts du train avant.

Les 3 dernières photos présentent les 3 premiers train avant vu de profil où l'on discerne d'autres bulles alors invisibles de face. En l'occurrence au centre du train avant No 1 (flèche blanche). Dans ce cas précis le fabricant a reconnu avoir injecté le plastique dans des moules froids.

Alors la grande question est de savoir si maintenant nous serons obligés de posséder le dossier médical de chaque pièce avant de les monter sur nos voitures.

Sophistication et perfectionisme quant tu nous tiens.

JC Rumbeli



F



P