

auto model club  
GENEVE



# JOURNAL

N°92

Distribution réservée  
exclusivement  
aux membres du club

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

Juin 1982

Au Grand Prix de Berne  
Zanada dresse les Serpents !!



Grand Prix International de Brugg  
un reportage de Bovard

3ème Manche Championnat Suisse BERNE

\*\*\*\*\*

Zanada " les Serpent ne me font pas peur !! "

Sur le magnifique circuit permanent de Berne, un circuit extrêmement rapide ce fût l'invasion des voitures de marques Serpent. Il faut dire que de plus en plus de concurrents font confiance à cette marque.

Mais malgré cette domination notre ami Thierry su tirer l'épingle de son jeu, puisqu'il se trouva en finale avec sa PB à suspension face à, tenez-vous bien, 7 Serpent. Non seulement il n'eut pas peur le grand garçon, mais en plus il se défendit à merveille puisqu'il dressa 4 Serpents ne laissant que 3 autres reptiles passer devant lui. Il termine donc cette finale 4ème et d'une façon extrêmement brillante. Grâce à ce résultat, il se trouve 6ème en Formule dans le classement général, 2ème en Proto et au classement combiné 4ème.

Un autre membre du club se trouvait également dans cette finale, il s'agit de Saul Manashe qui fit également une excellente course et termina 7ème.

Très en verve sur ce circuit les genevois allaient le dimanche en Proto réaliser à nouveau un excellent classement d'ensemble.

Comme le samedi Thierry Zanada très à l'aise sur ce circuit terminait la finale 3ème, derrière Wipfli et le Président de la Fédération Suisse, Friedli tous deux sur Serpent.

Un retour à remarquer est celui de Zahnd qui termine dixième, quant à Manashe, il termine 14ème après avoir participé à la finale B.

"2 points encore à signaler, de l'avis de tout le monde c'est J-P Ruchat avec sa Tempest qui possédait la voiture la plus rapide de ces 2 jours.

Le deuxième point est l'arrivée en compétition d'une Delta à suspension, là encore tous les avis furent enthousiaste pour cette voiture. Mais malheureusement son prix aurait un fort arrière goût de douche froide.

CLASSEMENT

\*\*\*\*\*

FORMULE		PROTO	
1.	Wipfli 83 tours	1.	Wipfli 85 tours
2.	Erne Anton 79	2.	Friedli 84
3.	Zuberbühler 78	3.	Zanada 82
4.	Zanada 76	4.	Bühler 82
5.	Gerber H 72	10.	Zahnd
7.	Manashe 58	14.	Manashe
22.	Ruchat	23.	Ruchat
32.	Merguin	30.	Merguin
55.	Andreson	58.	Anderson

CLASSEMENT GENERAL

\*\*\*\*\*

1.	Wipfli	175 points
2.	Wielder	100
3.	BÜhler	100
4.	Zanada	97
12.	Manashe	41
22.	Merguin	17
23.	Zahnd	14
35.	Ruchat	4

CHAMPIONNAT GROUPE 1 à LYSS, ç'à g"LYSS"e

\*\*\*\*\*

C'est sur le circuit permanent du Club de Bienne que se déroule la deuxième manche du Championnat groupe 1. Le samedi peu de gens ont fait le déplacement. Il n'en demeure pas moins que Bovard très en forme cette année a décroché la 6ème place. Grandjean et Christen réaliseront également de bons résultats. Le dimanche, il y aura autour du circuit 12 vestes bien visibles de l'AMCG.

Il faut dire que le circuit est bien LYSS"ible puisqu'il fait un temps clément. Malheureusement dès midi et après la fin du premier éliminatoire, la pluie s'est mise de la partie. Cette brave pluie ne devait plus nous quitter de toute l'après-midi.

L'ambiance tomba d'un cran et le spectacle de plusieurs, le circuit étant très g"LYSS"ant. Néanmoins il faut relever l'excellente 10ème place de l'ami Bovard et la deuxième de Grandjean qui participèrent tous les deux à la finale B.

Quant à Queloz qui participa à la finale C, il ne pu se qualifier pour la finale B.

Bref un bon nombre de membres consacrerent leur après-midi à la buvette pour suivre le Grand Prix de Monaco à la TV devant un bon verre de LYSS"tel"

A moter que le classement sont seulement officieux à l'heure actuelle nous n'avons pas encore reçu ces derniers.

Espérons d'autre part que lors de la 3ème manche de ces courses régionales, il fera enfin beau les 2 jours. Car nous avons déjà eu une pluie torrentielle lors des courses Formule au Lignon.

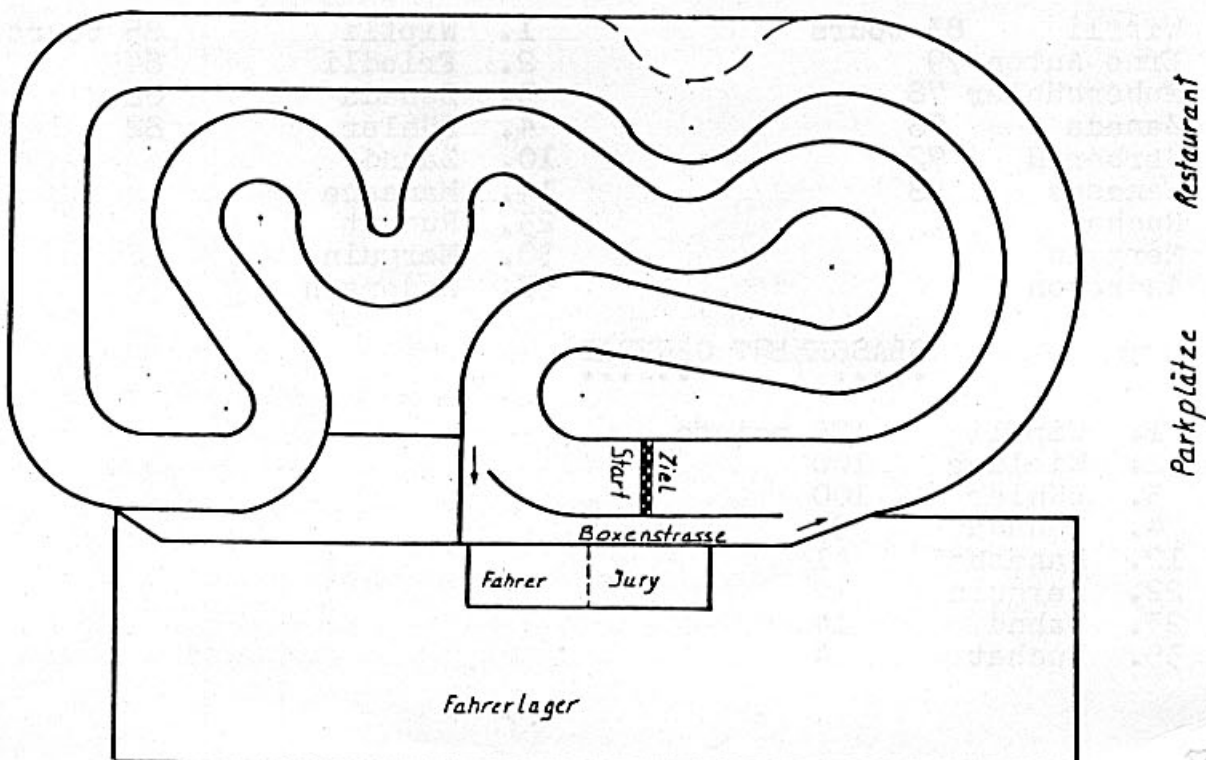
Rendez-vous donc à Lausanne, plus précisément au Châlet d'à Gobelet les 12 et 13 juin.

\*\*\*\*\*

Encore un nouveau circuit permanent

\*\*\*\*\*

Les 10 et 11 juillet se dérouleront les premières courses sur le nouveau circuit permanent de St.Gall plus précisément à Sitterdorf. Vous pouvez vous inscrire pour ce premier Grand Prix en demandant tous les renseignements au président de l'AMCG.





Dimanche demi-finale B avec Bovard et Grandjean



Zenta " il y a un truc ? "



Le GP de Monaco passionnent plus les membres que la RC



Le président avant le réaliser un beau tour, mais un seul!!

Du modélisme à la moto  
de la moto à l'hôpital  
\*\*\*\*\*

Ces derniers temps Alain Zahnd a eu quelques déboires en compétition, il avait annoncé son retrait des courses du Championnat Suisse. Il décida donc un beau jour de s'acheter une moto. Mais voilà, mercredi 19 mai, il décida de jouer la grande scène de l'incompréhension en un acte et trois tableaux pour moto et voiture.

Tableau 1 : Une moto, une voiture, une rue, un carrefour des passants, du soleil.

Alain dépasse une voiture par la droite alors que cette dernière bifurquait à gauche. Le chauffeur de la voiture change d'avis et revient à droite. CHOC!!!

Tableau 2 : Le ciel bleu

Alain entreprend dès cet instant un magnifique double Lutz par dessus le capot de la voiture, suivit d'un triple salto vrillé, coupé et incliné à 45 degré. Vu l'admiration des spectateurs il termine par une quadruple toupille inversée et cassée, sur le bord du trottoir à l'atterrissage. Cassé il le sera aussi.

Tableau 3 : Chambre d'hôpital, TV, l'acteur ne doit pas bouger.

Par rapport au tableau 2, Alain n'entreprend plus rien et reste immobile, les vertèbres cassés et la clavicule en vrigule. L'acrobate est visible tous les jours de 13 h. à 19 h. sans interruption à l'hôpital de La Tour à Meyrin. Si vous voulez lui faire plaisir apportez lui des pièces de modèles réduits ç'à vole moins haut.



Un pilote PB saturé de modèle réduit



## CHAMPIONNAT GENEVOIS

\*\*\*\*\*

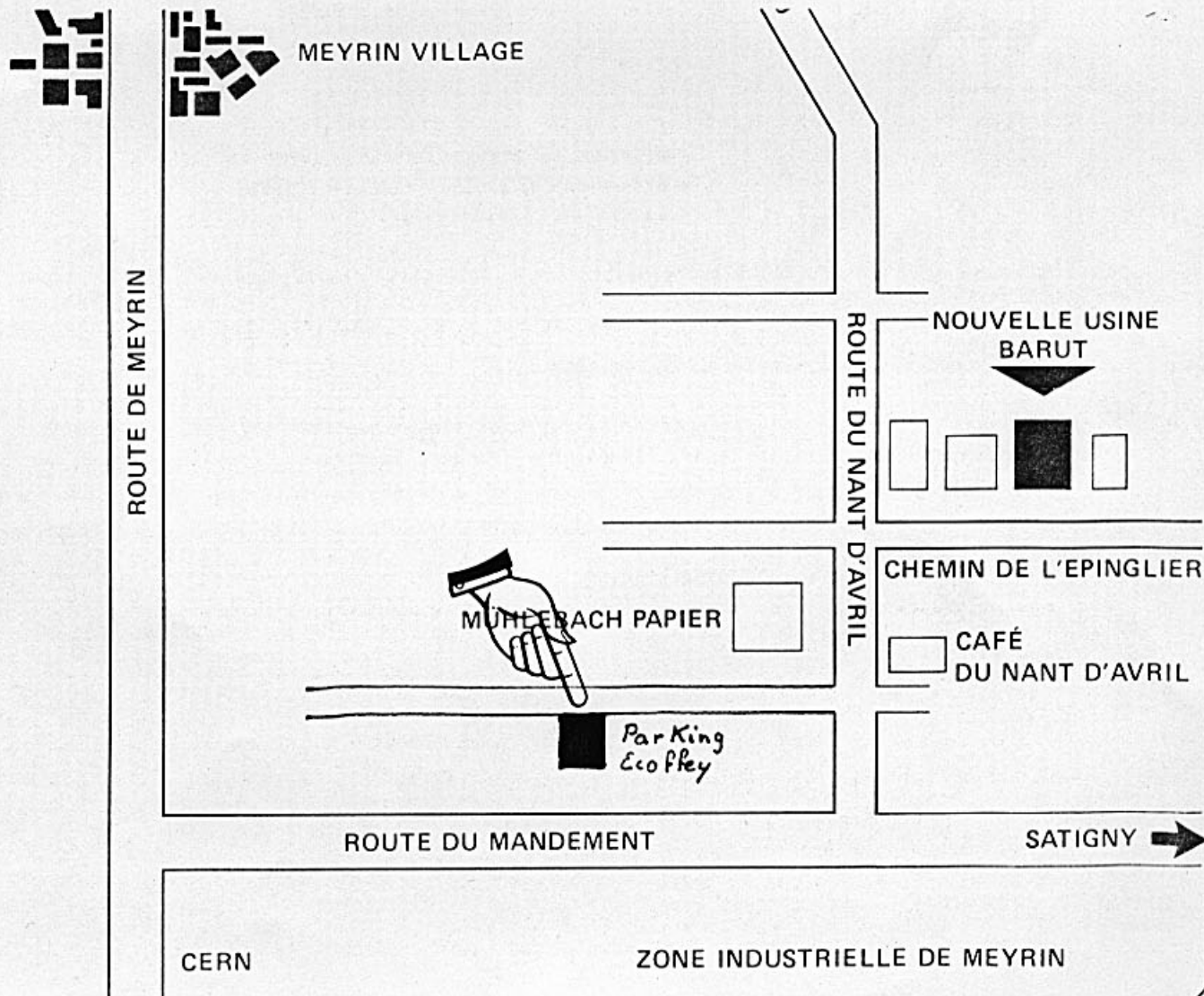
La prochaine manche du championnat se déroulera sur le

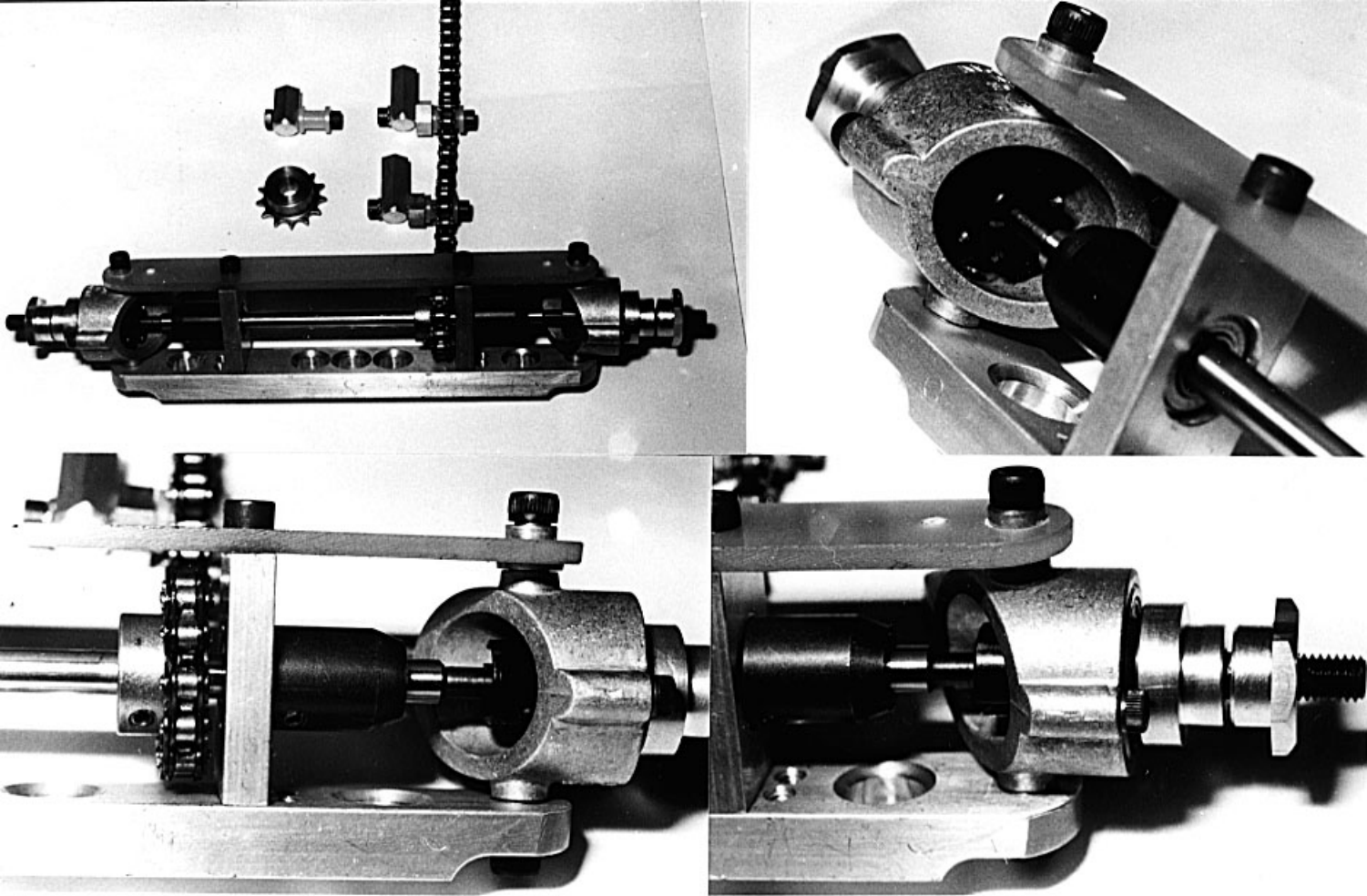
**PARKING ECOFFEY**

\*\*\*\*\*

Ce parking se trouve à Meyrin et la course aura lieu le samedi 5 juin à 13 heures 30.

ATTENTION La 3ème manche qui aura lieu le 24 juillet et qui est organisé par le Lignon's Club aura également lieu sur le PARKING ECOFFEY.





Vous pouvez dès à présent vous procurer dans tous les bons magasins de modélisme de la place ce kit proposé par la maison Graupner.

Il s'agit de système de traction à 4 roues que l'on voit sur les voitures Graupner Suisse. Le train avant provient d'une voiture japonaise, le reste est de fabrication Suisse. Malheureusement son prix est relativement élevé, puisqu'il faut compter Frs 380.- pour disposer de ce système.

\*\*\*\*\*

A vendre  
\*\*\*\*\*

Une voiture thermique SG VCS en très bon état et ayant servit qu'une partie de la saison passé.  
Avec 2 moteurs de marque PICCO avec tiroir, le carburateur bien sûr. L'un des moteurs est neuf.  
Un bon nombre de pièces de rechange accompagne le tout ainsi qu'un châssis en epoxy.  
On trouve également 4 roues arrières et 4 roues avant  
2 pots de détente.  
A cela sera joint 2 carrosseries Proto dont l'une peinte et 1 carrosserie Formule.  
Le tout est à saisir pour la modique somme de Frs 350.-  
En effet notre ami Jean Emile Frey a décidé de renoncer au modélisme voiture pour se consacrer au modélisme avion.  
son numéro de téléphone est le 28.19.85.

\*\*\*\*\*

Ce troisième Grand-Prix européen EFRA de la saison aura certainement permis de se rendre compte qu'il va être très difficile d'être dans le coup, au niveau des courses internationales, sans une voiture à suspension.

En effet, la plupart des équipes officielles actuelles ayant leur propre modèle, la lutte pour les premières places semble se limiter au seul COLUMBIA, Quattro, Alpha. Mais une surprise est toujours possible : pour preuve la splendide troisième place en Proto de Colombini (sur une voiture à train avant oscillant) lequel, il est vrai, a un peu été aidé par les conditions atmosphériques détestables lors de la course des prototypes le dimanche 9 mai après-midi.

#### 4 équipes officielles

En regardant la liste des quelque 60 engagés, on pouvait se réjouir pour le spectacle de constater la présence de 4 équipes usine et d'une très forte équipe Serpent suisse qui courait dans son fief, puisque l'importateur Serpent pour la Suisse se trouve précisément à Brugg. Un des leurs, en l'occurrence WIPFLI, allait assurer une bonne partie du spectacle le samedi lors de la finale formule.

SG était la première équipe à arriver le vendredi au circuit avec naturellement à sa tête, Franco SABATTINI qui avait amené avec lui ORAZZI et TADIELLO, les deux pilotes usine 100 % plus MARANI et BARTOLOMAZI. Serpent était venu avec RON TON que l'on ne présente plus et deux pilotes dont un jeune Joop BURGER qui allait faire un excellent chrono le dimanche.

MANTUA était aussi là avec POLDI le fabricant de MANTUA et VERONESI qui, après son passage chez SG, est revenu chez MANTUA.

HMI TEMPEST, une marque très jeune en Italie, était aussi présente avec MARZOCHI et COLOMBINI. On pouvait trouver aussi SERPENT suisse avec ses meilleurs pilotes et CARLSSON suisse avec, à leur tête, HASSIG, le champion Suisse 1981. Une petite déception tout de même du côté de SERPENT dont on attendait la venue de BERVOETS qui,



malheureusement, n'a pas pu se libérer de ses obligations (développement de la Quattro ?).

### Les qualifications formules

Il fait très beau temps le samedi et tout le monde se retrouve de bonne humeur dans les stands.

Les premières manches débutent à 10h. et tout de suite le ton est donné; il faudra faire 15 tours pour espérer se qualifier en demi-finale et finale. Une lutte très dure donc. A la fin des qualifications, on retrouve directement en finale ORAZZI qui a réalisé le meilleur temps sur sa COLUMBIA, suivi par TON sur sa Quattro à environ 1 sec. et par un super VERONESI qui a largement compensé le handicap technique de sa voiture par un pilotage des plus spectaculaire et rapide. Il arrive à glisser sa MANTA au troisième rang, entre PON TON et Franco SABATTINI, lequel obtient le quatrième temps et lui permet d'aller directement en finale.

A la suite des deux demi-finales passionnantes, on retrouve qualifiés pour la finale : TADIELLO, ZANADA - qui a fait une très belle course en demi-finale compensant ainsi largement par son pilotage le manque d'assistance technique de la part de l'importateur, PB en Suisse , WIPFLI et ZUBERBÜHLER, tous deux pilotes Serpent Suisse.

### La finale

On retrouve sur la ligne de départ trois SG COLUMBIA, trois SERPENT Quattro, une PB alpha et une MANTUA. A ne pas en douter, il va être très difficile à VERONESI de s'imposer devant les suspensions.

Le soleil est encore plus présent pour le départ et chacun se demande si un changement de pneus va être nécessaire. A voir le rythme des premières minutes, les pilotes n'ont pas l'air du tout de s'en soucier.

Au lever du drapeau, SABATTINI surgit et prend la tête devant TON; TADIELLO, WIPFLI, ORAZZI (qui a manqué son départ), ZANADA, ZUBERBUHLER et VERONESI qui a calé sur la ligne.

Au deuxième tour, PON TON prend la tête devant SABATTINI. Les positions vont se stabiliser ainsi durant quelques tours, mais vers la quatrième minute, SABATTINI commet une erreur et rétrograde en quatrième position.

Le premier ravitaillement arrive et nous avons toujours en tête TON, suivi de WIPFLI, TADIELLO, ZUBERBUHLER, SABATTINI, ORAZZI, ZANADA et VERONESI.

Les quatre premiers sont toujours pare-chocs contre pare-chocs, lorsque TON câle à mi-course. Ses mécanos se précipitent et il repart en 4e position. Mais pour lui, la première place est perdue.

L'attention va dès lors se reporter sur un fantastique chassé-croisé entre TADIELLO et WIPFLI, lesquels ont distancé SABATTINI et PON TON. On remarque également la course intelligente de ZANADA qui semble attendre la casse des usines.

A trois minutes de la fin, nous trouvons toujours TADIFLLO, suivi comme son ombre par WIPFLI qui attend une erreur du pilote italien. Mais, intelligemment, SABATTINI, à la faveur d'un dépassement des deux leaders s'est interposé entre la SG et la SERPENT, protégeant ainsi le vice-champion du monde des attaques de WIPFLI qui, malgré tous ses efforts, allait devoir se contenter de la deuxième place.

Victoire donc de TADIELLO devant WIPFLI, PON TON, SABATTINI, ZANADA ORAZZI, VERONESI et ZUBERBUHLER. Cette finale formules aura été fantastique et laissait bien augurer la course Proto du dimanche.

#### Les qualifications Proto

Le dimanche matin, malheureusement, le ciel s'est assombri et à midi, quelques gouttes de pluie se sont mises à tomber, faussant en partie le troisième éliminatoire.

Le meilleur temps de la journée va être réussi par un SABATTINI en super-forme, lequel va réaliser un 16 tours de la meilleure veine, aussitôt imité par BARTOLOMAZI, un des malchanceux du samedi, ORAZZI et BURGER - qui s'est payé le luxe de devancer son chef de

file- et RON-TON, contraint de passer par les demi-finales.

La pluie, déjà menaçante lors du troisième éliminatoire, va vraiment inonder la piste faisant plus penser à une course de hors-bords qu'à un Grand-Prix RC.

Dans ces conditions difficiles, peu de voitures allaient terminer les demi-finales et c'était finalement RON TON vainqueur de la première demi-finale, suivi de TADIELLO et POLDI, vainqueur de la deuxième demi-finale et de COLOMBINI. On retrouve donc sur la ligne de départ : SABATTINI, ORAZZI, BARTOLOMAZI, TADIELLO, tous sur SG COLUMBIA, BURGER et RON TON sur Serpent Quattro, POLDI sur MANTUA et COLOMBINI sur HMI Tempest.

Le départ est donné sous une pluie qui tombe maintenant régulièrement et permet à COLOMBINI de prendre le meilleur sur TON, SABATTINI, TADIELLO, BURGER, POLDI, BARTOLOMAZZI et ORAZZI. Au deuxième passage, TON prend la tête de la course et ne va plus la quitter, faisant une course sans faute dans ces conditions difficiles. Plusieurs concurrents vont connaître des problèmes de radiateur ou de moteur, si bien qu'après 15 minutes de course, il ne reste que 4 voitures en pistes avec par intermittence un courageux BURGER qui continue malgré le fait que son moteur cale pratiquement à chaque tour.

La course va dès lors se reporter sur la remontée de COLOMBINI, qui avait calé, sur TADIELLO, le vainqueur du samedi.

COLOMBINI remonte petit à petit pour finalement faire la jonction à la 23ème minute. COLOMBINI veut tout de suite passer TADIELLO et prend le risque de l'attaquer à l'intérieur de la grande courbe qui suit la ligne droite. Il se porte à sa hauteur, mais malheureusement pour lui, ne voit pas le cône placé à cet endroit, lequel lui retourne sa voiture. Avant que son mécano parvienne à remettre la voiture sur ses roues, son moteur cale.

Il va perdre un tour et demi sur TADIELLO dans ce dépassement

mais il n'est pas découragé pour autant puisqu'il le remonte à nouveau et termine finalement à 5 sec. de la SG.

Seulement 4 voitures franchissent la ligne d'arrivée de ce Grand-Prix Proto diluvien. RON TON gagne ainsi cette finale prototype, confirmant ses qualités sous la pluie, (Rappelez-vous le dernier championnat d'Europe Prototype) devant TADIELLO, COLOMBINI, SABATTINI, BURGER, POLDI, BARTOLOMAZI et ORAZZI.

### Dans les stands

En commençant par la Serpent qui semble être la voiture la plus proche du kit de base que l'on peut trouver actuellement dans le commerce. Les principales modifications ou améliorations semblent avoir été apportées sur la solidité du train arrière, lequel, aux dires des pilotes Serpent, perdait de la rigidité sous l'effet de la chaleur dégagée par le power'pod qui, de ce fait, le rendait sensible à la déformation lors de chocs brutaux à l'arrière. Pour éviter ceci, de nouveaux plots support de différentiel, comprenant trois vis de fixation sur le châssis au lieu des deux actuels ont été fabriqués pour assurer une meilleure fixation et éviter le porte-à-faux qui se produisait auparavant. On a pu aussi apercevoir de nouveaux trapèzes avant inférieur permettant par un système très simple de régler la garde au sol. Le trapèze inférieur est au niveau du point de contact entre celui-ci et le châssis, muni d'une vis qui en s'appuyant sur la face découpée du châssis, permet de régler la garde au sol. Chez SG, au contraire de Serpent qui a testé sa voiture depuis bientôt deux ans, on se rend compte que la voiture a été mise en vente pour des raisons commerciales, d'une manière un peu trop hâtive. Il suffit de regarder les voitures officielles présentes dont aucune n'avait la même configuration et ressemblaient très peu au kit du commerce.

La plus grosse recherche semble être effectuée au niveau du positionnement des amortisseurs arrière, lesquels présentaient pas moins de 4 positions différentes, mais ceux-ci sont-ils vraiment nécessaires, à voir le Serpent rouler ? On peut en douter!

Une nouvelle configuration de barres de torsion avant et arrière, lesquelles ressemblent par leur système à la PB ALPHA, ainsi qu'un système de réglage de garde au sol de la même inspiration que le modèle anglais déjà éprouvé.

Pour terminer avec ces étranges similitudes, notons la position de fixation de l'aileron sur la suspension arrière. Qui dit que les japonais sont les plus grands copieurs du monde ?

Remarquons pour finir avec la SG, la présence de paliers de transmission ainsi que des porte-fusées arrière en alliage.

Après l'échec de leur voiture à suspension avec effet de sol, MANTUA a développé une voiture beaucoup plus simple et classique, reprenant le système du train avant oscillant déjà apparu sur l'ancienne car 2000.

Un nouveau prototype a également été aperçu sur le stand MANTUA; il s'agit d'une voiture avec une suspension avant de fort belle facture et d'un châssis rigide, le tout reprenant un peu le système utilisé par TECHNO pour leur modèle.

De construction similaire à la MANTUA, la HMI Tempest a pu honnêtement tirer son épingle du jeu grâce en particulier, à son jeune pilote COLOMBINI qui a pris une très belle 3ème place en proto.

Cette voiture est maintenant bien au point et peut bénéficier d'un poids très intéressant grâce, en particulier, à un nouveau différentiel en alliage léger.

A noter également, un système de changement des roues avant et arrière extrêmement rapide et bien conçu.

La marque Suédoise CARLSSON semble quelque peu marquer le pas.

Son système de suspension arrière du genre "Pont-de-Dion" ne semble pas apporter toute l'efficacité espérée par son constructeur.

A la voir sauter sur les inégalités du revêtement comme une voiture classique, je ne pense pas que cette solution vaille la peine du poids et de la complexité supplémentaire imposés.

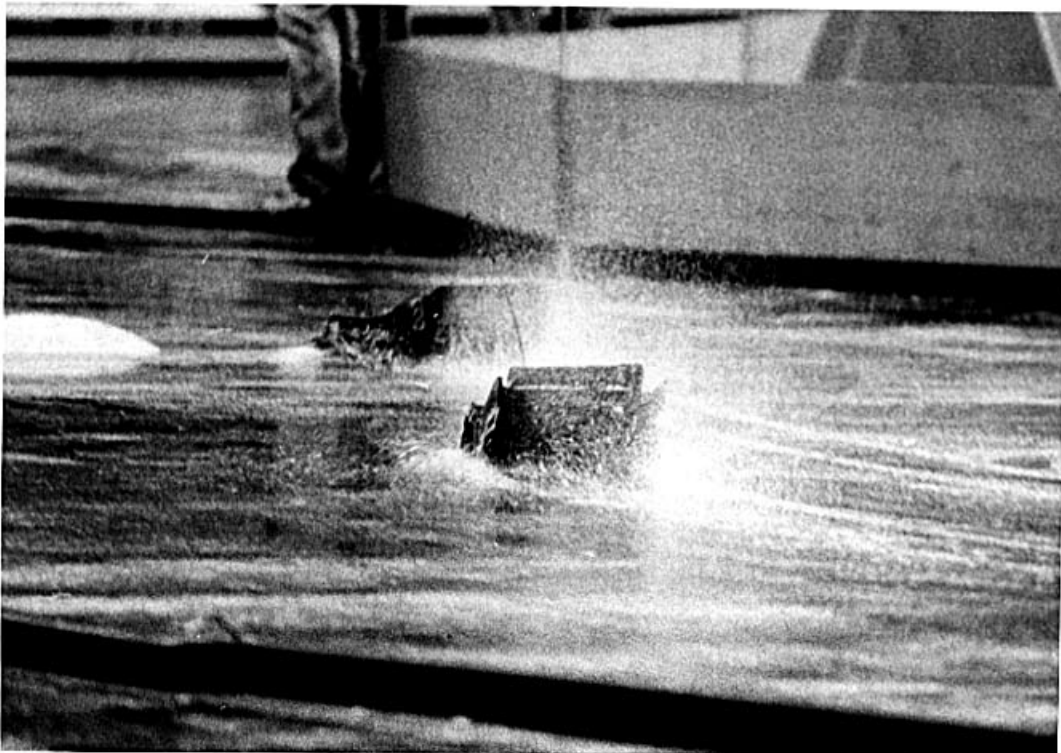
Pour le reste des voitures engagées, beaucoup de Serpent Quattro privées, quelques PB Alpha 82, quelques VCS et autres voitures que l'on a maintenant l'habitude de voir dans les stands.

Au niveau des moteurs, on peut remarquer que PICCO semble faire l'unanimité dans les équipes officielles telles que Serpent ou SG. OPS équipait pour sa part les deux autres usines italiennes alors que plusieurs privés semblent rester fidèles au OS qui, s'il ne développe pas la puissance des moteurs italiens, a l'avantage d'être beaucoup plus solide que ceux-ci. Et cela compte dans un budget à la fin d'une saison.

Un très beau week-end au point de vue spectacle, qui laisse augurer un championnat d'Europe très disputé cet été à Madrid.

Patrick BOVARD

—oOo—





Haut gauche : Finale Formule : Zuberbühler-Wipfli-Zanada-Tadiello-Sabattini-Veronesi-Ton-Orazzi

Haut droite : Finale Formule : SG-Serpent-Serpent-SG-Serpent-SG-SG-Mantua

Milieu gauche : Finale Proto : Colombini-Tadiello-Burger-Ton-Bertolomagi-Sabattini

Milieu droite : Finale Proto : HMI-SG-Serpent-SG-Serpent-SG

Bas gauche : Les supporters et coureurs de l'AMCG

Bas droite : La piste détremée après l'orage, on remarque aussi la nouvelle baraque de chronométrage