

auto model club  
GENEVA

# JOURNAL

## N° 118

Distribution réservée  
exclusivement  
aux membres du club

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

### CHAMPIONNAT D'EUROPE 1984

Septembre 1984



WHITE and see !!

# CHAMPIONNAT D'EUROPE 1984

## White and see

Attendre et voir. Tel aurait pu être la devise du nouveau champion d'Europe 1984, puisque ce n'est qu'une minute avant la fin de la course que Steve WHITE s'est imposé définitivement, privant du même coup le local de l'étape, Jacob BÜHLER, lequel sur une erreur dû à la tension d'une finale intense, s'est refusé ce qui aurait pu être le second sacre d'un suisse lors d'un championnat d'Europe, 6 ans après le tessinois Udo FRANKE.

## Arrivederci Italia

Enfin une course sans magouilles, problèmes ou contestations de tout genre. Il est possible que la récente création de l'Association des constructeurs y soit pour une bonne part dans la réussite de ce championnat.

La leçon de Carnoux a quand même porté ses fruits.

La surprise de cette réunion a été de ne voir aucun italien qualifié pour la finale, ce qui laisse rêveur si l'on compare le récent résultat du championnat GT en Autriche, ou le précédent championnat d'Europe à Rome.

A la décharge de l'équipe italienne, il faut préciser que le vice-champion du monde, TADIELLO, n'était pas présent et lorsque l'on connaît l'aversion des latins pour la pluie, GHERSI en particulier, ce résultat négatif surprend un peu moins.

Les allemands, pour leur part, progressent sérieusement dans la hiérarchie européenne puisqu'ils plaçaient 3 des leurs dans la finale dont MIELKE, qui avait terminé deuxième dans l'officieux championnat d'Europe 1983 des moins de 20 ans disputé sur l'ancien tracé de Brugg. On se souvient qu'à cette occasion, il avait été battu par Thierry ZANADA, présent lui aussi cette année mais avec moins de réussite.

## Deux suisses en finale

Les 100 pilotes qui avaient passé les sélections dans leur pays respectif se retrouvaient au départ samedi matin avec un seul but, se retrouver dans l'une des quatre premières places, synonyme d'accès direct en finale.

A ce petit jeu là, ce furent Robert ERRINGTON, Christopher WHITE, Stephen WHITE et Jacob BÜHLER les plus rapides, laissant aux autres concurrents le soin d'en débattre au niveau des demis, quarts, huitièmes et 32<sup>me</sup> de finales.

A l'inverse du dicton, après la pluie le beau temps, ce fût la pluie qui était au rendez-vous le dimanche matin, faisant craindre que les courses en soient faussées.

En fait, le principal problème pour les concurrents qualifiés dans les finales du matin ne fût pas de trouver les bons pneus pluie, mais plutôt d'empêcher l'eau de se faire aspirer par le carburateur.

Les nouveaux filtres pluie semblent tous très efficaces, mais si vous avez un vieux pôt d'échappement dans votre caisse, ne le jetez pas. Celui-ci, relié par une durite au carburateur et fixé sur une partie de la voiture non exposée aux projections d'eau, fera un excellent filtre anti-pluie.

Le problème du bon choix du pneu pluie devient de moindre importance depuis l'apparition sur le marché de pneus pluie du genre de ceux fabriqués par MRC dont le succès à sans aucun doute été favorisé par l'abolition du Klister ou autres produits similaires.

Fort heureusement la pluie cessa aux alentours de la pose frites ou un coup d'oeil au classement des premières finales montrait que Romano GARBANI était passé successivement des 1/8 finale pour se retrouver qualifié dans une des deux 1/2 finales courues l'après-midi. GARBANI n'en restait pas là puisqu'il gagnait sa demi-finale, sur une piste encore humide et, ceci en compagnie de gens comme ORAZI, CULVER, qui allaient finir 3me de la demi, LECAT ou l'autre officiel PB, Phil HAGUE.

Dans l'autre demi-finale se qualifiait Roedy ROEM, l'allemand MIELKE devant son compatriote HOESCHER.

On retrouvait donc en finale ERRIGTON, WHITE Christopher, WHITE steve, Köbi BUHLER, ROEM, HOESCHER, MIELKE, GARBANI, SALVER et CULVER.

### Une finale folle

Si les bookmakers avaient pris les paris, il est certain que les pilotes sortant de l'une ou l'autre des 2 demi-finales auraient eu une forte cote, particulièrement pour CULVER et ROEM, tous deux finalistes des derniers mondiaux. La piste ayant tellement changée entre le samedi, jour des éliminatoires, et le dimanche après-midi pour la finale, qu'il était pratiquement certain que'un de ces 4 qualifiés de la veille aurait des problèmes. Ceci s'est confirmé pour l'anglais Christopher WHITE, qui n'est pas parvenu à retrouver durant la finale, le rythme du samedi ou il avait réalisé le 2me chrono.

Un petit tour dans les stands avant le départ de la finale permit de constater que les voitures finalistes sont toutes assez proches de la série. Les modifications les plus apparentes étaient sur les NOVA anglaises, dont certaines d'entre elles étaient équipées de barre anti-roulis arrière réglable. Les SG étaient équipées, pour leur part, de nouveaux amortisseurs avec le corps en alliage d'aluminium. Côté moteur, les OPS sont les plus représentées avec toutefois la présence d'un cippolla sur la voiture de GARBANI.

CLASSEMENT FINAL CHAMPIONNAT D'EUROPE 1984 BRUGG

\*\*\*\*\*

1.	White Stephen	GB	112 tours	45.16.65
2.	Buehler Jakob	CH	112	45.21.65
3.	Hoeschen Klaus	BRD	110	45.01.00
4.	Culver Gary	GB	110	45.04.60
5.	Errington Robert	GB	110	45.13.85
6.	Garbani Romano	CH	109	
7.	Mielke Michael	BRD	105	
8.	Roem Rody	NL	96	45.13 10
9.	Salven Michael	BRD	96	45.19.15
10.	White Christopher	GB	90	
20.	Lecat David	F		
26.	Sabattini	I		
28.	Meister Mark	CH		
29.	Zanada Thierry	CH		
31.	Zehnder Norbert	CH		



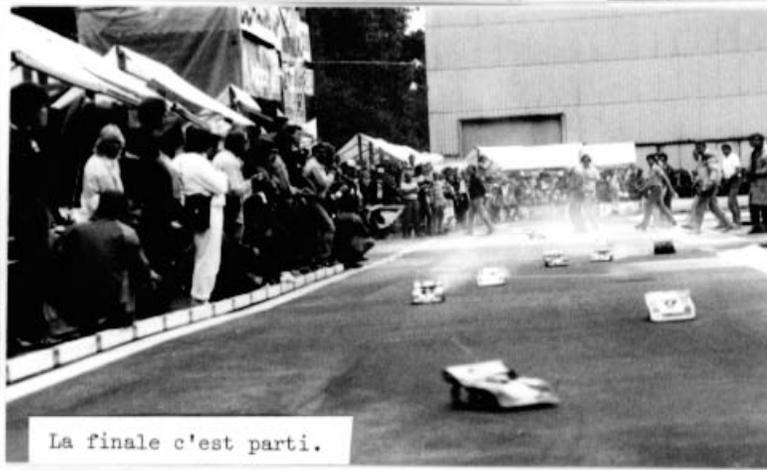
La piste vu d'ouest en est



La piste vu d'est en ouest



8ème de finale, Zanada en course.



La finale c'est parti.



On reconnait facilement Zanada, Sabattini et Hertig. Chercher Ruchat il est sur la photo.



Le dernier salom où l'on cause.



De l'eau pour le pastis 51



Les gagnants

Le départ de la finale se donnait sur une piste sèche et voyait tout de suite la hiérarchie des éliminatoires respectée avec au premier passage la SG no 1 de l'anglais ERRIGTON passée en tête suivit dans sa roue par BUHLER, Steve WHITE et les autres.

Après quelques minutes, la situation se dégradait progressivement et l'on retrouvait un groupe de 4 voitures qui allait rouler de concert pendant plus d'une demie heure, se trouvant toujours dans le même tour et dont le leader changeait au gré des ravitaillements. Ce groupe était composé de Steve WHITE, Robert ERRIGTON, Köbi BUHLER et Gary CULVER. Trois anglais pour un suisse, supporté par une grande partie de la foule. Vers la trentième minute, ERRIGTON allait caler et perdre ainsi toutes ses chances de victoire.

La course en tête se déroulait à une telle allure, rendant plus que probable un changement de pneus et ce, malgré la température très clémente pour la saison. Gary CULVER qui roulait en tête depuis quelques minutes avec une grande régularité, faisant de lui un vainqueur possible, allait perdre le titre sur une faute tactique. Au fur et à mesure de l'usure des pneus, le moteur de l'anglais tournait de plus en plus vite dans la longue ligne droite, occasionnant par là-même, un surplus de consommation. Ce qui devait arriver arriva puisque CULVER allait caler 20 m avant les stands, perdant du même coup la consécration.

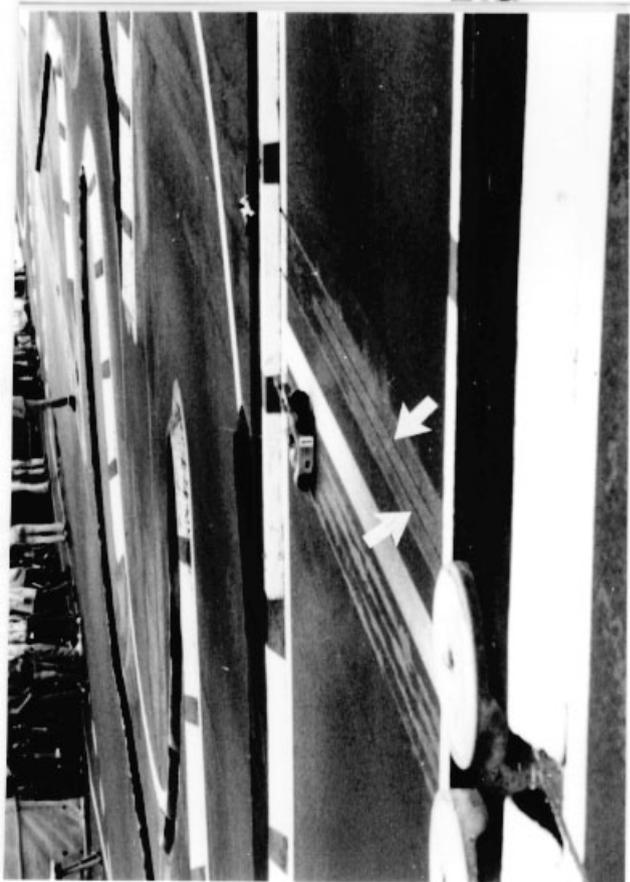
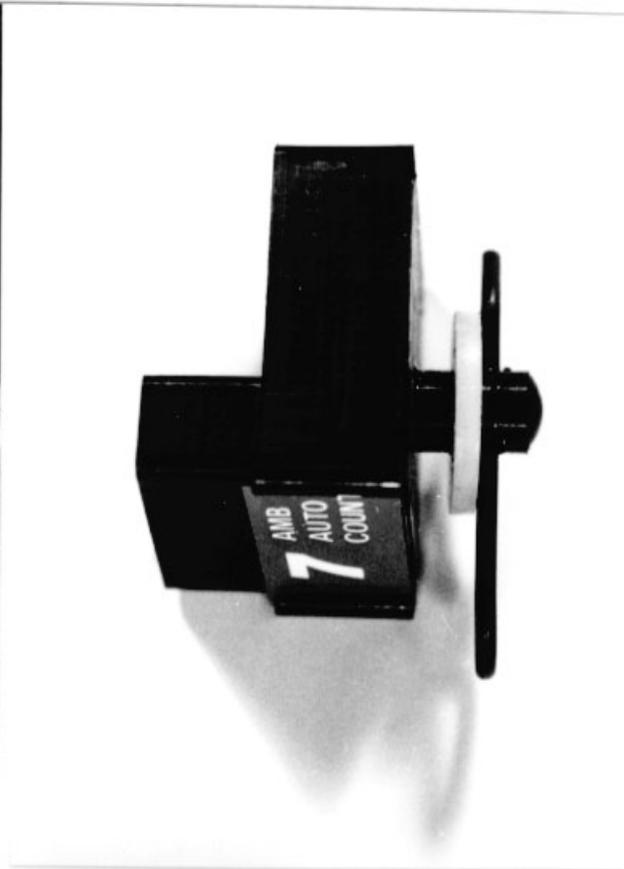
A quatre minutes de la fin, il reste donc BUHLER et WHITE; BUHLER absolument survolté par le public acquis à sa cause, maintenait un avantage d'une ligne droite sur Steve WHITE grâce à des freinages super tardifs au bout de la rectiligne, Steve WHITE reprenant le terrain perdu grâce à une meilleure vitesse de passage dans les petits "S" à l'entrée des stands.

L'avantage de BUHLER allait tenir jusqu'à une minute du drapeau à damiers, synonyme de victoire, lorsque la faute arriva lors d'un dépassement d'attardés. BUHLER faisait un petit écart et WHITE, qui était revenu dans les roues du suisse en profitait pour prendre quelques mètres d'avance.

Le sociétaire du club de Brugg prenait alors tous les risques et au prix de trajectoires toujours plus audacieuses, revenait progressivement dans le sillage de WHITE. Au moment où l'on pensait que BUHLER allait reprendre la tête il faisait une nouvelle erreur et sa voiture allait se bloquer contre la cabine de chronométrage. S'en était fini des chances de BUHLER, offrant ainsi à Steve WHITE le titre de champion d'Europe 1984 à la grande joie de SABATTINI dont la publicité était certainement déjà prête.

Derrière de fantastique mano à mano final, ce fût au tour de l'allemand HOESCHER de franchir la ligne suivit seulement 3 secondes plus tard par ERRIGTON et CULVER, tous dans le même tour.

Les écarts sont très serrés puisque GARBANI ne rate le podium que pour 1 tour après 45 minutes de course. Lorsque l'on sait qu'un tour se fait en environ 22-23 secondes .....



# CHAMPIONNAT D'EUROPE 1984

Le club de Brugg est actuellement, le club de Suisse le plus actif et inventif. Evidemment la piste permanente permet bien des choses, mais malgré tout, c'est les hommes qui font fonctionner l'ensemble des compétitions. Et le club de Brugg doit beaucoup à son président Monsieur Werner Friedli, travailleur acharné et dévoué pour le monde de la voiture R/C. Avec des hommes de cette trempe un championnat d'Europe avait sa place à Brugg. Et personne ne fût déçu, tout était bien fait, jusque dans les moindres détails, de l'horlogerie Suisse, un véritable mode d'emploi pour tous les organisateurs. Nul doute que, comme pour les mondiaux de Genève, Monsieur Longshaw ira trouver W.Friedli pour lui demander la recette de la réussite, tellement ces soucis sont grand avec les compétitions internationales.

Il n'y eu qu'une seule fausse note, au moment où Monsieur Manfred qui s'occupe du 1/8ème à l'EFRA vint montrer qu'il avait son mot à dire, il ne réussit qu'à "foutre" la pagaille. Il faudra bien un jour définir les fonctions de chacun lors des grandes confrontations. Pour l'occasion, le circuit de Brugg a été agrandi et son tracé modifié, du tout grand travail. Les bordures de la piste sont faites en goudron, inclinées de manière à ce que la voiture puisse passé par dessus, un peu partout sur le circuit se trouve des passages libres permettant au concurrent fautif de revenir en piste sans aucune aide des mécaniciens. Sur le circuit il n'y a plus aucune aspétié bloquant la voiture. Ces bordures en goudron peuvent facilement être détruite si l'on désire un jour modifier le circuit. Le podium de 4 mètres de hauteur permet aux pilotes d'avoir une vue panoramique sur l'ensemble du circuit, évidemment, il devient de plus en plus difficile de parler aux mécaniciens en contre-bas.

À l'occasion de ces championnats d'Europe, il nous a été permis d'admirer le système de comptage automatique de tours. Le système ABM 8300, fabriqué en Hollande. D'une fiabilité à toute épreuve, il contribua également à la réussite de la manifestation, car aucune contestation n'a été relevé. Chaque concurrent reçoit un petit émetteur de 2,5 cm par 2,5 cm sur 1 cm de haut et qui se fixe sous la carrosserie. À cet effet, il faut percer un trou de la même grossuer qu'une colonnette, l'émetteur possédant lui-même une petite colonnette avec un clips. Lorsque l'on achète le système AMB 8300, il est livré 3 jeux de 10 émetteurs. Un, est en course, le second en cours de montage sur les voitures de la prochaine série et le troisième jeu, sur le point d'être rendu aux organisateurs par ceux qui viennent de courir.

Sur la ligne d'arrivée un fils traverse la piste de part en part avec son retour, ainsi, nous avons une double ligne. Les deux fils doivent être éloignés en fonction de la vitesse de passage des voitures; rapprochés en vitesse lente, éloignés à grande vitesse. À chaque passage le récepteur reçoit un signal, qui pour le chronométru se concrétise en signal acoustique et également visuel. Dès que l'information est reçue, il est possible de l'acheminer à l'ordinateur de la même maison, ABM 8100, ou sur un ordinateur de marque différente.

À Brugg deux système marchaient en parallèle, l'un avec l'ordinateur ABM 8100 apporté par les hollandais, mais qui ne donne "seulement" que le classement général, alors que le second branché sur l'ordinateur de Brugg donnait le classement de chaque manche et faisait le classement de chaque finale. Nous avons pu ainsi nous faire une excellente opinion sur ce système, pour lequel notre club a pris une option définitive en passant commande à cette occasion, à la maison hollandaise. Il nous paraît indispensable et à Brugg comme à Lausanne, la preuve



Le préposé aux réclamations!!!  
Le club de Brugg n'a enregistré  
aucun protêt.



Il n'est heureux que les pieds  
dans l'eau.



La table des prix



Un photographe qui n'a pu  
mal aux reins.

est faite, qu'une course se passe sans problème si l'on dispose d'un système de comptage de bonne qualité. Car le 80 % des crispations entre organisateurs et concurrents proviennent des contestations au niveau des résultats.

La fédération Suisse va également acquérir un de ces système pour les courses du championnat Suisse 1985.

Enfin nous touchons au but avec ces nouveaux appareils, car il est absolument impossible de classer des concurrents au dixième de seconde avec un système manuelle et à plus forte raison en utilisant un chronométreur par voiture, dont chacun a son propre système morphologique de réaction.

\*\*\*\*\*

# ANNIVERSAIRE DU CLUB : 10 ANS

## LA COURSE D'ECOLE



Il n'était pas indispensable de présenter carte de membre des vieux de la vieille, pour avoir accès aux meilleurs sièges de l'autocar, samedi 25 août à l'aube naissante. De toute façon sur les 5 derniers mohicans de la première heure, étaient présents, Marcel Zanada, Yvan Chevallaz, Jean-Pierre Ruchat et Jean-Claude Rumbeli, c'est à dire juste assez pour occuper une travée d'autocar tout devant. Le cinquième mohican Philippe Sordet était en vacance, Mais pour accompagner et soutenir ces vétérans, s'étaient joints 31 autres personnes, tous membres ou conjointes.

Le but : le musée Schlumpf à Mulhouse, encore une histoire de vétérans et de voitures.

Ce matin-là, l'autoroute que nous connaissons si bien lorsque l'on se rend aux courses, avait un air bizarre, il est vrai quant général on est assis plus bas dans une voiture. A Lausanne, premier arrêt pour embarquer la section vaudoise des AMCGistes, que voulez-vous les grands clubs ont des ramifications.

A Gruyère nouvel arrêt, non nous n'avons pas ( encore ) de membre fribourgeois, mais pour le café et les croissants. En repartant, constatant l'effroyable pauvreté de ce canton, Zonta dit Tino, laissa tout bonnement la totalité de son argent sur place. Nous savions qu'il avait un grand coeur cet homme, mais nous apprîmes que nous aussi étions de sympathiques banquiers, puisqu'il fût à notre charge toute la journée.

A Bâle un nouvel arrêt nous permet de prendre Maurice Gerber, l'AMCG-iste bâlois ( toujours les ramifications ) il va servir admirablement bien de guide à travers la capitale de la chimie. A la douane, un beau suspense, grâce à notre trésorier très en verve ces jours et qui n'a pas de passeport, mais la bonne mine et le sérieux Patrick Bovard permettra au douanier de donner le feu vert au car pour pénétrer au pays de Mitterand.

Il est déjà l'heure du pastis et du repas au restaurant de la Poste de Riedisheim. Au menu la salade de museau de boeuf n'arrivera pas à étouffer, l'estouffade de boeuf et l'heure avance et il est déjà temps de ce rendre au musée National de l'automobile. 2 heures de visite dans cet imposant musée, rêve de toute une vie d'un homme. Certains trouveront qu'il y avait trop de Bugatti, c'était le dada du collectionneur, mais tout le monde gardera un excellent souvenir de cette visite.

Le retour fût à peu près, le même scénario, Bovard prie pour réintégrer la Suisse sans papier, d'autre prie aussi, mais pour une solution inverse, Maurice nous guide à travers Bâle avec une maestria

sans égale, un nouvel arrêt limonade près de Berne, un autre arrêt pour débarquer nos amis lausannois et c'est le retour à Genève. La pizza mettra un terme à cette sympathique journée offerte par l'AMCG. Et comme disait Maurice Gerber " à bientôt pour le 20ème ".

JCR

## HISTOIRE D'UN MUSEE

\*\*\*\*\*

Voici quelques explications historico-intellectuel concernant le musée Schlumpf, à la demande de plusieurs d'entre-vous.

L'affaire Schlumpf, c'est avant tout l'histoire d'une vallée d'Alsace et de sa relation, pendant près de 40 ans, avec deux industrielles Suisse qui détiennent l'essentiels des pouvoirs dans l'usine et à l'extérieur. C'est l'âge d'or du textile et c'est l'époque d'un paternalisme très développé.

Hans naît en 1904, son frère Fritz Schlumpf en 1906 en Italie. Leur père est Suisse et leur mère en Française, à la fin de 1906, ils s'installent à Mhlouse.

En 1930 Hans est employé de banque et Fritz dans le textile. La société anonyme pour l'industrie lainière est créée en 1935 par les deux frères. Fritz achète sa première Bugatti à la même époque, Dans plusieurs villages s'installent les filatures Schlumpf, on est " Schlumpf " très tôt, dès l'âge de 4 ans. L'école maternelle, l'hôpital, les bâtiments sanitaires, les douches sont Schlumpf et alimentés en électricité par l'usine électrique Schlumpf. Le royaume Schlumpf ce sont également des hectares de terrains et forêts. L'eau est offerte gratuitement par les Schlumpf aux communes, sans parler des autocars aux couleurs Schlumpf et des maisons avec jardins potager pour les ouvriers des filatures, à des loyers terriblement bas. Fritz est mégalomane et un de ces conseillers financiers dira " il ( Fritz ) aurait financé une expédition dans l'Himalaya pourvu qu'on plante le drapeau Schlumpf au sommet."

De 1950 à 1968, les Schlumpf achètent de nombreuses nouvelles usines. Mais en 1960, l'usine de Mulhouse HKC cesse son activité et accueille la collection de voiture de Fritz. Pendant toutes ces années l'empire s'agrandit et Fritz fait de la compétition automobile sur Bugatti, à tel point que le personnel rédige une lettre priant Fritz de renoncer aux courses automobiles: sa vie, écrivent-ils, est trop précieuse pour qu'il l'expose ainsi .

En 1971, l'empire Schlumpf comporte 16 sociétés, 1 hôtel, 3 filatures et ils emploient en plus une quarantaine d'ouvriers à l'usine HKC ( future musée ) pour l'entretien!!!

Tel est la situation financière de ces deux hommes.

### La collection

C'est en 1953 qu'arrive les 3 premières voitures de la collection de Fritz, au début ce n'est qu'un hobby de riche. Durant 3 ans, les achats sont limités et ce n'est qu'en 1960 que Fritz est frappé de boulimie automobile, il achète cette année là une quarantaine de voitures dont 10 Bugatti, la plupart en état de marche, elles sont acheminées par trains à l'usine HKC pour être restaurées. Fritz possède certains modèles cinq, six voir d'avantage d'exemplaire, il ne revend que très rarement. Certains constructeurs lui vendent directement, Gordini lui cède dix voitures d'un seul coup, Ferrari une monoplace pour 40.000 frs, Jo Siffert lui vend 3 voitures.

Mais la priorité absolue pour lui, c'est Bugatti. Etre le premier possesseur mondial de Bugatti, c'est le but de Fritz.

Quant apparaît le premier registre des possesseurs de Bugatti, Fritz

écrit à tous pour leur racheter leur voiture, il en obtient une cinquantaine. Il achètera également la voiture privé d'Ettore Bugatti ( le coupé Napoléon ) l'une des six ou sept Royale et dix-huits voitures supplémentaires. Fritz n'est pas rassasié, il achètera une seconde Royale de 6 mètres de long et pesant 2,5 tonnes. En 1961, il possède 400 voitures, en 1966, 500. Un expert recensera la Bugatti en 1967.

En 1963, Fritz passe contrat avec les usines Bugatti pour " la révision, réparation et mise en état des voitures et des moteurs Bugatti". Un jour Fritz dit au chef d'atelier qu'il veut reproduire une Royale, il veut refaire la deuxième Royale, car l'original se trouve à Reno aux U-S-A, mais les américains ne veulent pas la vendre. Chez Bugatti on refuse, les relations se tendent et se terminent au tribunal. Plusieurs années plus tard, on apprendra que Fritz Schlumpf voulait racheter l'usine Bugatti et construire des fausses " Royale". Pour donner une idée, il faut savoir que la Royale d'Ettore Bugatti exposée au musée est classé et ne peut être vendue, mais elle est estimée à 4 millions de francs suisse!!

Un musée secret ?

\*\*\*\*\*



Les gens des usines connaissent le hobby du patron, mais pas son ampleur; dans le journal " Alsace " du 8 mai 1965, un reportage parle de la visite de la collection par de hautes personnalités européennes, il y aura plusieurs articles dans ce journal.

Dès 1967 Fritz cherche à exonérer d'impôts sa collection, il parle avec des ministres et menace de rapatrier sa fabuleuse collection en Suisse.

Dans l'usine HKC, quarante ouvriers travaillent à la restauration des voitures. Certains sont très spécialisé, un employé se consacre au seul polissage des moteurs, leur rendant leur brillant originel. Du grand du très grand art et artisanat. Il faut plusieurs mois, voir des années pour reconstituer des modèles arrivés à Muhlouse à l'état de feraille. Les ouvriers travaillent d'après photos en règle générale. Fritz passe tous les jours pour donner ces ordres, n'hésitant pas à faire recommencer deux ou trois fois la peinture, lorsque le coloris final ne lui convient pas.

A l'embauche, les salariés s'engagent à ne pas révéler ce qui se passe



Les lève-tôt



On car-bure



Le repas du 10 ème anniversaire



La Royale



Bonjour les dégâts  
Tino conduit-Maurice guide

dans l'enceinte de l'usine. Mais petit à petit, les ouvriers constatent que Fritz leur fait construire un grand musée dans le hall de l'usine ( hall de 135 m par 120 m ). Ils construisent 845 lampadaires copies conformes de ceux du pont Alexandre III à Paris. En 1974 tout est prêt, on a fait imprimer 5000 exemplaire en carte postale de 70 voitures, mais Fritz attend encore deux ans, il veut terminer sa fausse Royale avant d'ouvrir. Malheureusement, il n'en aura pas le temps, les ennuis de ces usines et la grande crise lainière auront de son musée.

Dès 1973, l'empire Schlumpf s'effrite, la crise du textile atteint son paroxysme, il n'y a plus d'argent pour moderniser l'outil de production, Fritz continue à vouloir vendre très cher des produits que la concurrence fabrique à bas prix.

La situation s'aggrave de mois en mois, la chute sera à l'image de l'ascension. En 1976, les frères Schlumpf démissionnent de leurs fonctions, abandonnent leurs usines et 2069 ouvriers et se réfugient à Bâle pour échapper à la justice française.

Sans équivoque la Cour d'appel de Colmar décide le 13 mars 1979 que le musée fait partie des usines Schlumpf. En effet la plupart des voitures ont été passés dans les comptes de l'usine HKC, par exemple on trouve 3 voitures achetées 120.000 frs par HKC et revendues par l'usine à Fritz pour 10.000 frs !!! 10 ans plus tard. Ainsi la totalité des biens des Schlumpf sont mis en faillite et donc vendus. Pour 11 millions de francs la collection est cédée à une association qui regroupe la ville de Mulhouse, le département du Haut-Rhin, l'Établissement public régional d'Alsace, la chambre du commerce et l'industrie de Mulhouse, la société Penhard, le salon de l'automobile et l'État français.

11 millions pour 585 véhicules dont 437 voitures exposés au musée.

Extraits de " L'affaire Schlumpf " de F. Laffont et E. Lambert.

\*\*\*\*\*

## BUGGY....BUGGY...

Nous avons reçu que très peu d'information concernant les championnats d'Europe qui se sont déroulés en Suède. Néanmoins nous savons que cet le jeune Fernandez ( Espagne ) qui a gagné. Il s'agit d'un exploit tout à fait exceptionnel, puisque jusqu'à ce jour jamais un vainqueur de championnat d'Europe ou du Monde n'a réussi à doubler la mise.

Le championnat Suisse est terminé et vous trouverez à la page suivante le classement général et final. Le genevois Boulmier sociétaire du Lignon's Club remporte brillamment ce championnat et Sordet P. ( AMCG ) champion-Suisse 1984 termine à la 4ème place. Au membre de notre club classé Monnard au 43ème rang. Dans ce classement manque un nouveau venu au Buggy, notre ami Merguin A. qui a participé à 2 manches.

Le représentant de la fédération Suisse Buggy, J-P Ruchat est très satisfait de la participation à ce championnat qui est en net progression par rapport à l'an passé. Une seule ombre au tableau, les dates des courses était très mal réparti. Il espère pour l'an prochain un échelonnement dans le temps et une meilleure répartition géographique des courses.

Les propositions pour l'an prochain sont les suivantes :  
Aligner les dates de courses sur celles du championnat Suisse GT.  
Trouver des clubs désirent organiser une manche de championnat Suisse dans la région alémanique. Maintenir le déroulement des courses sur deux jours, pour assurer une rentabilité financière aux clubs orga-

## CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT SUISSE BUGGY

## BUGGY...BUGGY...

No:	NOM	1 MANC.	2 MANC.	3 MANC.	4 MANC.	5 MANC.	6 MANC.	TOTAL	RANG
46	BOULMIER	18	50	40	40	50	20	180	1
243	KOENIG	14	16	35	50	35	40	160	2
535	BILAT	40	30	0	22	0	30	122	3
661	SORDET	50	22	30	18	10	8	120	4
783	PLATEL	1	0	18	35	18	35	106	5
565	MAGNIN	25	9	14	7	1	50	98	6
740	PIOT	22	25	1	20	30	18	97	7
160	VON GUNTEN	30	20	25	16	1	14	91	8
10	WIPFLI	0	0	50	30	0	0	80	9
559	TERRAZ	9	40	22	0	9	0	80	10
375	ETTER	7	14	7	4	40	16	77	11
20	BLASER	35	35	0	0	1	4	75	12
525	WYSS	1	10	12	10	20	25	67	13
562	CLERC	11	18	4	6	16	22	67	14
671	LUDE	8	12	9	25	8	11	57	15
49	STUCKI	20	0	20	12	0	0	52	16
504	BAYS	1	2	8	8	25	1	43	17
468	BELLE	5	11	16	1	11	4	43	18
456	MASSET	16	5	0	3	14	7	42	19
650	PITTET	10	1	10	11	1	9	40	20
112	ANDERSSON	6	7	3	14	0	0	30	21
615	GUT	4	6	11	9	4	1	30	22
302	PELLATON	0	0	4	4	1	12	21	23
686	SEYDOUX	1	0	1	2	12	5	20	24
469	JOLY	1	1	2	1	5	10	18	25
603	SCHATZMANN	4	4	6	1	0	0	15	26
712	OCHSENBEIN	12	2	0	0	0	0	14	27
462	FOMBELLA	1	3	3	5	2	1	13	28
334	PASCHE	1	1	1	1	7	3	12	29
550	PIOT	1	1	1	1	4	6	12	30
543	BUCHELER	2	4	1	3	0	0	10	31
549	BERG	1	8	0	0	0	0	9	32
362	LAIGRE	0	0	0	0	6	3	9	33
222	MOSER	1	1	2	1	3	1	7	34
7	MOHN	3	0	0	0	3	0	6	35
555	CASEYS	3	1	1	0	1	0	6	36
541	FANKHAUSER	2	1	1	2	0	0	6	37
402	ROD	1	1	0	1	2	1	5	38



nisateurs. Accepter le mode de course des championnats Suisse de circuit tout en diminuant la durée des manches du dimanche à 15 minutes pour les manches de repêchage, à 30 minutes pour la finale.

Cette solution permettrait de garantir aux organisateurs une participation maximale les 2 jours, de laisser plus de temps aux pilotes afin de préparer leur Buggy pour la manche suivante.

### CHAMPIONNAT SUISSE BUGGY 1985

- \* 1ère manche 23 / 24 mars
- \* 2ème manche 13 / 14 avril
- \* 3ème manche 4 / 5 mai
- 4ème manche 8 / 9 juin
- 5ème manche 31 / 1 août/septembre
- 6ème manche 28 / 29 septembre

\* Manches comptant pour la sélection au championnat d'Europe 1985 avec les 2 dernières manches de 1984 ( Crissier ) Les 2 moins bons résultats seront annulés.

## G.P. YOUNG SPRINTER. NEUCHÂTEL

Le circuit est toujours désespérément petit, néanmoins la ligne droite a été regoudronnée. Ce qui fait que c'est un circuit très rapide puisqu'on réalise 29 tours en 5 minutes. Un cas particulier survient à 10 h. du matin, la course est arrêtée parce que pendant 2 heures, il y a une émission de radion locale dont les locaux sont à proximité de la piste. On ne c'est pas qui perturbe qui, mais le bruit des deux éléments n'est pas compatible.



Petit, petit le podium



3 amcg-3 voitures = No. 3



Insolite et nouveau



C'est bon ?



Un mécano en Or

L'équipe genevoise composée du couple Bovard, Maret, Neidhart et Queloz décide d'aller manger en ville. Un peu de tourisme dans la vieille ville les met en appétit, mais ils devront attendre midi moins le quart pour voir arriver le frichti (a-t-on dîner sitôt ?). La course va reprendre et notre équipe AMCG se trouve loin du circuit les nouilles et la viande sont avalés à la va vite ( la prochaine fois, ils prendront des petits pots pré-digéré ), les tranches de pastèque resteront en guise de pourboire sur la table. Le sprint est lancé pour raler l'endroit de la compétition, à ce jeu Neidhart ne pourra pas franchement s'exprimer puisqu'il a une cheville cassée. Malgré sa protèse en fibre de verre ( pour gagner du poids ) et deux béquilles de compétition, il n'arrivera pas dans les délais. Finalement tous les trois se trouveront en finale C et un manque de mécanos se fait cruellement sentir, Maret a beau être un surhomme mais le pauvre ne peut pas être partout. Finalement Bovard ne courera pas en C son carburateur ne tenait pas bien et le silicone qu'il utilise pour boucher le trou d'air pénètre dans le moteur!!! d'autre part, il a les amortisseurs qui se détache, un jour sans... il obtient la 20ème place. Queloz, lui termine second de la finale C, malgré un moteur neuf pas encore bien rôdé. En B, fortement bousculé par les autres, Charly finit par perdre sa barre de torsion, il prendra malgré tout la 11ème place. Neidhart quant à lui, réalise 2 bonnes manches et en finale C, il utilise une paire de pneu neuf en 12 minutes, résultat la voiture roule sur les jantes et devient inconduisible, il terminera à la 16ème place. En conclusion à partir de midi, il n'y avait pas seulement la radio locale qui était sans voix.....

Neidhart / JCR

\*\*\*\*\*

## Region 1 : Lausanne

La quatrième manche du championnat régional c'est déroulée sur le parking Pfister à Etoy. Enfin, nous avons un magnifique grand parking, un vrai plaisir pour les pilotes romands qui ne sont pas très gâtés en général. Le club de Lausanne avait bien fait les choses, un grand podium en tubulure, nous changeait des ponts de camion, il y avait également un excellent système de chronométrage électronique mis au point JP Pieren et JJ Valat. Toute ces installations allaient contribuer à la réussite de cette manifestation. Durant ces deux jours, nous avons eu du plaisir à faire des essais, plus cinq manches de qualifications par un temps merveilleux. Le nouveau système de course nous paraît une très bonne chose car il est possible de tourner nettement plus longtemps qu'autrefois, lors du championnat suisse à Viège, les concurrents on fait 6 séries qualificatives.

La place nous manque et le temps également pour relater plus en détails cette manifestation, mais relevons néanmoins la présence du speaker Bernard Jaccard toujours égal à lui-même, un bel avenir l'attend car il deviendra le Zitrone du modèle réduit! Nottons également la très bonne performance des genevois de l'AMCG avec Lepelletier qui prend la troisième place, Merguin 8ème et Queloz la dixième. Il faut aussi relever la fantastique remonté de Denis Rachez qui se qualifia en 16ème de finale, puis couru la 8ème de finale, ensuite le quart et finalement accéda aux demi-finale où son périple s'acheva soit 110 minutes de course pour Frs 30.- en deux jours, qui a dit que le modélisme coûtait cher ?

Neidhart, lui passa son dimanche à attendre son quart de finale et il fût confronté à de sombres histoires d'interférence et renonça à courir, il pense de plus en plus que les ondes électroniques sont insondables, qui a dit que le modélisme était bon marché ?

# Region 1 : Lausanne

\*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\* PIVAL 2.00 COPYRIGHT (C) 1984 - JP PIEREN & JO VALLAT \*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\*

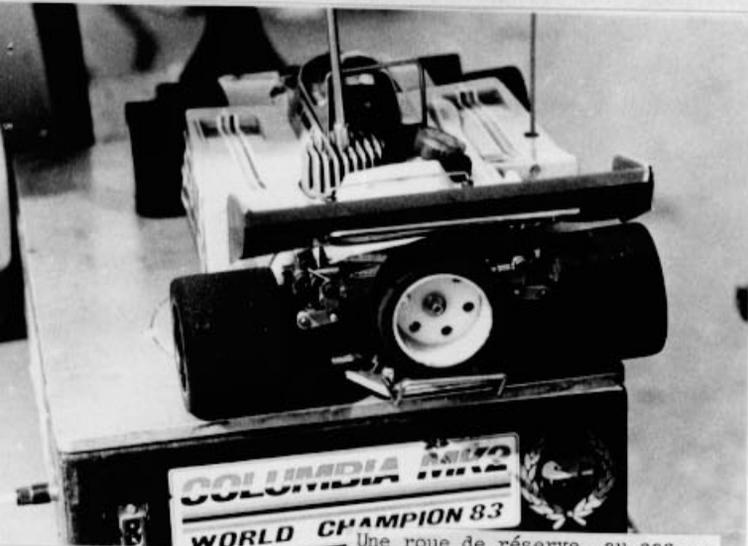
GRAND PRIX AMCL 4 eme MANCHE CHAMPIONNAT

19/08/84

POS.	NOM	PRENOM	CLUB	QUALIFICATIONS		FINALES		POINTS
1	FANKHAUSER	R	MRCB	17	05:09.57	143	45:04.55	50
2	SCHAR	B	MRCB	17	05:03.25	142	45:07.37	40
3	LEPELLETIER	R	LC	17	05:03.30	125	45:12.60	35
4	DELEDERRAY	H	AMCL	16	05:12.77	124	45:01.94	30
5	SCHNEIDER	A	MRCB	17	05:16.77	118	45:15.53	25
6	TRNKA	D	AMCL	17	05:15.04	113	45:05.07	22
7	GROSSRIEDER	X	RCCY	16	05:11.66	110	45:00.00	20
8	MERGUIN	A	AMCG	16	05:02.38	95	45:02.36	18
9	RUCHTI	M	AMCL	16	05:02.49	92	45:00.85	16
10	QUELOZ	C	AMCG	17	05:17.53	91	45:00.00	14
11	MESSER	W	MRCB	16	05:15.22	60	20:12.99	12
12	VUILLE	V	AMCA	15	05:01.03	59	20:00.00	11
13	RUSCONI	J-B	AMCL	16	05:05.98	59	20:15.46	10
14	PETHOUD	M	MRCB	15	05:06.82	56	20:07.38	9
15	RACHEZ	D	LC	11	05:07.28	54	20:00.00	8
16	DORTA	R	RCCY	16	05:12.98	54	20:15.26	7
17	ETTER	M	AMCL	16	05:12.47	53	20:14.84	6
18	PIOT	F	AMCL	16	05:06.70	49	20:00.00	5
19	THIERWACHTER	X	MRCB	15	05:02.03	48	20:00.00	4
20	MAUSER	F	AMCL	15	05:00.00	27	20:03.93	4
21	BISANG	B	MRCB	16	05:00.05	18	20:00.00	3
22	VALLAT	J-J	AMCA	16	05:15.38	13	20:00.00	3
23	HUWYLER	A	AMCL	14	05:00.24	13	20:00.00	2
24	NEIDHART	X	AMCG	16	05:14.47	8	20:00.00	2
25	LAUNAZ	B	AMCM	14	05:14.80	54	20:15.98	1
26	VALLAT	C	AMCA	15	05:07.64	53	20:05.19	1
27	SUMI	C	AMCL	14	05:02.20	50	20:23.05	1
28	WYDER	A	MRCB	15	05:12.77	47	20:00.25	1
29	LIENHART	R	MRCB	15	05:02.32	47	20:03.57	1
30	PIEREN	S	AMCL	15	05:07.97	46	20:25.52	1
31	PIEREN	J-P	AMCL	14	05:02.87	45	20:00.00	1
32	HASLER	C	AMCL	15	05:04.46	44	20:02.01	1
33	CADONNAU	A	MRCB	16	05:15.83	44	20:18.15	1
34	GUICHARD	D	RCCY	13	05:03.46	42	20:15.46	1
35	TANNER	J-C	AMCN	15	05:06.48	40	20:00.00	1
36	BICHET	P	RCCY	15	05:04.29	37	20:00.00	1
37	ROSSIER	R	AMCL	13	05:00.00	24	20:00.00	1
38	GENOUD	D	AMCN	15	05:11.91	8	20:00.00	1
39	HULMANN	J-F	AMCA	14	05:22.24	43	20:12.38	1
40	BOCCALINI	L	AMCM	12	05:00.00	41	20:10.42	1
41	RUMBELLI	J-C	AMCG	12	05:06.85	41	20:13.78	1
42	CASTELLA	P	RCCY	14	05:06.30	40	20:00.00	1
43	MOJON	E	MRCB	13	05:09.37	40	20:07.59	1
44	ZONTA	M	AMCG	12	05:01.89	39	20:04.75	1
45	LEEMANN	P	AMCL	12	05:23.37	39	20:10.31	1
46	MAMERTI	R	AMCG	13	05:00.00	34	20:00.00	1
47	BALLAMAN	J	AMCN	4	05:23.49	26	20:24.30	1
48	SCHATZ	J	AMCL	13	05:13.12	19	20:00.00	1
49	GORRIS	J-P	MRCB	13	05:15.31	19	20:00.00	1
50	RACINE	D	AMCN	13	05:00.00	14	20:00.00	1
51	DOMENJOZ	S	AMCL	8	00:00.00	13	20:00.00	1
52	RUCHTI	C	AMCL	11	05:02.20	3	20:00.00	1
53	HOLLENSTEIN	A	AMCL	10	05:19.26	22	20:00.00	1
54	BESSE	F	AMCL	8	05:13.60	8	20:00.00	1



C'est où qu'on regarde



Une roue de réserve, au cas...



La finale



Tu monte, tu descends t'a toujours des interférences



Le problème est-il simple ?



La voiture de Tino, c'est pas du gâteau

