JOURNAL

auto model club geneve

N.146

Organe officiel
de
l'AUTO MODEL CLUB DE GENEVE
Case postale 55. 1211 GENEVE 1

MARS 87

ASSEMBLEE GENERALE
LES COURSES C'EST PARTI
UN FABRICANT PARLE 1/8

CHALLENGE Philip Rochat

14 mars 1987

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 4 FÉVRIER 1987

L'assemblée est ouverte à 20 h.30 sous la présidence de Patrick Bovard, président. Sont présents 23 membres actifs et 3 membres passifs. La majorité est donc de 12.

Au point 2 de l'ordre du jour, le procès verbal de l'assemblée générale du 5 février 1986 est adopté à mains levées par 18 oui et 5 abstentions.

Le président lit, au point 3 de l'ordre du jour, le rapport du comité qui est intégralement publié dans le No. 145 du Journal de l'AMCG, le président termine en remerciant les membres pour le travail accomplit lors des courses de l'année passée. Le rapport du comité est accepté à l'unanimité.

Point 5, Jean-Pierre Ruchat, trésorier présente le rapport des comptes pour l'exercice 1986. Il en ressort que le club à subit une légère diminution de liquidités en fonction d'investissements importants dans le matériel (ordinateur), mais la situation est saine, selon le rapport des vérificateurs des comptes. D'après Monsieur T. Zanada, vérificateur "l'ordinateur a bien fait son travail, qui est presque parfait" M.Zanada propose à l'as-semblée d'accepté les comptes, ce qui est fait à l'unanimité.

Aucune modification des statuts n'est proposé au point 8. L'assemblée passe au point 9, relatif aux propositions du comité.

Le président annonce la dissolution du Lignon's Club ce qui amène un certain nombre de membres du défunt club, dans notre club. De ce fait, le comité propose la création d'un championnat buggy 1/8 thermique, qui sera déroulera sur 4 courses. proposition acceptée par 17 oui et 6 non.

M.Ruchat J-P trésorier, propose la création d'un budget matériel. L'argent de ce compte pourrait être reporté d'année en année si le montant total alloué pour un exercice financier n'est pas entièrement dépensé dans l'année. La proposition est acceptée à l'unanimité.

A ce moment de la séance, un jeune membre se met à voter, après vérification de sa qualité de membre, le nombre de votants passe à 24 et la majorité absolue devient 13.

Les propositions du comité continuent et il est proposé aux membres la création d'une école de pilotage pour les voitures thermiques 1/8, un magasin mettrait à disposition du club des voitures qui seraient gérées par le club. Monsieur T. Zonta demande qui s'occuperait de ces voitures et Monsieur A. Roth demande si le club pourrait assurer les pièces de rechanges. Le président explique que ces détails seront réglé avec le magasin ultérieurement, il s'agit pour le moment de vote de principe sur l'idée de cette école. Une affiche posée au magasin ferait de la publicité pour cette école. Le projet est accepté par 22 oui, il y a 2 bulletins blancs.

La proposition d'augmenter les cotisations de Frs 10.- en 1988 est acceptée par 14 oui, 1 non et 9 blancs.

Au point 11 de l'ordre du jour, le trésorier J-P Ruchat propose pour 1987, un budget équilibré voir légèrement positif. Ce dernier est accepté par 19 oui, 1 non et 4 bulletins blancs.

Comme il n'y a pas de proposition des membres, l'assemblée passe directement au point 13, qui concerne la décharge du comité pour 1986. Elle est acceptée par 13 oui, 3 non et 7 blancs.

Point 14 élection du nouveau comité.
Est élu président Monsieur Patrick Bovard, président sortant, par 20 voix, 2 nuls et 2 blancs. Est élu vice-président Monsieur Charbon Gérald, secrétaire sortant, par 19 voix, 4 blancs. M. Taillens obtient 1 voix.

Est élu secrétaire Monsieur Rumbeli J-C, vice-président sortant, par 18 voix, 4 blancs, 2 nuls. Est élu trésorier Monsieur Ruchat J-P, trésorier sortant, par 22 voix, 1 blanc. M. Perolini S. obtient 1 voix.

Est élu gérant du matériel Monsieur Merguin Alain, responsable électrique sortant, par 22 voix, 2 nuls.

Sont élus vérificateurs des comptes; Monsieur Boulmier D. par 23 voix, 1 blanc et Monsieur Gerber M. par 23 voix et 1 blanc.

Est élu responsable de la section buggy thermique, Monsieur Verne R. par 24 voix.

Est élu responsable école de pilotage Monsieur G. Charbon par 24 voix.

Il n'a pas été possible de trouver un responsable pour la section buggy électrique 1/10. Le poste reste donc vacant.

La séance est levée à 22 h.45.

J-C Rumbeli
secrétaire ■

UN FABRICANT PARLE

Depuis que la sophistification technologique a envahit le petit monde du 1/8, on assiste à une stagnation au niveau des membres qui pratiquent ce genre de compétition. Et ceci aussi bien au niveau genevois, suisse qu'européen.
Tout ceci a immanquablement des répercutions au niveau des ventes de voitures et l'on peut se demander que font et que pensent les fabricants de cette évolution du modèle réduit.
Voici ce que pense Monsieur Bervoets, fabricant hollandais des voitures SERPENT.
En premier lieu, il reste très attentif de la situation qui se développe en Europe. Lui aussi craint que la stagnation se poursuive en 1/8, même si pour SERPENT ce secteur d'activité est en plein boom grâce à la supériorité de la QUATTRO. Cependant, M. Bervoets est conscient que le succès en voiture RC est très souvent fragile et trop sensible aux modes. La suprématie de la QUATTRO peut s'arrêter du jour au lendemain. C'est pour cela qu'il cherche inlassablement à améliorer et développer sa voiture haut de gamme.
Les autres recherches entreprises dans son usine se dirigent du côté des tout-terrains thermiques et aussi à la fabrication de tout-terrains électriques.
En TT thermique le modèle COBRA marche bien, mais actuellement la firme travaille activement à la réalisation d'un nouveau modèle qui devrait être présenté au salon de Nüremberg ce printemps.
D'autre part M. Bervoets s'intéresse de très près au développement des TT thermiques, dont il veut construire un modèle mais pour l'instant, il se heurte au difficile problème du prix de revient pour concurrencer les japonais.
M. Bervoets espère bien résoudre ce problème car son projet est de faire de la voiture radiocommandée un loisir pour tous. Il est très sensible à toutes les formes de promotions qui peuvent être faites pour mettre en avant la voiture RC.

L'ESCALADE

Concernant l'escalade des moyens nécessaires pour faire de la compétition à haut niveau, M Bervoets avoue qu'il est aussi inquiet par cette débauche de matériel dans les "Top Team". Même à son niveau, il se sent prisonnier de cette évolution presque inévitable.
Cependant il cherche des solutions économiques pour inciter des débutants à franchir le pas de la compétition et une version de la QUATRO 4x4 sans différentiel et sans amortisseurs hydrauliques sera prochainement commercialisée. L'idée est de proposer un modèle de base au prix intéressant qui puisse ultérieurement évoluer au gré de son utilisateur.
Ainsi serait-il possible de faire des compétitions a moindre frais et redonner foi à la piste en organisant des courses de voitures dites "classiques". Il semble qu'il soit possible de corriger le tir au vue des débordements en tous genres que nous avons connus ces dernières années.
Ces propos nous encouragent dans l'idée de créer à Genève au sein de notre club, une école de pilotage avec des modèles simples, pour des jeunes à la recherche de compétitions à moindre frais. ■

DES TRUCS POUR LA QUATTRO

Des trucs simples mais que l'on ne répètera jamais assez, M. Bervoets insiste pour que toutes les articulations de la voiture doivent être entièrement libres. Pas besoin de réaléser les trous ou de polir les axes qui sont dorénavant chromés. Lorsque les triangles sortent du moule, ils subissent une déformation qui désaligne les perçages. A l'aide d'un axe de triangle, il faut refaire l'alignement en redéformant la matière. Il faut enfiler l'axe dans le trou et tordre la pièce plusieurs fois dans chaque sens. Après quelques manipulations, l'axe doit s'enfiler librement dans le triangle et ce dernier doit tourner sous l'action de son propre poids.
L'autre point important est l'assiette de la voiture en position d'évolution. Le châssis doit être parfaitement parallèle à la piste. Trop souvent on voit des voitures avec un châssis plus haut à l'avant qu'à l'arrière. Difficile d'avoir dans ces conditions une voiture stable.
Quant aux réglages, il faut débarrasser la voitures de ses amortisseurs hydrauliques et de ses barres anti devers.. C'est seulement à ce moment que l'on peut régler la dureté des suspensions, qui doit être parfaitement équilibrée sur chaque essieu, et la garde au sol. La barre anti-roulis arrière doit être parfaitement plane sinon elle amène un déséquilibre dans la suspension..
Pour terminer un autre petit conseil de M. Bervoets: le tendeur de la petite courroie crantée (reliant le train arrière à celui de l'avant) doit être le plus court possible. ■

LE NOUVEAU COBRA

Voici les caractéristiques du nouveau COBRA de la firme SERPENT qui sera présenté à la foire mondiale du jouet de Nüremberg

En premier lieu, le châssis inférieur est monobloc et usiné en alu T6 - la catégorie la plus noble de l'alu G4 - tandis que la platine supérieur reste en trois parties pour faciliter l'accessibilité mécanique.

Les suspensions quand à elles sont complètement remaniées avec des triangles bien plus longs (63 mm pour le triangle inférieur et 61 mm pour le triangle supérieur) avec un déport différent.

Les points d'ancrage des amortisseurs changent aussi pour obtenir une course plus longue (de 34 mm) et plus verticale. Quant aux amortisseurs, la nouvelle version possède un volume inférieur plus grand qui reste constant et surtout ils disposent d'un réglage de la dureté de l'hydraulique sans procéder au changement de l'huile.

Pour finir le COBRA offre un différentiel central à billes ,donc réglable. ■

Un nouveau kit de

MICRO-RACING

Il existe maintenant un kit de compétition pour le COYOTE TA.

Il comprend une plaque de renfort du châssis pour la partie frontale, une transmission par chaîne, deux planétaires renforcés de différentiel, deux cardans de roues surdimensionés et des rotules chromées pour les fusés.

Toutes ces pièces sont le fruit de l'expérience acquise par la marque MICRORACING GIVEL NORM lors des derniers 24 heures d'Avignon.

Notre journal reviendra plus en détails sur les buggys 1/8 de MICRO RACING le mois prochain. ■

La "REDACTION" rapelle à tous les journalistes en herbe, à tous ceux qui veulent faire circuler leurs idées que le journal est un excélent moyen de communication, d'autant que la diversité des auteurs sera bénéfique à notre journal de part l'intéret accru qu'il provoquera auprès de nos divers membres.

Jean-Pierre Ruchat ■

3EME CHALLENGE PHILIP ROCHAT

Pour la troisième année consécutive, notre club honorera la mémoire de

PHILIP ROCHAT,

ancien membre de l'AUTO MODEL CLUB DE GENEVE, décédé il y a trois ans déjà.

Nous organiserons cette course comme en 1986, sur le circuit des Fourches, c'est à dire à FRONTENEX.

Les concurrents qui participèrent à la précédente édition avaient bien apprécié le circuit que nous avons aux FOURCHES et mis à disposition par le Service des Sports de la Ville de Genève, que nous ne remercierons jamais assez.

En 1985, comme en 1986, c'est notre ancien champion Suisse, Thierry ZANADA qui remportait la victoire . Aussi ne lui reste-t-il plus qu'à vaincre cette année, pour pouvoir exposer définitivement le trophée dans sa vitrine de coupes.

Cette course est une bonne occasion pour tous les pilotes romands de faire leurs premiers échauffements en prévision de la saison course 1987. Un seul petit inconvénient, le circuit possède une ligne droite qui atteind juste 50 mètres, un peu court pour pousser sa voiture et son moteur à fond.

DÉROULEMENT DE LA COURSE

Cette journée de compétition se déroulera selon le procédé habituel des courses. Il y aura des qualifications le matin et l'après-midi jusqu'à 15 heures.

Le nombre d'éliminatoires dépendra du nombre de concurrents.

Ensuite se déroulerons les 2 demi-finales et une finale aux alentours de 16 h.30.

LE BUT

La raison profonde de ce Challenge PHILIP ROCHAT n'est pas d'organiser une course traditionnelle avec ces éternelles conflits entre pilotes, mais bien organiser un challenge dans l'esprit de celui que l'on honore. C'est à dire une course où l'amitié, la bonne humeur et la camaraderie prime sur la victoire. Un but que PHILIP à toujours défendu avec passion.

J.-C. Rumbeli

■

LE CALENDRIER DES COURSES EN 1987

COURSES SRCCA 1/8 EME PISTE 1987

14 MARS	P.ROCHAT	GENEVE
4-5 AVRIL	REGIONAL	AIGLE
2-3 MAI	SUISSE	BRUGG
9-10 MAI	REGIONAL	LAUSANNE
16-17 MAI	SUISSE	LAUSANNE
30-31 MAI	REGIONAL	AJOIE
13-14 JUIN	SUISSE	BERNE
27-28 JUIN	REGIONAL	YVERDON
15-16 AOUT	SUISSE	THUN
22-23 AOUT	REGIONAL	BIENNE
5-6 SEPT.	SUISSE	OBERWALLIS
26-27 SEPT.	REGIONAL	GENEVE
3-4 OCT.	SUISSE	ST.GALL
10-11 OCT.	COUPE SUISSE	BRUGG

CHAMPIONNAT GENEVOIS 1/8 TOUS TERRAINS

28 mars	Terrain Picco 1ère manche
16 mai	Terrain Picco 2ème manche
22 août	Terrain Picco 3ème manche
17 oct.	Terrain Picco 4ème manche

CHAMPIONNAT GENEVOIS 1/10 BUGGY ELECTRIQUE

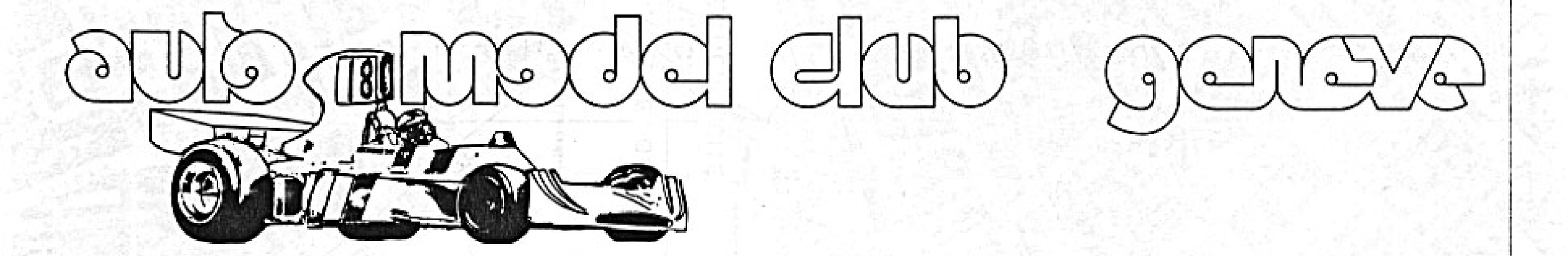
4 avril	Terrain Picco 1ère manche
9 mai	Terrain Picco 2ème manche
6 juillet	Terrain Picco 3ème manche
15 août	Terrain Picco 4ème manche
19 sept.	Terrain Picco 5ème manche

CHAMPIONNAT GENEVOIS 1/8 PISTE

28 févr.	Les Fourches	1ère manche
14 mars	Chal. P. ROCHAT	2ème manche
13 juin	Les Fourches	3ème manche
12 sept.	Les Fourches	4ème manche

AUTRES COURSES

CHAMPIONNAT D'EUROPE GT	HOLLANDE	30-31 MAI
CHAMPIONNAT DU MONDE	U-S-A	11-12 JUILLET
CHAMPIONNAT JUNIOR D'EUROPE	SUEDE	18-19 JUILLET
CHAMPIONNAT D'EUROPE FORMULE	DANEMARK	8-9 AOUT



CHALLENGE Philip Rochat

14 mars 1987

Cher ami,

Nous te convions à participer au 3ème CHALLENGE PHILIP ROCHAT qui se déroulera sur la piste de Frontenex.
Il s'agit de la première course de la saison pour la région 1 et sera ainsi une excellente occasion de régler sa voiture.

Pour se rendre au circuit, il faut d'abords aller à Frontenex, une banderolle du club indiquera l'endroit. Depuis le parking, il y a 50 mètres à faire avec le matériel à la main

9 h.	Réception des concurrents
10 h.-12 h.	Qualifications
13 h.-15 h.	Qualifications
15 h.30.	Demi-finale B
16 h.	Demi-finale A
16 h.30.	Finale

Prix: Gobelets en étain + challenge

Stands non couvert et sans table

Buvette à disposition, organisé par le responsable des stades (prix non fixés par le club).

Inscription : Frs 15.- au moyen du bulletin de versement ci-joint.
Veuillez indiquer 2 fréquences et le nom du mécanicien.

DELAI D'INSCRIPTION : 6 MARS 1987

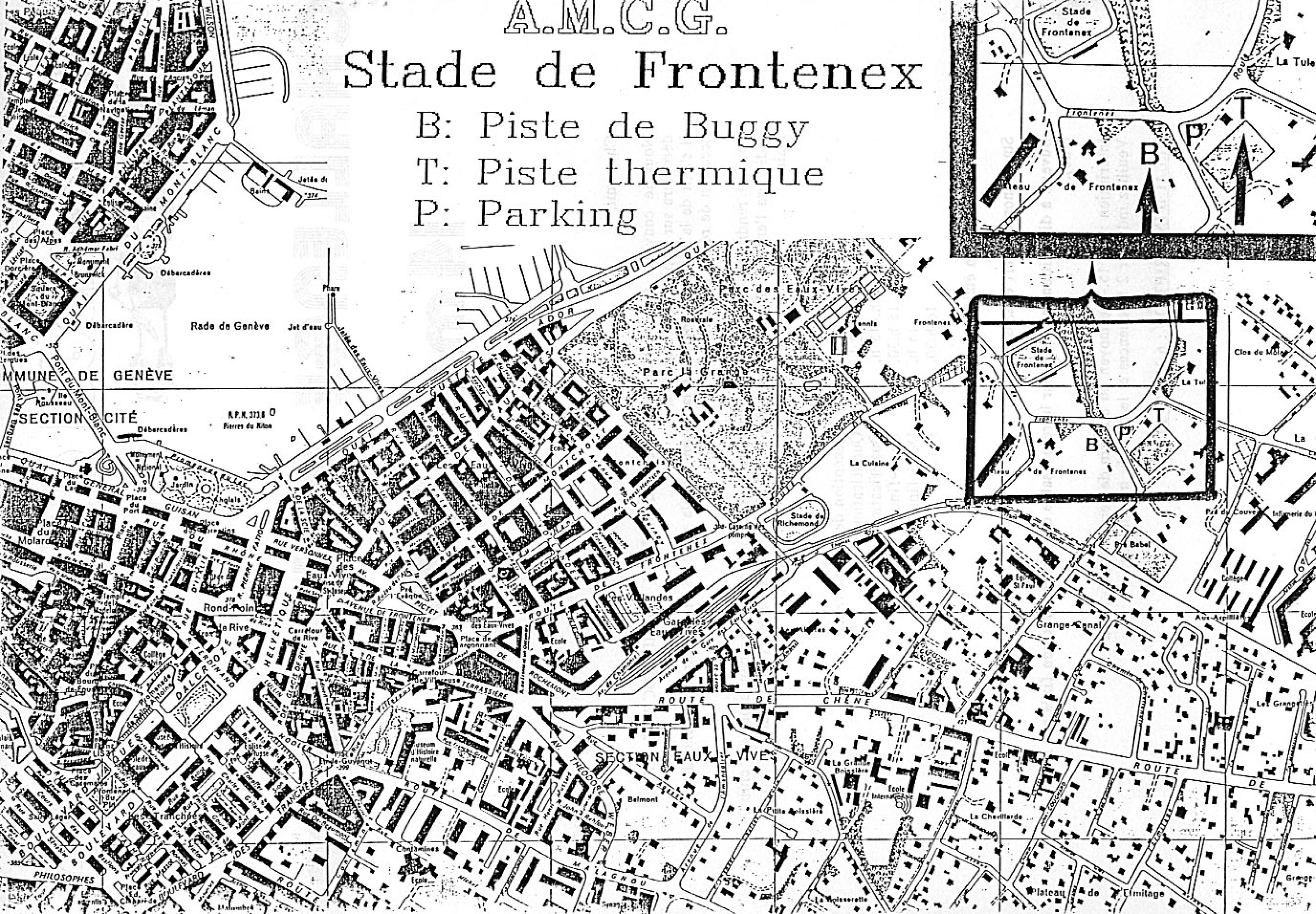
A.M.C.G.

Stade de Frontenex

B: Piste de Buggy

T: Piste thermique

P: Parking



LA PREMIERE COURSE DE L'ANNEE

Le GENAY TEAM 69 RADIO COMMANDE 1/10 ELECTRIQUE organise sa première course Tout-Terrain 1/10éme électrique INDOOR.

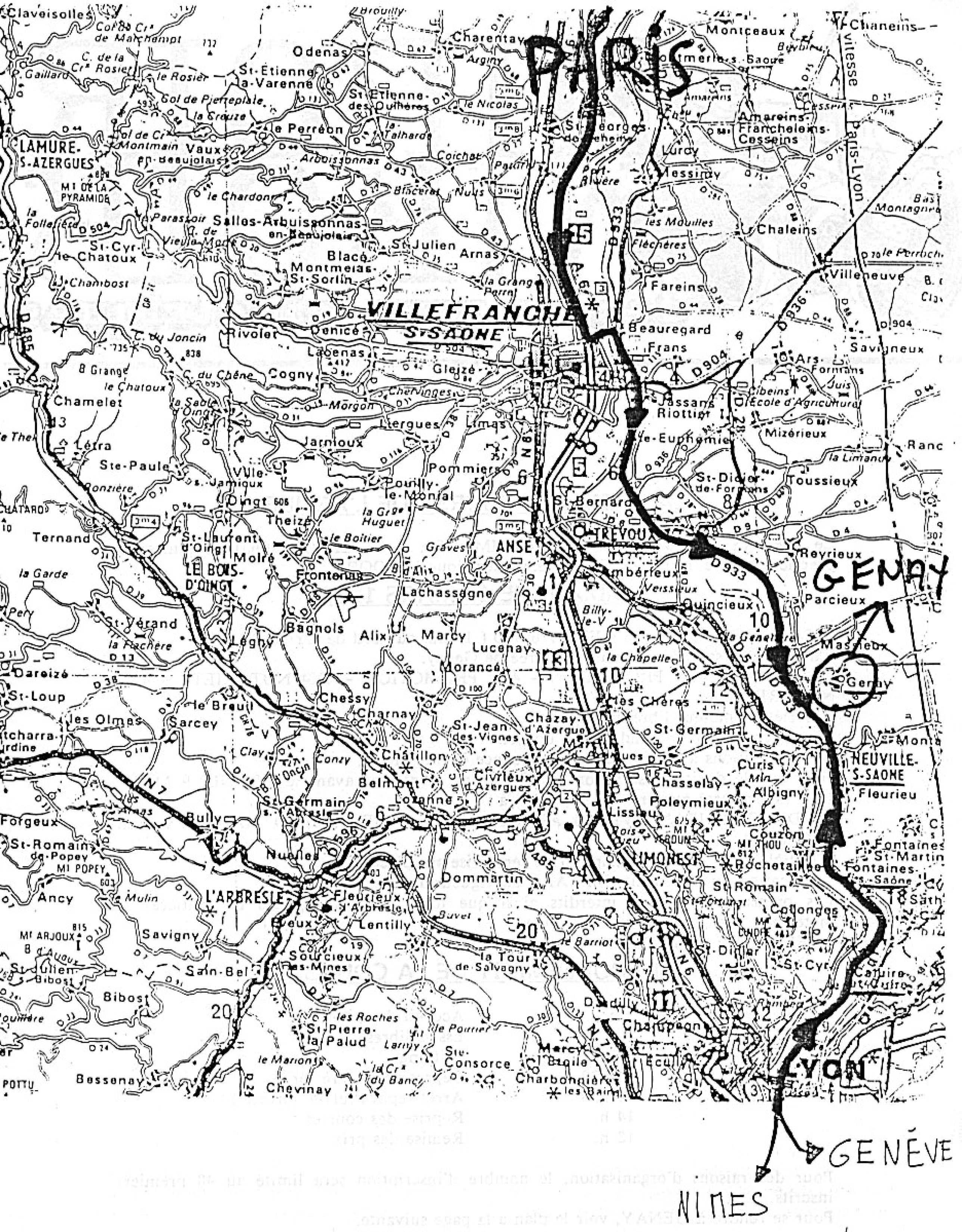
DIMANCHE 15 MARS 1987

SALLE DES SPORTS DE GENAY 69730 (10 km au nord de LYON)
L'accès de la salle sera fléché à l'entrée de Genay.
CATEGORIE: 4X4 PROMOTION - 4X2 PROMOTION - 4X4 NOTORIETE - 4X2 NOTORIETE.
Notoriété = moteur libre modifié.
Promotion = moteur standart non ouvert.
Les inscriptions avec catégorie et fréquence (2 minimum),
ainsi que le droit d'inscription (50 fr.f) sont à envoyer avant le : LUNDI 9 MARS 1987 (avec votre numéro de téléphone) à :
M. DUBOUT JEAN-YVES, 8 ALLEE DES PEUPLIERS, 01600 MASSIEUX. Tel. 78.98.04.20
ATTENTION: aucune inscription ne sera prise sur place.
Application du réglement GMMARC en vigueur à cette date.
Les pneus mousse sont interdits ainsi que tous produits liquides ou matières et matériaux posés ou fixés sur les pneus.
PNEU TT DE RIGUEUR

DEROULEMENT DE LA COURSE

9 h.	Accueil des pilotes
9 h 15	Essais libres
10 h15	Briffing
10 h30	Départ de la 1ère série
13 h30	Arrêt repas (buffet-buvette)
14 h.	Reprise des courses
18 h.	Remise des prix

Pour des raisons d'organisation, le nombre d'inscription sera limité au 48 premiers inscrits.
Pour se rendre à GENAY, voir le plan à la page suivante.


PARIS
GENAY
GENÈVE
NÎMES
LYON
VILLEFRANCHE-S-SAONE
TREVOUX
ANSE
NEUVILLE-S-SAONE
LIMONEST
L'ARBRESLE
LE BOIS-D'OINGT
LAMURE-S-AZERGUES
Claveisolles
Odenas
Charentay
Montceaux
Chaneins
St-Étienne-la-Varenne
St-Étienne-des-Oullières
Le Perréon
Vaux-en-Beaujolais
Arbuissonnas
Salles-Arbuissonnas-en-Beaujolais
St-Julien
Arnas
Blacé
Montmelas-St-Sorlin
St-Cyr-le-Chatoux
Chamelet
Letra
Ste-Paule
Rivolet
Denicé
Lacenas
Cogny
Gleizé
Chénas
Morgon
Lergues
Limas
Jarnioux
Pommiers
Pouilly-le-Monial
Dingt
Theizé
St-Laurent-d'Oingt
Molré
Frontenas
Lachassagne
Bagnols
Alix
Marcy
Lucenay
Morancé
Chessy
Charnay
St-Jean-des-Vignes
Châtillon
Belmont
Lozanne
Civrieux-d'Azergues
St-Germain-s.-l'Arbresle
Bully
Nuelles
Dommartin
Fleurieux-s.-l'Arbresle
Lentilly
Savigny
Sain-Bel
Bibost
Bessenay
Chevinay
St-Pierre-la-Palud
Sourcieux-les-Mines
la Tour-de-Salvagny
Dardilly
Charbonnières-les-Bains
Écully
Marcy
Ste-Consorce
Frans
Jassans-Riottier
Fareins
Chaleins
Villeneuve
Savigneux
Ars-s.-Formans
Toussieux
Reyrieux
Parcieux
Quincieux
Massieux
Genay
Les Chères
St-Germain-au-Mont-d'Or
Curis
Albigny
Fleurieu
Poleymieux
Couzon
Rochetaillée
St-Romain
Collonges
Fontaines-s.-Saône
St-Didier-de-Formans
Dareizé
St-Loup
Les Olmes
Sarcey
Le Breuil
Forgeux
St-Romain-de-Popey
Ancy
Savigny
Ternand
La Garde
St-Vérand
Le Perréon
Amareins-Francheleins-Cesseins
Lurcy
Messimy
Les Mouilles
Flèchères
Le Chatoux
Le Chambost
Le Joncin
Le Grange
Le Chêne
Le Sable
Le Boitier
Le Nicolas
Le Chardonnet
Le Parassoir
Le Vieux-Marché
Le Pavillon
Le Grand-Parrin
Le Chapelle
Le Barriot
Le Pourrier
Le Marions
Le Bouvet
Le Mulin
Le Huguet
Le Talhard
Le Grand-Huguet
Le Fachère
Le Clay
Le Conzy
Le Bois-d'Oingt
Le Bois-d'Alix
Le Bois-d'Ouin
Le Bois-d'Arjoux
Le Bois-d'Ouillère
Le Bois-d'Ordre
Le Bois-d'Ordre
Le Bois-d'Ordre

PARLONS MOTEUR

Pendant la pose hivernale, il est peut être bon de se pencher d'un peu plus près sur les moteurs qui équipent les buggys.Nous voyons encore trop souvent, des pilotes qui consacrent beaucoup de temps aux réglages mécaniques de leur buggy et paradoxalement n'avoir qu'un regard lointain sur ce que l'on peut appeler le "coeur du buggy ".
Il faut savoir que le rendement du moteur reste toujours un peu le dilemme des pilotes. Ou bien, on va vite pendant un temps inférieur à la durée normale d'une manche, ou l'on freine ces ardeurs et l'on dure le temps de la course. Afin de trouver une solution style compromis Suisse, il faut avoir un moteur bien entretenu, bien réglé et possédant le bon rapport, afin de restituer aux roues le plus correctement possible, l'énergie que le moteur va fournir.

NETTOYAGE DU MOTEUR

ATTENTION, il faut éviter de démonter le moteur si l'on n'est pas habitué (faites des essais avec un ancien moteur) et d'autre part signalons qu'un MOTEUR DEMONTE NE PEUT PLUS COURIR EN CATEGORIE "STANDART".
Un nettoyage est possible sans démontage, la plupart du temps, un bon coup de compresseur sera suffisant et le nettoyage des charbons/ collecteur avec du trychlorétylène seront suffisants. Tout en nettoyant tourner le collecteur jusqu'à ce que votre chiffon reste blanc. cette manière de faire vaut également lorsque l'on prépare un moteur neuf.

RODAGE

Pour obtenir une bonne performance de votre moteur neuf et lui donner une durée de vie maximum, il faut se tenir à quelques règles simples.
En premier lieu nettoyer les collecteur comme précédemment indiqué. Puis alimenter votre moteur sous une tension de 3 volts (2 piles de 1,5 V.). Lorsque le moteur devient tiède, on arrête l'opération et on le laisse se refroidir. Une fois froid, l'on recommence le même travail et ceci jusqu'à l'obtention de charbons qui épousent parfaitement la forme du collecteur sur toute leur largeur.
Concernant les moteurs modifiés, l'avance de la tête est réglable. Généralement, d'origine, le calage est à zéro. Souvent on repère le calage sur les étiquettes des moteurs.Il faut se dire que le calage n'est pas toujours exacte et peut être altéré par la position des aimants.
On peut donc bouger la tête par rapport au calage zéro. Sachez que si vous déscendez au-dessous de zéro, votre moteur n'aura pas un bon rendement. Pour connaître le bon sens de votre moteur il suffit de le prendre dans la main gauche, la tête face à vous. Tourner la tête de le sens anti-horaire. Il faut donc, décaler la tête dans le sens contraire de la rotation du moteur. L'effet produit sur le moteur est qu'il tourne plus vite, accélère un peu plus fort, mais tout ceci se paie par une consommation en énergie un peu plus grande et un couple plus faible.
Pour compenser ces problèmes il faut parfois mettre un rapport un peu plus petit. Il faut aussi reconnaître que le moteur va s'user plu vite, nous vous conseillons donc de ne pas dépasser 8 millimètres d'écart par rapport au zéro.

LES PIGNONS

Le pignon du moteur entraîne la couronne de transmission, le rapport entre ces deux éléments s'appelle le RAPPORT.
L'importance du rapport est primordiale et tient également compte de la surface sur laquelle le buggy va évoluer.
Si l'on a un rapport court (c.a.d 1/3 appeler aussi tirage long) le buggy va aller très vite, mais l'autonomie va chuter et l'accélération sera plus faible.
En pratique pour "tirer long", on augmente le nombre de dents du pignon moteur ou alors on diminue celui de la couronne.
Tirer long = grand rapport - voiture qui va vite -autonomie plus faible - accélérations réduites - (grand pignon au moteur - petite couronne).
Tirer court = petit rapport - voiture lente - longue autonomie - forets acceleration - (petit pignon moteur - grande couronne.
Seuls des essais sur la piste peuvent vous donner la bonne solution pour la compétition.

DEPARASITAGE

Pour déparasiter sa voiture afin d'éviter des interférences entre le moteur et le récepteur de la radiocommande, il est possible de trouver dans les bons magasins de modèles réduits un petit kit de déparasitage très bon marché et facile à monter.
Les bricoleurs en électricité pour faire se travail eux-même.Pour déparasiter efficacement son moteur, il suffit de souder trois minicondensateurs céramique de 100 nanofarads. L'un entre le + et le -, un entre la cage et le moins et un entre la cage et le plus. C'est simple à réaliser et l'on trouve facilement les composants dans le commerce électronique.
Attention: le deparasitage des buggys est indispensable pour participer aux courses