

Distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

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

GRAND PRIX DU LIGNON 1981

Octobre 1981

15 coupes pour nos membres



5 membres de l'AMCG dans la finale Sport !! qui dit mieux
Néanmoins ces messieurs semblent plus heureux de présenter
la plastique qui entoure la coupe, que la coupe elle-même.

DE TOUT UN POU

La Coupe suisse des clubs qui c'est déroulé à la fin du mois d'août n'a pas vu la victoire du clan genevois. Nos amis eurent beaucoup de soucis. Quant à la deuxième équipe inscrite elle n'est jamais arrivée à Brugg. Voici néanmoins quelques photos présent par J-P Ruchat reporter en herbe de notre journal.



En haut à gauche : Il semble que le fardeau PB sur la tête de Marcel est insupportable !!
En haut à droite : Deux super-supporter du club , Maurice Gerber et Eric Maret.
En bas à gauche: L'équipe AMCG(un peu timide les deux de droite!)
En bas à droite : Mécanique-Merguin.

LES DATES A NE PAS OUBLIER

Championnat genevois thermique 1981

17 octobre Parking Ecoffey organisation AMCG
31 octobre ? .. Lignon's Club
14 novembre Parking Ecoffey organisation AMCG
La remise des prix avec la fondue aura lieu dans un restaurant de Plan-les-Ouates.

Championnat genevois électrique 1981

Dernière course le 21 novembre Eglise Pic X

Souper annuel du club

Il aura lieu le vendredi 4 décembre au restaurant de la Brasserie du Lignon à un prix abordable pour tous.

SRCCA SCHWEIZERMEISTERSCHAFT 1981			Gesamtklassement nach 6 Rennen 1 Streichresultat												Rang-Form.	PUNKTE	Rang-Sport	PUNKTE	RANG	TOTAL Punkte
Nr.	Name Vorname	Club	GENF FORMEL	GENF SPORT	NEUENDORF FORMEL	NEUENDORF SPORT	BRUGG FORMEL	BRUGG SPORT	MAGADINO FORMEL	MAGADINO SPORT	DIETIKON FORMEL	DIETIKON SPORT	VISP FORMEL	VISP SPORT						
27	Hässig Ruedi	MACW	50	18	30	35	30	40	40	35	22	50	50	40	1.	200	2.	200	1.	400
87	Wiedler Roland	MRR	35	50	1	18	25	50	20	7	35	40	30	50	2.	145	1.	208	2.	353
96	Thürkauf Martin	SMCCB	25	40	40	22	18	1	25	25	4	35	18	20	6.	126	4.	142	3.	268
70	Gerber Hanspeter	MRCL	22	25	18	50	35	7	35	18	25	18	22	9	3.	135	5.	120	4.	255
56	Bühler Jakob	MCCB	1	9	50	30	40	1	2	22	30	12	12	35	4.	134	7.	108	5.	242
79	Müller Hanspeter	MACW	20	30	22	40	22	4	9	50	20	22	0	0	9.	93	3.	146	6.	239
95	Kunz Urs	MCCB	12	14	4	9	1	11	22	9	50	10	40	22	5.	128	10.	66	7.	194
23	Garbani Romano	MRT	0	0	1	1	7	1	50	20	40	30	14	30	8.	112	8.	82	8.	194
1	Wipfli Heinz	MCCB	0	0	25	20	0	6	30	40	7	25	11	25	11.	73	6.	116	9.	189
35	Erne Roland	MCCB	1	20	14	2	50	22	12	3	12	1	25	18	7.	113	11.	65	10.	178
83	FfH Roland	MRR	14	11	35	11	14	30	18	1	3	1	0	0	10.	84	13.	54	11.	138
53	Schneider Beat	MRTW	7	4	10	14	10	35	1	1	1	14	4	1	19.	32	9.	68	12.	100
28	Zuberbühler Lienhart	MCCF	1	1	1	1	20	14	1	30	18	1	0	0	14.	41	16.	47	13.	88
82	Nicole Claude	AMCN	1	2	11	25	1	12	11	1	9	1	2	12	17.	34	14.	52	14.	86
91	Hartmann Silvio	MRR	30	35	5	12	0	0	1	1	0	0	0	0	16.	36	15.	48	15.	84
55	Friedli Werner	MCCB	1	8	7	1	9	20	1	14	1	7	1	14	27.	19	12.	63	16.	82
89	Frommelt Ottokar	MRCV	40	12	20	0	1	0	0	0	0	0	6	0	12.	67	32.	12	17.	79
20	Blaser Hermann	MACW	11	1	1	5	12	18	1	4	8	1	10	8	14.	42	20.	36	18.	78
2	Franke Udo	MRT	9	5	0	0	3	0	0	0	1	11	35	10	13.	48	21.	26	19.	74
16	Zanada Thierry	AMCG	3	1	1	7	1	10	3	11	14	8	8	1	21.	29	19.	37	20.	66
59	Hohl René	MCCF	1	1	12	8	2	25	4	8	0	1	0	0	28.	19	18.	43	21.	62
49	Stucki Martin	MCCB	1	22	1	1	1	9	0	12	1	0	0	0	52.	4	17.	44	22.	48

43	Grunder Ernst	ERTO	8	10	1	4	4	1	14	5	0	0	0	0	23.	27	23.	20	23.	47
41	Gyr Werner	MCCB	10	3	9	10	1	1	5	1	5	1	0	0	20.	30	24.	16	24.	46
45	Manashe saül	AMCL	1	1	1	0	1	1	1	6	6	1	20	7	22.	29	26.	16	25.	45
7	Mohn Bernhard	TMCC	18	1	3	0	5	2	1	1	1	2	5	6	18.	32	33.	12	26.	44
33	Nacht Ulrich	MCRTB	1	1	1	1	1	0	9	1	11	1	1	5	25.	23	36.	9	27.	32
14	Zahnd Alain	AMCG	1	1	6	1	11	1	6	2	1	1	1	1	24.	28	39.	6	28.	31
25	Gothuey Jean-Claude	AMCL	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	1	1	43.	5	22.	25	29.	30
6	Born Willi	DMRB	1	1	1	1	1	1	10	1	1	4	7	2	26.	20	34.	9	30.	29
13	Heer Heinz	MRR	0	0	2	1	8	1	1	1	1	1	1	11	32.	13	27.	15	31.	28
15	Merguin Alain	AMCG	1	7	1	1	1	1	1	1	1	3	9	1	30.	13	30.	13	32.	26
69	Monnard Dominique	AMCL	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	1	4	40.	5	25.	16	33.	21
93	Davatz Rolf	MRR	5	1	1	1	6	1	1	1	1	1	1	1	29.	14	44.	5	34.	19
18	Ruchat Jean-Pierre	AMCG	1	1	1	1	1	8	1	1	1	1	3	1	37.	7	31.	12	35.	19
48	Küpfner Karl	MCCB	1	1	0	1	0	0	1	10	1	0	1	3	54.	4	28.	15	36.	19
5	Hulliger Hanspeter	MRCL	1	1	8	6	1	0	0	0	0	0	0	0	33.	10	38.	7	37.	17
84	Köppel Walter	MCCB	1	6	1	1	0	0	1	1	1	5	0	0	51.	4	29.	13	38.	17
64	Lohner Peter	MCCF	0	0	1	1	1	1	1	10	1	0	0	0	31.	13	55.	4	39.	17
10	Kissling Harry	MRCL	0	0	1	3	1	1	7	1	1	1	0	0	34.	10	41.	6	40.	16
19	von Arx Rudolf	TMCC	2	1	1	1	1	1	0	0	1	6	0	0	49.	5	35.	9	41.	14
47	Wenger Jürg	MCRTB	1	1	1	1	1	3	1	1	2	1	1	1	38.	6	37.	7	42.	13
34	Gassner Ernst	MRTS	6	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	35.	9	52.	4	43.	13
50	Berger Fritz	MCCB	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	36.	8	47.	5	44.	13

P R E M I E R E S I M P R E S S I O N S D ' U N E

N O U V E L L E V O I T U R E

* * * * *

Après avoir soulevé le couvercle du carton, la première impression est un air de "déjà vu" car pour qui participe à des compétitions cette nouvelle voiture rappelle une SG ou une Mantua à cause du train avant pivotant. Pour ceux qui n'ont pu observer les voitures susmentionnées, ils découvriront un train avant vissé sur un faux châssis, fixé lui-même sur une plaque conventionnelle en aluminium par deux rotules placées en ligne centrale. L'ossille peut être plus ou moins libre car les deux passe fils font office d'amortisseurs en les comprimant chacun par une vis (voir photo du haut à droite).

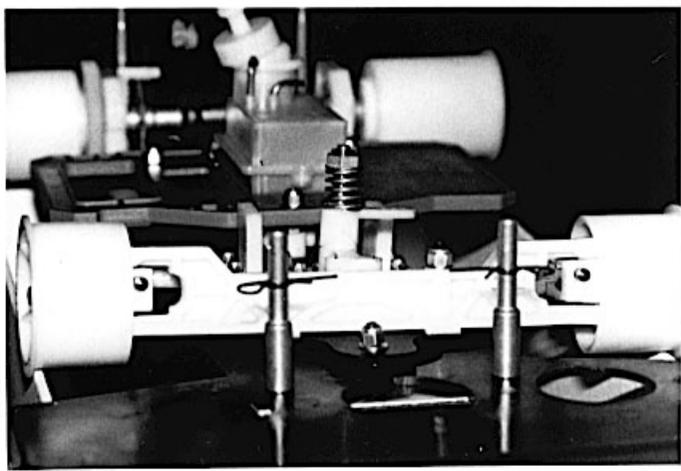
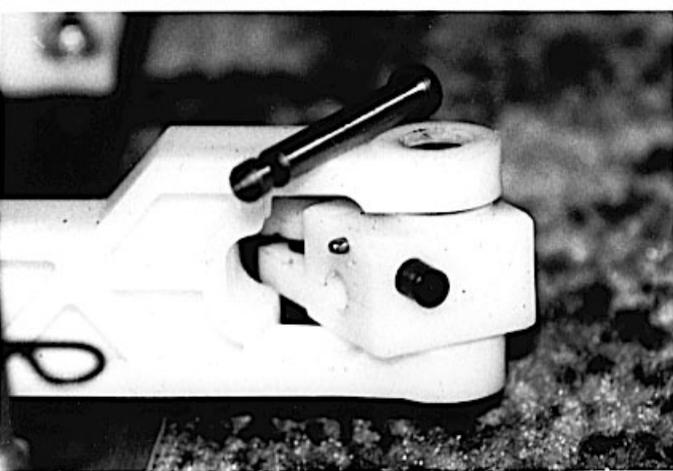
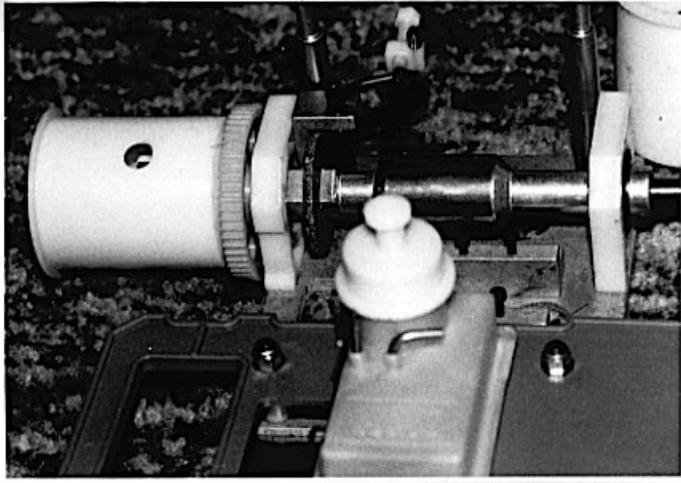
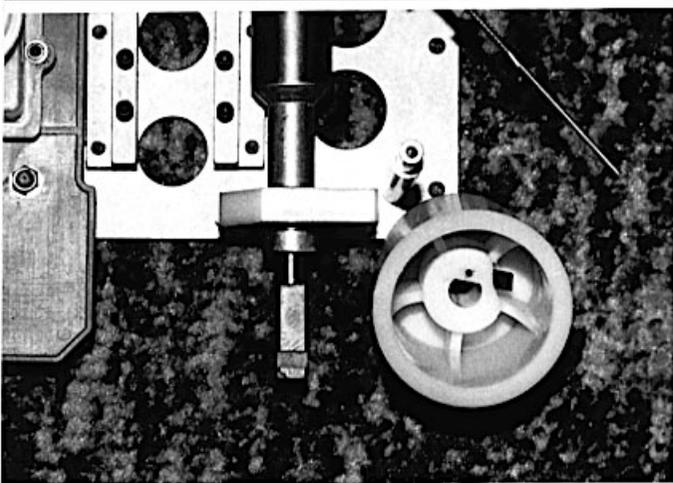
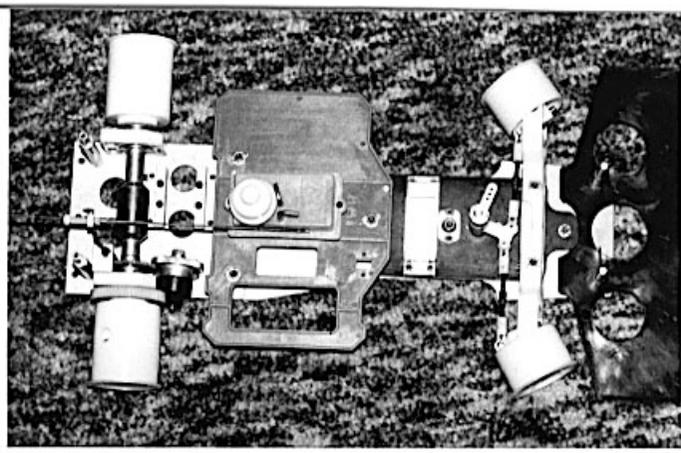
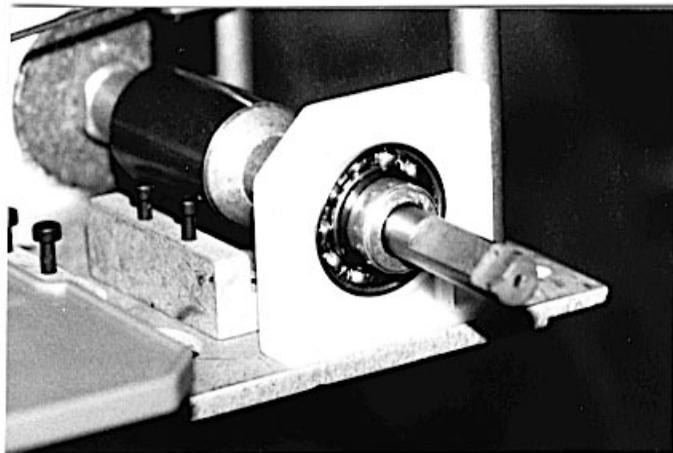
Une fois la voiture sortie de sa boîte, il ne reste que les jantes, le pare-chocs et 3 sachets plastique contenant les pièces ne pouvant être montées en usine (embrayage, serre cable, tige de corde à piano déjà pliée).

Le différentiel semble robuste quoique plus petit en diamètre que le SG. La plaque radio comporte un trou pour le servo des gaz ainsi que pour le récepteur, les accus se fixent au dessous de la plaque radio coté échappement. Le montage du réservoir plastique est sans problème, mais il faut veiller à le monter souple afin que les vibrations ne le décolle pas. Déception par contre au niveau de l'embrayage qui rappelle étrangement celui d'Associated bien connu avec ses deux mordaches en acier et ses ressorts. Toutefois à l'usage il se montre progressif et fiable, mais il va sans dire qu'il est possible de faire l'échange avec des mâchoires teflon très en vogue aujourd'hui.

Le point le plus curieux de la voiture est le système de fixation des jantes car, à ma connaissance, c'est la première voiture livrée avec des jantes que l'on peut mettre et enlever sans outil.

Pour l'avant : l'axe de roue se glisse depuis le côté extérieur de la jante à travers deux roulements à billes, traverse la fusée en plastique et est bloqué par une goupille que

Tempest



l'on pousse très facilement avec un doigt pour l'introduction de l'axe, un ressort repoussant la goupille tel un pêne de verrou.

Vous observerez les photos du bas, l'axe avant avec la gorge pour la goupille de verrouillage ainsi que le train avant monté sur sa plaque oscillante.

Quant à l'axe arrière, l'entraînement de la jante est effectué par un plat sur l'axe sur la largeur de la jante, par contre le système de verrouillage est une pièce métallique qui coulisse directement dans la jante, (voir photo centre gauche) le système pouvant être démonté par un trou plastique dans la jante (photo centre droite).. Le principe semble très fiable, le blocage des roulements arrière se faisant par un clips. On peut signaler qu'il est donc très simple de sortir le différentiel sans démonter les plots arrière afin de le graisser ou de nettoyer le disque de frein.

Un servo à couple réglable actionne les roues avant par des rotules dont le goujon comporte en son centre un six pans afin de régler le pincement sans démonter les rotules. Il semble donc que le constructeur a avant tout voulu simplifier au maximum le montage ainsi que la mise au point du modèle afin que tout en chacun puisse sans problème faire souler son modèle.

En option l'on peut monter, si on le désire, un train avant en aluminium fraisé, un arceau de sécurité, des plots arrière en aluminium et les deux châssis en époxy.

On pourra noter que cette voiture sera vendue en version simple ou super, la première étant livrée sans le double châssis et sans différentiel. Le châssis étant percé pour les deux usages, il n'y aura aucune difficulté de monter par la suite les options que vous voudrez.

On peut rappeler que P. Bovard a fait des essais de cette voiture qu'il a laissé d'origine lors de deux dernières courses, ses résultats sont des plus encourageant.

J.P. RUCHAT

GRAND PRIX DU LIGNON 1981

Les coupes à nous !!!

Fantastique moisson de coupes de la part des membres de l'A.M.C.G. durant tout ce Grand Prix voyez plutôt.

Le samedi en sport, 5 coupes pour nos membres, dimanche en Proto 4 coupes et aux 300 tours 6 coupes. Reprenons tout cela dans le détail.

Samedi

Le temps est maussade mais l'humeur des pilotes et des organisateurs est bon. A part quelques difficultés de chronométrage, l'organisation est parfaite. Il faut le signaler car dans le passé ce ne fût pas toujours le cas. Après 5 éliminatoires dans la première manche, la mesure est donnée. Il faut faire 18 tours pour ce qualifier où faire un bon 17 tours. Nicole de Neuchâtel sur Alpha PB réalisera même un 19 tours en 5 min. 20 sec.

Les membres de l'AMCG flambent aussi bien par leurs résultats, Zanada - Merguin - Manashe et Zahnd vont directement en finale, que par les vestes du club que tous les membres portent. Ces vestes ne passent pas inaperçues dans les stands.

Sur le podium de pilotage, pour la finale ce n'est pas moins de 5 membres du club sur 8 finalistes qui représentent l'AMCG. C'est l'apogée. Jamais notre club ne put présenter un telle pléiade de vedettes. A noter, qu'à part les coureurs du groupe A, Manashe, Merguin, Zanada et Zahnd c'est joint Bovard qui ne cesse de s'améliorer de semaine en semaine, l'homme qui monte avions-nous dit dans le rapport final de l'AMCG 1980!!

Après les 30 minutes de course le tiercé revient à notre club. (on se gargarise peut-être un peu beaucoup, mais c'est légitime) On trouve en tête: 1. Zanada très brillant avec son Alpha PB. 2. Manashe sur Serpent. 3. Merguin également sur Serpent. Fantastique résultat également de Bovard qui prend la cinquième place avec sa toute nouvelle Tempest.

Résultats sport

1. Zanada	AMCG	102 tours
2. Manashe	AMCG	100
3. Merguin	AMCG	96
4. Péguignot	Lausanne	87
5. Bovard	AMCG	77
6. Nicole	Neuchâtel	67
7. Zahnd	AMCG	59
8. Mamie	Porrentruy	22

Dimanche

Après une nuit de déluge sur Genève et de tempête, le miracle se réalise à l'aube de ce dimanche, le ciel est bleu et sans nuage.

Très vite la piste va sécher et les compétitions vont se dérouler sans aucun problème. Le Lignon's Club nous laisse songeur, il organise maintenant des courses parfaites et en plus sans pluie. Il y a vraiment quelque chose de changer au royaume du modélisme voiture.

Une grande surprise attend néanmoins les concurrents, en effet chaque fois que l'on coure en Proto, le nombre de tours



PB ou AMPS se demande Marcel



Des mécanos tendus



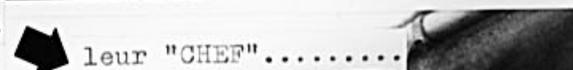
Finale 5 AMCG'iste sur le podium



Un coureur détendu



Un " Nouveau Team " !?!



leur "CHEF".....



Départ de dos de la finale



pour faire le plein et à la fin de la course son mécanicien Yvan Chevallaz aurait bien mérité de recevoir la palme du mécanicien qui a parcouru la plus grande distance à pied pendant ces 300 tours.

300 tours ou 1 h 30 de course

De vieilles expériences nous ont appris qu'il arrive parfois que le futur vainqueur tombe en panne une dizaine de tours avant la fin de l'épreuve. Ainsi le second qui se trouve à 80 tours du but (c'est déjà arrivé) devient le premier et la course se poursuit pour un temps quasiment indéterminable. Aussi décision était prise qu'il fallait faire 300 tours ou la course serait arrêtée après une heure et demie de compétition. C'était voir un peu juste car si l'on faisait un plus de 100 tours en 30 minutes, il fallait dans tous les cas au moins 1 h 45 pour faire 300 tours. Important tout cela car notre ami Merguin avait calculé le coup, il caracolait en tête et il restait une dizaine de minutes de course et il avait effectué 245 tours.

Le drame

Tout allait pour le mieux, la tension était à son comble et c'est ni Monsieur Merguin père, ni Madame Merguin mère et encore moins Paty qui me contrediront. Les secondes passaient lentement, longuement, Alain avait 10 tours d'avance, marge confortable pour prétendre à la victoire finale. Mais tout à coup les dures réalités de course se font jour, le hasard a choisi Alain comme victime. Suite à une collision bénigne en apparence le bouchon de réservoir de la Serpent est cassé, ou plus exactement le ressort qui tient le bouchon. La voiture se vide de son précieux liquide. Il faut refaire le plein, c'est pas grave, remettre en marche la voiture c'est toujours pas grave. Mais le bouchon ne tient plus ça c'est grave, Alain Guichard son mécanicien met un bout de chiffon dans l'embouchure et c'est reparti, la perte est de 5 tours, Alain est toujours en tête mais la poisse s'accroche à lui, le chiffon qui obture le réservoir est parti dans le réservoir et c'est le drame, le moteur va cafouiller s'arrêter puis repartir mais pendant tout ce temps, Mamie de Porrentruy grignote le retard, rattrape et puis dépasse Alain et lui prend deux tours, quant enfin Alain repart, il reste trente secondes de course, c'est fini, c'est la triste dans le camp Merguin et une immense déception, on compati et comprend. Alors l'an prochain on fera mieux et on tâchera de rurer 10 petites minutes de plus.

Dans ces moments intenses on a complètement oublié un brillant troisième qui a nom, Bovard, vous connaissez maintenant l'homme qui monte et qui coure sur Tempest.

Résultats 300 TOURS

1. Mamie	260 tours	7. Grandjean	203
2. Merguin	258	8. Christen	190
3. Bovard	233	9. Ruchat	185
4. Chevallaz	231	10. Delerray	181
5. Bocquet	223	11. Plattel A	179
6. Kummer	218	12. Zahnd	126

MARIAGE

Vous connaissez l'Homme qui monte et qui coure sur Tempest, et bien il s'est marié samedi 4 octobre. Tous nos vœux à Madame et Monsieur Bovard et faites une place pour les coupes au salon.

