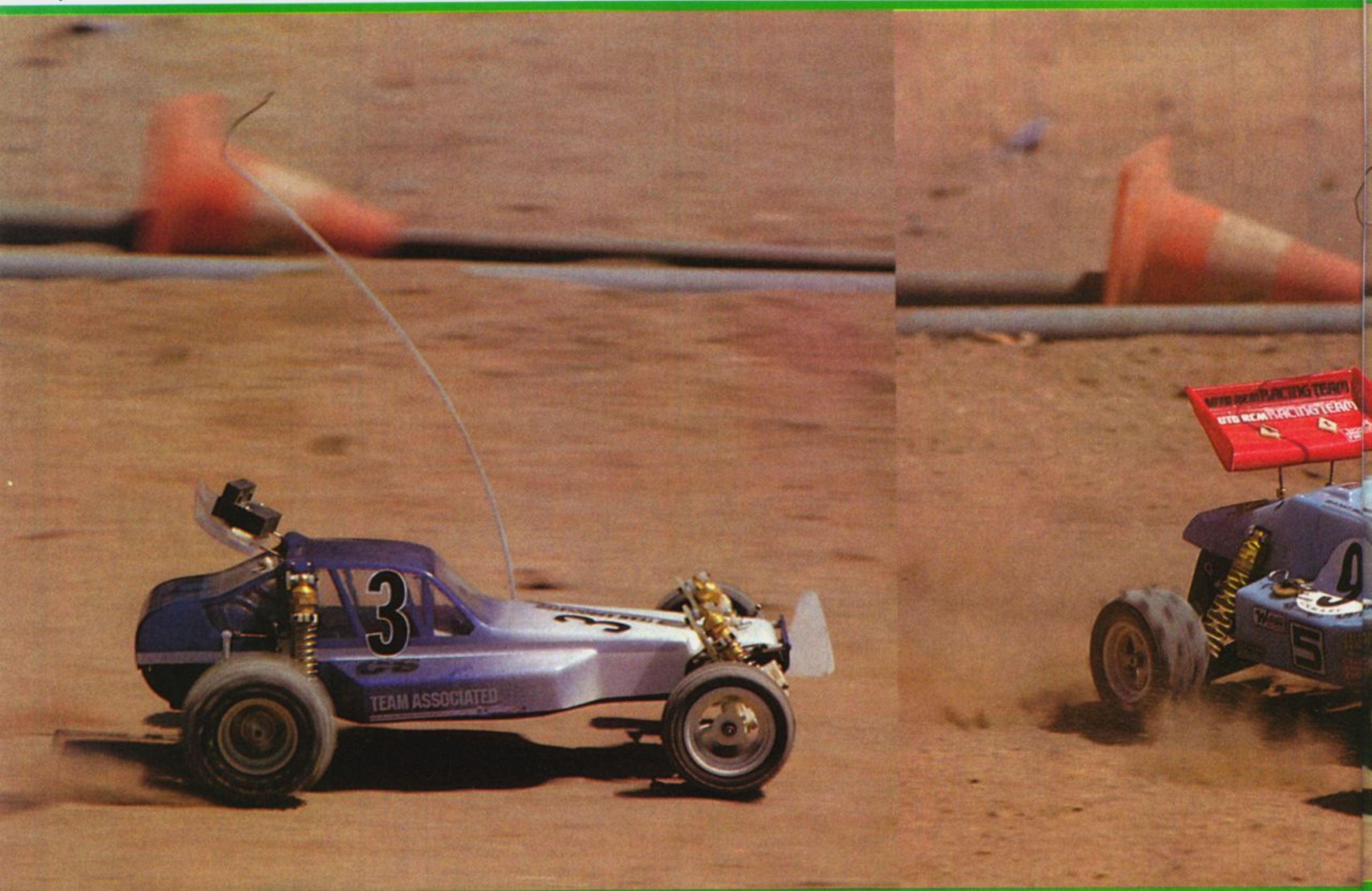


Coupe Auto RCM 1/10^e électrique

par E. Lectron

St Gratien - 8 juin 86



Associated RC10 : il n'a toujours pas trouvé son maître en 4 x 2 modifié

L'Optima : carrément invincible en 4 x 4

Sympa ce cocktail Rock'n 205 !

Miracle, ô miracle, il ne pleuvait pas en ce dimanche 8 juin à St-Gratien. Le St-Gratien Paris-Dakar voyait enfin sa troisième organisation se dérouler sous un ciel très clément, inondé de soleil avec des températures atteignant les 25 °C. Pour cette seconde coupe Auto RCM, la doyenne de nos épreuves, le club délaissa sa piste permanente pour la déplacer sur une place publique, très fréquentée en ce dimanche de fête.

Les Gratiennois et Gratiennaises vinrent très nombreux assister à un spectacle dantesque, digne sur certains plans des films Mad Max, avec des voitures s'enchevêtrant, démarrant, dérapant dans les nuages de poussières, et disparaissant momentanément de la vue de tout vivant. Les similitudes avec ce genre de production hollywoodienne n'en res-

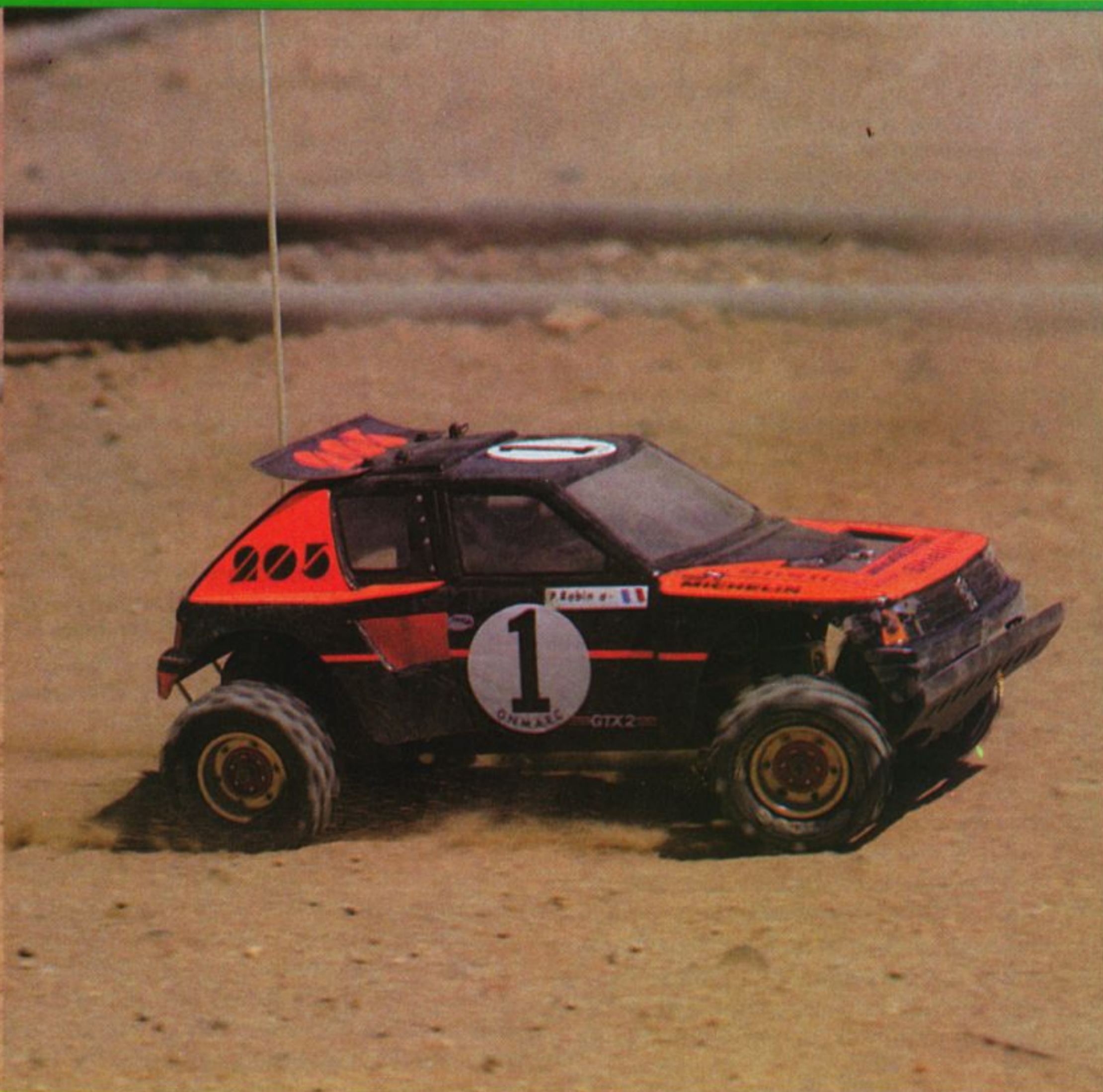
taient pas là, et il fallait voir l'aspect de la majorité des pilotes, cheveux, visages et vêtements blanchis pas l'épaisse couche de poussière.

Depuis fort longtemps nous n'avons pas eu l'occasion de vous parler de courses TT 1/10^e électriques. Que s'est-il passé depuis la précédente saison ? Tout d'abord, un règlement est paru et vous pouvez vous le procurer soit auprès du GNMARC soit en achetant Auto RCM. Ce règlement, d'un point de vue technique et moral semble à l'heure actuelle convenir à la majorité des participants. Pour la qualification au Championnat d'Europe trois courses du calendrier (St-

nions divergentes, il fut décidé un vote qui, à une large majorité, se prononça pour la non-attribution des points. Ceci en présence de tous les pilotes de notoriété inscrits, sans exception. La décision prise semblait la plus sage, et il est regrettable d'entendre encore aujourd'hui certains minoritaires prétendre que des pilotes très connus influencèrent et manipulèrent grand nombre d'indécis. Aujourd'hui, avec le recul, quelles conclusions doit-on tirer de cette course qui se déroula malgré l'absence des points et l'absence de la moitié des concurrents ?

— **Primo** : nous sommes parfaitement

Cette décision eut l'effet suivant : la quasi totalité des pilotes de notoriété ne sortirent pas leur matériel, conscients des dangers encourus en tournant sous la pluie, tandis qu'une large majorité des pilotes de la catégorie promotion s'aventura dans une telle galère (jeu de mots, cent francs dans le nourin). Or, il faut savoir qu'on n'échappe pas à l'eau sans un maximum de préparation sur sa voiture. Même les experts thermiques, très expérimentés et très bien préparés, ne sont pas à l'abri des pépins (encore cent francs dans le ...) en pratiquant dans l'eau. Ce jour-là à St-Gratien, tous ces mordus de la gâchette et du manche ont



Gratien, Lyon, Créteil) tenaient compte des meilleures performances dans la catégorie notoriété. Alors un peu d'histoire, et transportons-nous au 20 avril 86 avec déjà à la barre de l'organisation le St-Gratien-Paris-Dakar. En fait ce jour-là, il valait mieux être à la barre d'un quelconque bateau, tant la météo se soucia peu de nos courses de voitures radio-commandées. La pluie rendit dès le matin la piste impraticable, et l'organisateur conscient du problème réunit les pilotes de notoriété afin de prendre une décision sur l'homologation de cette course. Devant un certain nombre d'opi-

conscients qu'il n'est pas agréable pour des pilotes de province de s'entendre dire qu'une compétition est annulée. Mais la question reste posée. Une piste impraticable est une piste impraticable. Le fait que des participants viennent de Marseille, Lyon ou du fin fond de l'Afrique ne rend pas celle-ci praticable.

— **Secondo** : Raisonement du même genre. L'organisateur dans le but louable de contenter tout le monde, transforma cette course en amicale. Autre question : est-ce que le fait de transformer une course officielle en course amicale rend une piste plus praticable ?

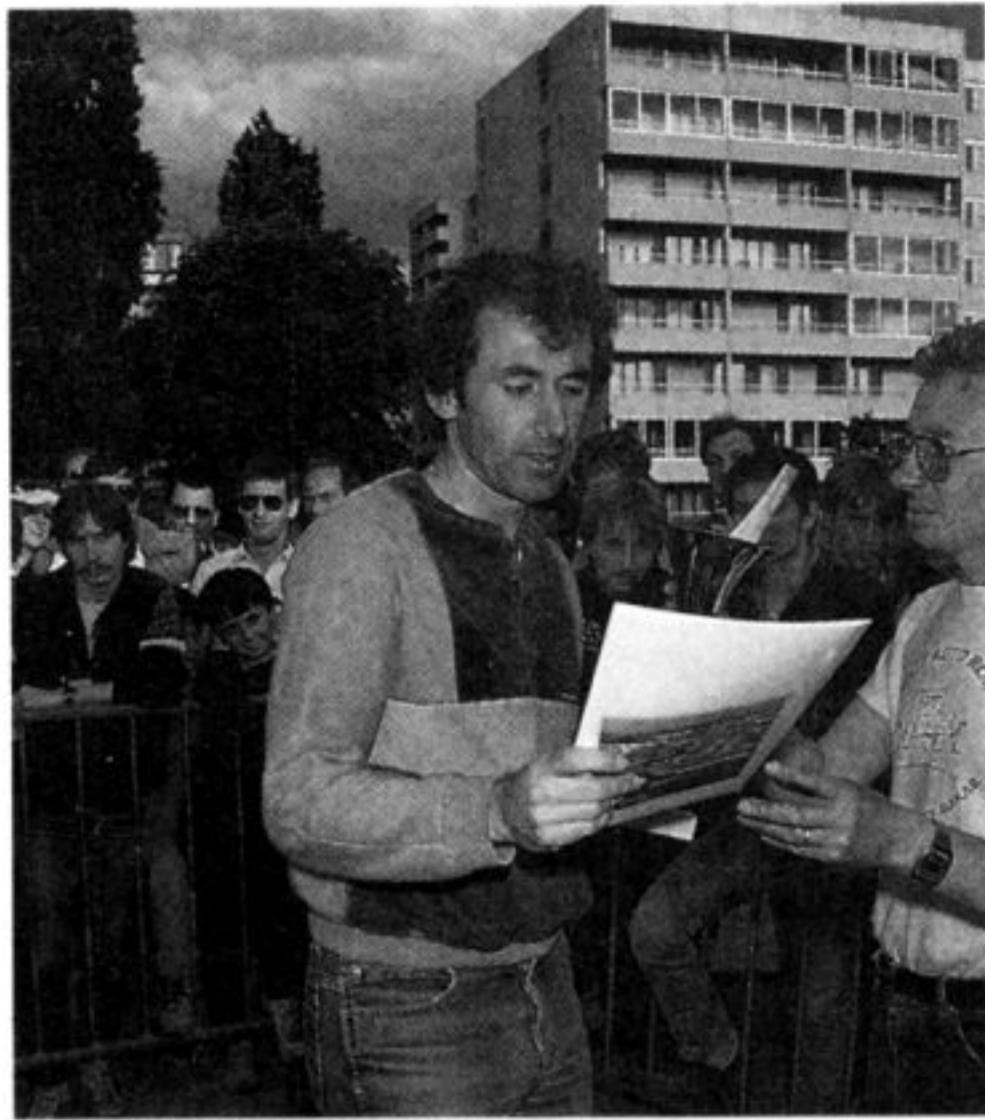
payé bien cher la minute de course. Car qui n'a pas au maximum esquiné ses roulements ? Qui n'a pas endommagé les éléments les plus sensibles à l'eau, à savoir l'électronique. Quand on connaît les prix d'un servo, d'un variateur, d'un récepteur ou même d'un moteur, nous sommes effrayés. Effrayés car ce dimanche-là, la catégorie promotion porta bien mal son nom et fut bien mal servie. Son but est de permettre à des débutants de tourner à moindre frais. Le moins que l'on puisse dire est que l'on s'éloigne singulièrement de cette philosophie. Moralité de l'histoire : à Lyon,

pour la seconde course, une trentaine d'inscrits seulement ; à Créteil (sur la piste de Neuilly) troisième épreuve cinquante-cinq inscrits

Il a fallu attendre plus de deux mois, et cette coupe Auto RCM pour retrouver l'affluence habituelle des courses 1/10^e T.T. peut-être aurions-nous été d'avantage s'il n'existait pas au fond de quelques placards les engins de jeunes garçons, victimes de l'eau, de leur ignorance et aujourd'hui de leur manque de finances. Toutefois, ne blâmons pas les organisateurs. Eux aussi ont péché par inexpérience et par gentillesse. L'inexpérience se paie toujours d'une façon ou d'une autre, et ceci s'avère véridique dans toutes les facettes de la vie. Terminons ce chapitre par l'aspect positif de la chose : que cette course puisse servir de leçon pour l'avenir...

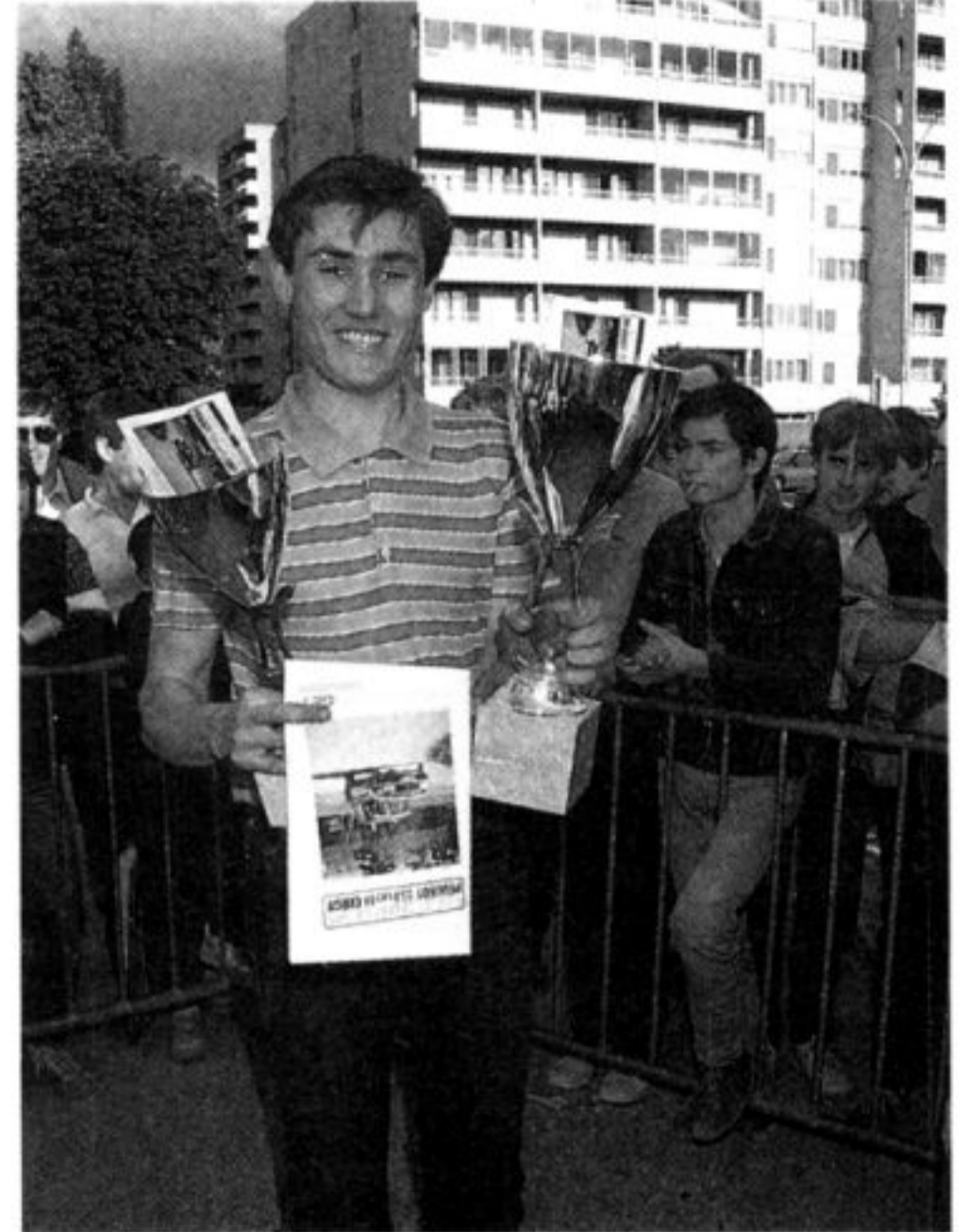
Revenons au 8 juin pour découvrir les évolutions techniques de nos petits engins.

En 4 x 2, le RC Associated devient de plus en plus la référence. Il n'a subi aucune transformation notable de la part de l'usine-mère. Pour leur part, les pilotes n'ont pas touché non plus à la structure même de l'engin. Seuls les points d'ancrage des amortisseurs avant ont été déplacés pour permettre un meilleur travail des suspensions. Ce modèle particulièrement, mais également tous les autres bénéficient actuellement de l'arrivage de nombreux accessoires sur le marché qui améliorent grandement leur comportement. Nous voulons parler des kits de barre anti roulis, des carrosseries et des jantes hyper légères, mais surtout d'une gamme fantastique de nouveaux pneus, bien utile pour ne pas dire indispensable en deux roues motrices. Dans la catégorie promotion, les pilotes s'orientent pour des modèles plus appropriés à leur porte-monnaie. Compte tenu de la variété (japonaise) disponible sur le marché, il y en a pour tous les goûts. En 4 x 4, l'Optima confirme sa suprématie commerciale et technique par rapport à ses concurrents. Néanmoins, Tamiya en lançant le Super-Shot a une belle carte à jouer car ce modèle ne manque



Rosas, vainqueur en 4 x 4 modifié
à droite, le vainqueur en 4 x 4 standard

pas d'idées intéressantes et astucieuses. La transmission intégrale par arbre est le pari le plus audacieux de la marque, et là nous sommes impatients de connaître le verdict de la compétition. Les amortisseurs présentent des innovations judicieuses qui ne sont sûrement pas étrangères à leur bon fonctionnement sur la piste. Quant aux jantes hyper légères pour les pneus taille basse, elles font école et les principaux concurrents commerciaux ont vite réagi. Reste que le super-shot doit maintenant faire ses preuves en compétition face à des adversaires redoutables comme l'Optima. Car Kyosko ne s'est pas endormi sur ses lauriers depuis le lancement de la vedette de sa gamme. Là aussi, on a beaucoup travaillé sur les pneus, sur les jantes et sur les amortisseurs. De magnifiques jantes chromées sont apparues en ce mois de juin, plus légères, et elles reçoivent les tous derniers pneus taille basse de la maison, dotés en crampons d'un design pour le moins original. On vous reparlera de leur efficacité dans nos prochains rendez-vous. Quant aux amortisseurs, ils ressemblent à s'y méprendre à ceux du RC10, tant sur l'esthétique que sur la technique. Bien sûr, Kyosho y a apporté sa touche personnelle et les innovations judicieuses dont on parlait auparavant pour Tamiya sont également déployées par ce constructeur. Les différents ressorts et pistons vous aideront à ajuster l'amortissement désiré, et il faudrait être de mauvaise foi, compte tenu des huiles existantes pour ne pas y arriver. Autre idée intéressante, la présence d'une membrane dans la tête de l'amortisseur qui isole la bulle d'air, l'empêchant ainsi de se promener dans l'huile. Voilà, vous raconter la course et ses innombrables finales serait de la folie, mais vous trouverez tous les résultats dans ces pages. Remercions les organisateurs pour leur gentillesse et tous les efforts consentis à la réussite de cette



manifestation richement pourvue en récompenses.

Notre prochain rendez-vous avec le TT 1/10^e est fixé avec le championnat d'Europe et là, promis, nous serons plus loquaces.

FINALE A 4 x 4 Standard

Pl.	Nom	Trs	Temps
1	Luzot	18 T	5'11''9
2	Derore	17 T	5'05''7
3	Honore	16 T	5'17''0
4	Aimoninoh	15 T	5'18''9
5	Moret F.	14 T	5'00''1
6	Haguais	14 T	5'12''4
7	Delete	13 T	4'19''6
8	Robin A.	13 T	5'05''8
9	Souche Marc	12 T	5'06''8
10	Letellier	12 T	5'16''7

FINALE A 4 x 4 NOTORIÉTÉ

1	Rosas	20 T	5'02''9
2	Fraisse	20 T	5'17''1
3	Maurus	18 T	5'11''2
4	Gerreboo	18 T	5'12''7
5	Bondanowicz	18 T	5'13''3
6	Zaffalon	18 T	5'32''6
7	Cachard	17 T	5'01''9
8	Estor	17 T	5'09''3
9	Vercaigne	8 T	2'03''9

FINALE A 4 x 2 STANDARD

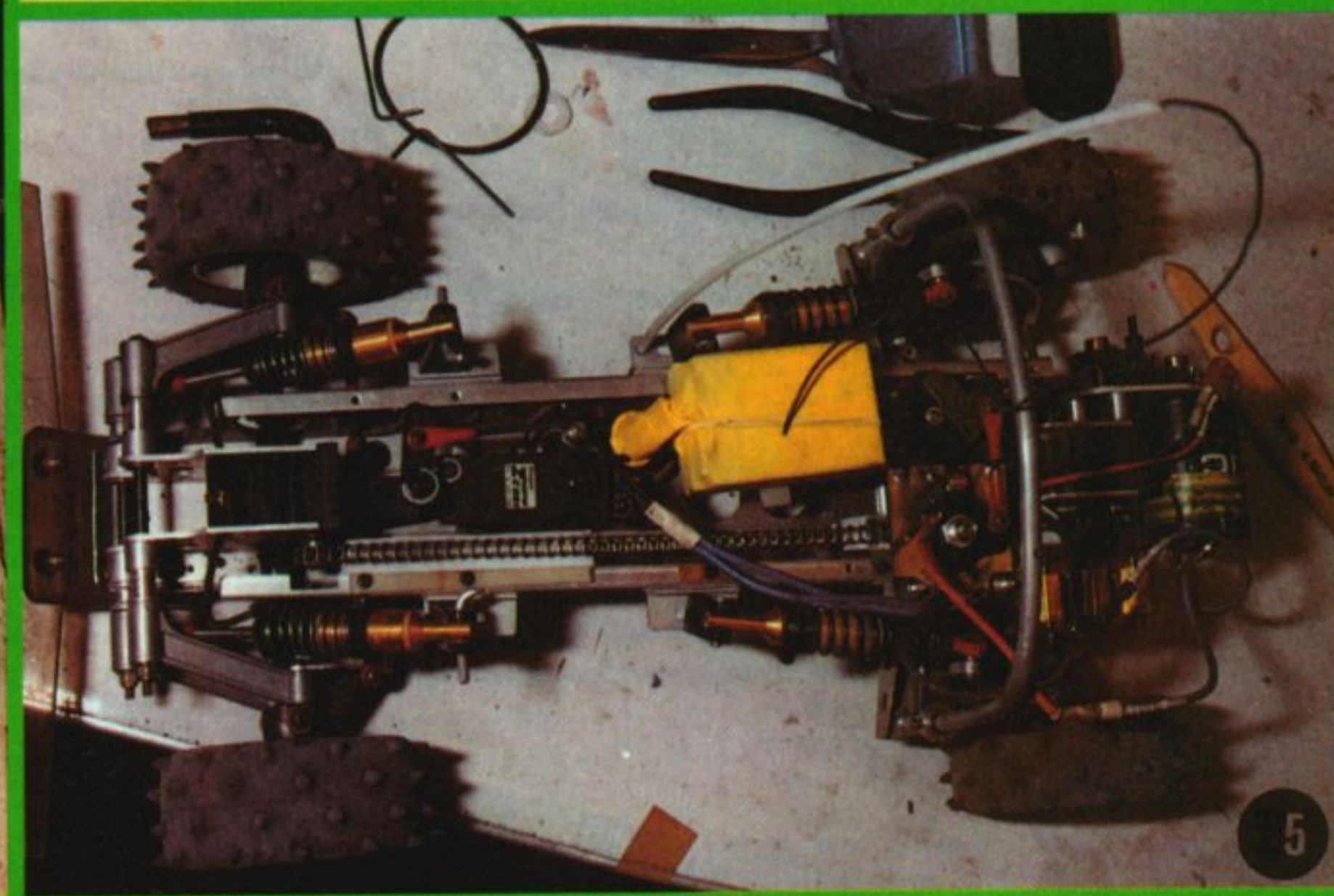
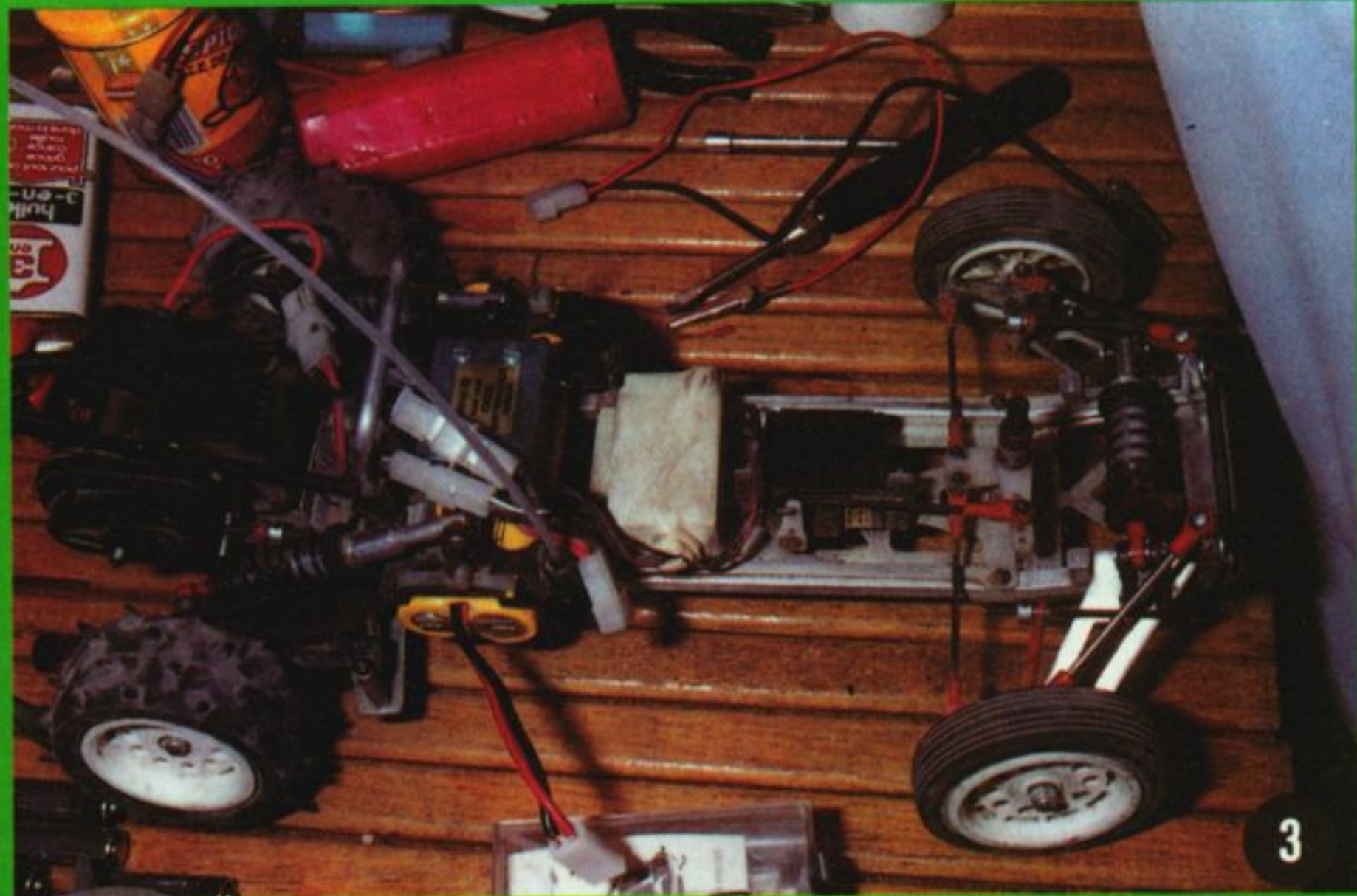
1	Chen	17 T	5'19''4
2	Poilane	15 T	5'05''1
3	Cheureau	15 T	5'11''1
4	Bourdin	15 T	5'14''3
5	Lecomte	15 T	5'21''4
6	Joigneaux	14 T	5'07''6
7	Cornet	14 T	5'18''6
8	Boucher	2 T	0'33''8

FINALE A 4 x 2 NOTORIÉTÉ

1	Marrot C.	17 T	5'10''9
2	Lambert	17 T	5'15''4
3	Muriaux M.	16 T	5'13''6
4	Marrot P.	16 T	5'23''0
5	Fauqueur	15 T	5'19''7
6	Marting	14 T	5'12''4
7	Buvat	12 T	5'04''0
8	Lecore	12 T	5'09''8



Marrot, vainqueur en 4 x 2 modifié



1 L'Optima, «The Best», avec les amortisseurs fixés plus verticalement !? Ça fonctionne bien, mais il faut fabriquer une nouvelle pièce de fixation en époxy pour l'avant. N'oubliez pas les protections sur les amortisseurs, c'est utile sur terrain poussiéreux comme sur terrain boueux.

2 Un RC 10 qui a subi une cure d'amaigrissement. Un

p'tit trou, deux p'tits trous, trois p'tits trous doudou.

3 Le Boxer en 4 x 2 standard. Tout est d'origine, même les barres anti-roulis.

4 Les Super-Wheelie aussi étaient de la fête.

5 Un Viper 4 x 4 en standard qui avait troqué son arceau pour une carrosserie.

Le Galaxy, ça déménage !

(ci-dessous) en direct de St-Gratien, le traditionnel carton du départ !



FINALE B 4 x 4 STANDARD

1	Zinnmn F.	16 T	5'05''9
2	Taverniers	15 T	5'00''7
3	Drouillard	15 T	5'01''8
4	Cadei	15 T	5'06''8
5	Montlouis	15 T	5'13''9
6	Zinman E	14 T	5'04''9
7	Pasquier	14 T	5'08''8
8	Fosse	14 T	5'16''1
9	Bohdanowicz J.-E.	10 T	5'26''8
10	Robin	8 T	5'06''7

FINALE B 4 x 4 NOTORIETE

1	Andre	18 T	5'14''9
2	Corual	17 T	5'05''3
3	Malfait	17 T	5'22''8
4	Avril	15 T	5'14''2
5	Barjou	15 T	5'26''7
6	Beaupuy	13 T	4'31''6
7	De Verrewaere	13 T	5'12''3
8	Rubio	7 T	5'18''4

FINALE B 4 x 2 STANDARD

1	Fauqueur	14 T	5'20''8
2	Lesage	13 T	5'01''4
3	Gabin	12 T	5'02''3
4	Menager J.-C	12 T	5'13''9
5	Menager J.-P	11 T	5'05''0
6	May	10 T	5'13''7
7	Drouillard	10 T	4'26''2
8	Phalippou	9 T	4'13''5

FINALE SUPER WHEELIE

1	Pierre	12 T	5'32''7
2	Cheureau	11 T	5'20''4
3	Esbach	11 T	5'20''7
4	Dubois	10 T	5'03''0
5	Fenot	10 T	5'08''4
6	Formentin	10 T	5'13''3
7	Alphe	10 T	5'23''2
8	Lambert J.	10 T	5'24''4
9	Phalippou	10 T	5'30''8
10	Terral	8 T	5'12''5

FINALE C 4 x 4 STANDARD

1	Pascal C.	15 T	5'26''8
2	Jabiole	14 T	5'09''2
3	Frau	14 T	5'22''4
4	Moine	12 T	5'24''2
5	Boivin	12 T	5'28''6
6	Lacombe	11 T	5'16''5
7	Chaloyar	10 T	5'01''0
8	Lotta	6 T	5'25''9
9	Pascal J.	4 T	2'10''1
10	Brouard	—	—

finale C 4 x 2 standard

1	Schmitt	13 T	5'04''8
2	Fosse	12 T	5'03''2
3	Falentin	12 T	5'28''7
4	Laajili	12 T	5'30''8
5	Gambier	10 T	5'39''3
6	Amireille	8 T	5'09''5

