

Visite chez Reedy-Novak-LAVco

Par Denis Blandin

TROIS NOMS MAGIQUES!

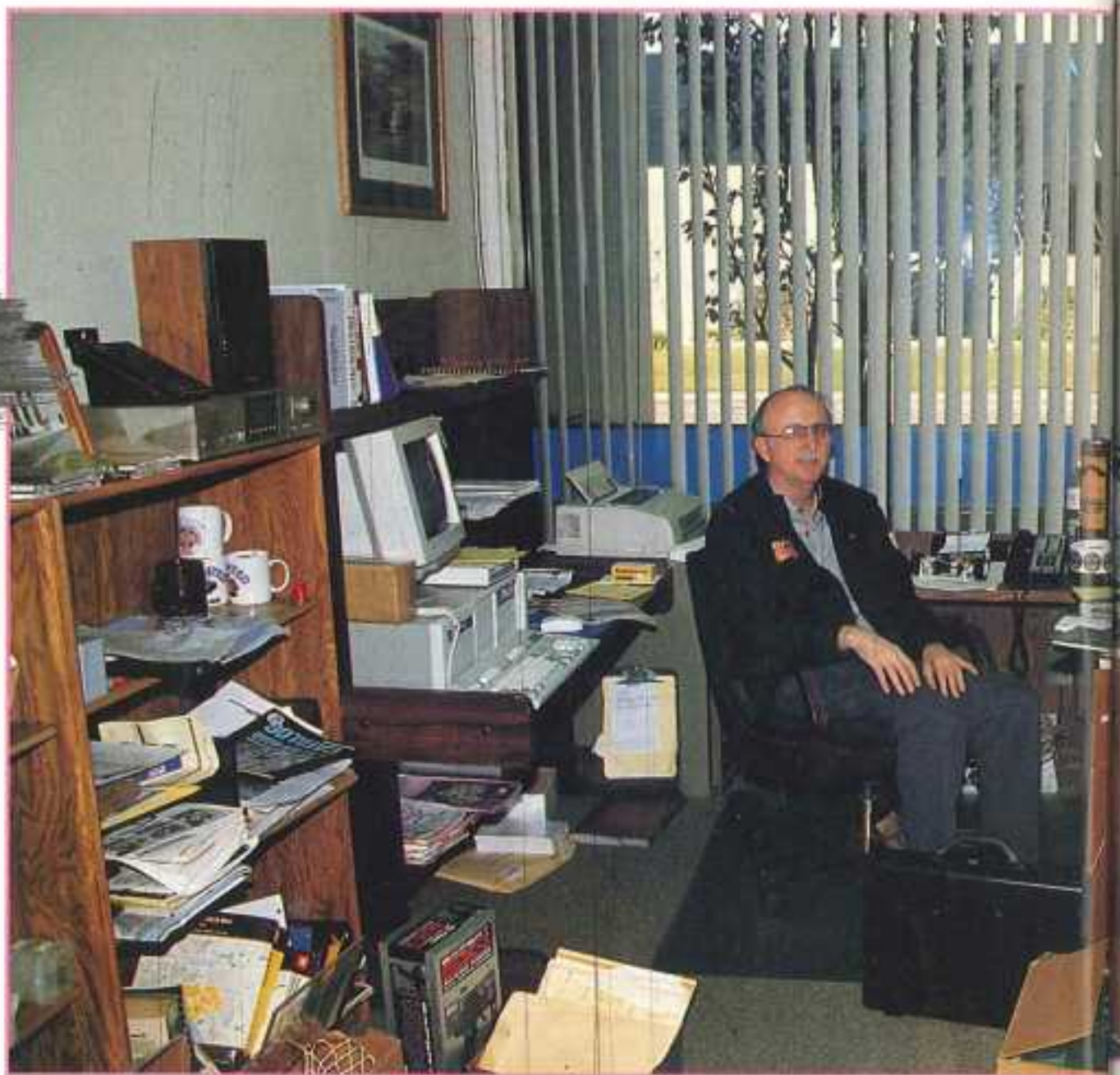
Nous avons profité de notre dernier voyage aux États-Unis pour rendre visite à trois grands noms de la voiture radio-commandée électrique, chacun étant un leader dans son domaine.

REEDY
Modifieds



Reedy (et Associated) se trouvent depuis peu de temps sur la Cadillac Avenue, un nom prédestiné pour ce constructeur de voitures et de moteurs.

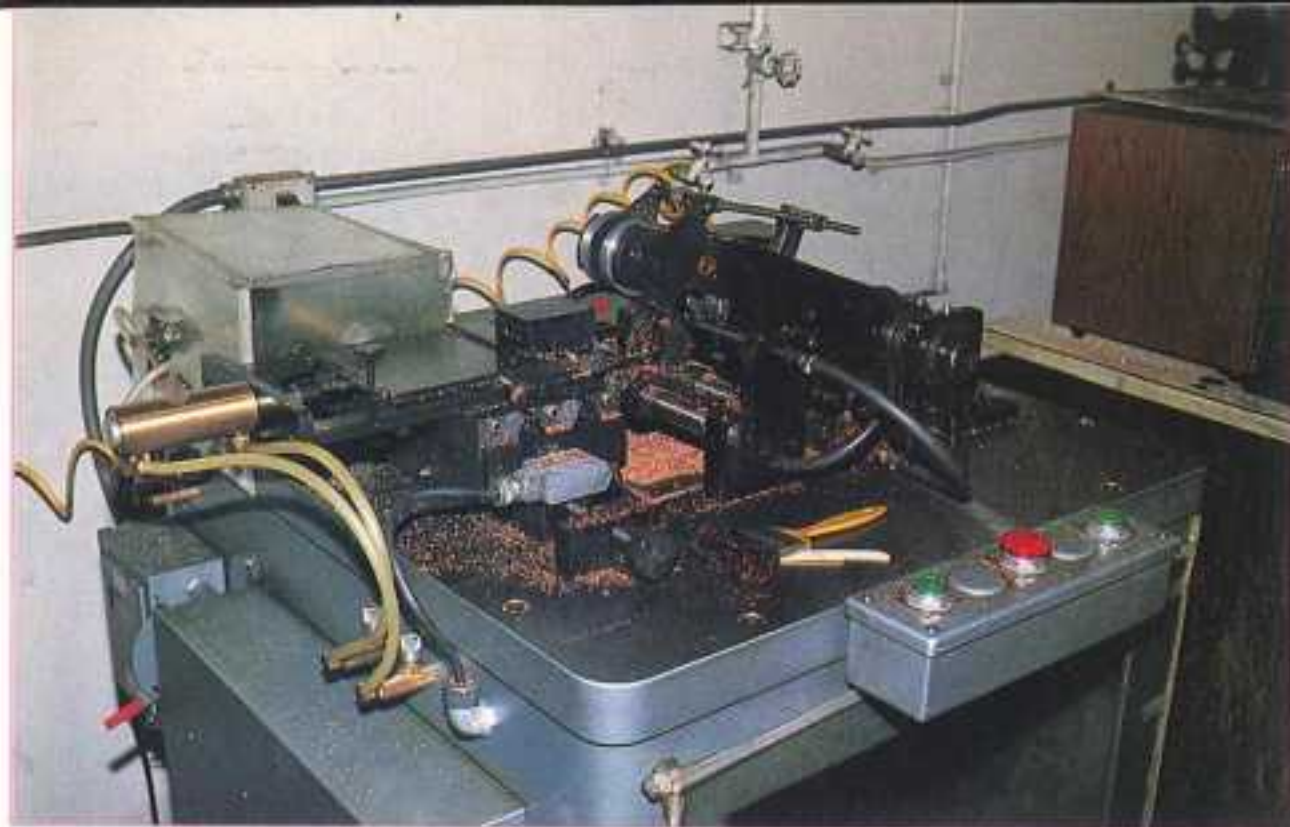
A tout seigneur, tout honneur, nous commencerons par Mike Reedy. Mike s'occupe du département moteurs et accus chez Associated. C'est dans une zone industrielle que nous trouvons les bâtiments abritant la célèbre firme américaine. Mais ne croyez pas que zone industrielle signifie usines, cheminées et fumées. Tout ici, bien au contraire, reste très propre, avec des parterres en pelouse encadrant chaque entrée de parking. Sur celui du 3585 Cadillac Avenue, on trouve deux places réservées : l'une pour Gene Husting, absent à ce moment-là, et l'autre pour son associé Roger Curtis, qui vient d'y garer sa Porsche rouge. Nous entrons dans ce lieu quasi légendaire. Sont présentés, à l'entrée, les différents produits fabriqués depuis les débuts d'Associated : du RC 10 à la voiture thermique, en passant par la RC 10 L, rien ne manque. Y figure également un portrait de J. Halsey à côté de celui de Clint Eastwood. Jay pilotait la voiture R/C dans le dernier film de l'Inspecteur Harry, sorti en 1988. Après quelques mots échangés avec une secrétaire très occupée, nous nous dirigeons vers le bureau de Mike. L'ensemble des locaux est très propre, avec beaucoup de pubs récentes sur les murs. Il faut dire qu'Associated a emménagé dans ces bâtiments il y a peu de temps, puisque lors de notre première visite, en 1986, nous les avions trouvés au 1928 d'East Edinger Avenue...



Bien entendu, nous n'allons pas vous faire tout l'historique d'Associated, depuis ses débuts, bien que Gene Husting nous ait tout raconté l'an dernier, dans son magnifique bureau de l'aile Est du building. Sachez cependant que tout a débuté dans les années 60, évidemment par le slot-car. Roger Curtis était associé à L. Yurada, lorsqu'ils commencèrent à lancer le 1/8 radio-commandé. Ce n'est qu'en 1971 que Gene Husting remplaça Yurada aux côtés de Curtis. En 1972, ils s'installèrent dans Edinger Avenue, pour y rester de longues années. Rentrions maintenant dans le vif du sujet pour vous parler de la marque — car ç'en est une — Reedy. Mike, toujours très occupé, nous a accordé une interview rapide, mais néanmoins très riche et, mais vous le connaissez peut-être, toujours empreint d'un certain humour, lorsque nous parlons de ses concurrents ou des vicieuses qu'il ne cesse de remporter, un peu partout dans le monde.



A l'heure actuelle, les bobinages de qualité sont encore réalisés manuellement. C'est le cas chez Reedy.



Une fois les collecteurs rectifiés et les induits équilibrés, les moteurs sont assemblés dans cet atelier.



Les induits sont équilibrés sur cette superbe machine. L'équilibrage se fait par percage, la perceuse se trouvant sur la droite de notre photo.

Avant l'assemblage définitif des moteurs, tous les collecteurs sont repris sur cette machine. Etat de surface impeccablement rond et propre, encore un gage de qualité

Le sorcier Mike Reedy : compétence, gentillesse et disponibilité sont les maîtres mots pour qualifier le personnage.

En effet, grâce à une équipe dynamique de chez Asso pour le 4 x 2 et le 1/12 et de Yokomo (Japon) pour le 4 x 4, ainsi qu'une recherche permanente sur les moteurs et les batteries, la marque américaine trône les premières places au niveau mondial : Champion du Monde 1989-1990 en 4 x 2 et 4 x 4 1/10, TT Champion du Monde 1988-1989 en 1/12, sans compter les titres de champion d'Europe dans les deux catégories.

C'est en 1979 que Mike Reedy a été intégré à Associated. Auparavant, il fabriquait des moteurs de slot-racing (les Reetees motors) et avait ainsi, acquis une énorme expérience des moteurs électriques. Travaillant en collaboration avec les techniciens japonais de chez Yokomo, il a mis toute cette expérience au service d'Associated. D'abord dans les cages ferrite, puis, à partir de 1987, dans les cages « Wet », avec la célèbre tête aux ailettes de refroidissement dorées. Sa production est d'environ 4 000 moteurs modifiés par mois, ce qui est remarquable, vu le type de moteurs produits (des Modifiés haut de gamme) et la concurrence qui s'exerce aux États-Unis, avec ses principaux rivaux : Trinity, Twister et Peak Performance. Afin d'élargir sa gamme et de proposer des moteurs à un prix plus modique — il faut aussi faire face à la concurrence japonaise — Reedy propose, depuis 1989, « l'Esprit série ». On y trouve deux types de moteurs : les « Sport », qui ont l'aspect extérieur d'un Standard et le prix d'un Standard, mais avec des bobinages différents, et les « Ultimate » qui, eux, ressemblent à des Modifiés, mais à un prix largement inférieur, grâce à une finition moins poussée et un bobinage fait à la machine, contrairement aux moteurs haut de gamme. En effet, pour ces derniers les « Ultra », la plus haute attention leur est accordée. D'abord, le choix des matériaux — domaine bien souvent laissé sous silence, en particulier au niveau des collecteurs — et ensuite la réalisation. Une équipe d'une douzaine de personnes assiste Mike Reedy qui, lui, ne s'occupe que de la recherche et des essais sur la piste avec ses pilotes.

Ne croyez surtout pas que ce soit un travail facile : mettant un point d'honneur à assister au maximum de courses, Mike est sans cesse par monts et par vaux, pour faire de la « public relations » et de l'assistance sur le terrain. Très ouvert, il répond à toutes les questions que n'importe quel pilote peut lui poser, mais en anglais, bien sûr !

Son « staff » lui aussi, « bouge » beaucoup. Parmi les douze personnes, si l'on compte six bobineurs « spécialisés », les autres passent à tour de rôle de l'assemblage au soudage, puis à l'équilibrage ou à la mise sous sachet. Sans parler des autres tâches, comme la finition des moteurs Standard — que Reedy revend d'ailleurs à beaucoup de « fabricants » — ou la production des accus de Reedy. Cette partie de ses activités lui prend d'ailleurs beaucoup de temps. Ici, les chiffres restent nettement plus vagues, quant à la production. Sachez seulement que le nombre d'éléments qui sont pris en charge par l'usine est absolument impressionnant, car, là encore, Reedy livre une quantité de revendeurs. A la sortie, Reedy propose de nombreux types de packs six ou sept éléments SCR ou SCE (plus de SC). Trois choix

principaux : le « Factory pack », le « Racer Pack » et les meilleurs, les « Team Packs », très demandés. Malheureusement, la production ne suit pas, car les éléments sortant de chez Sanyo ne sont pas toujours suffisamment bons pour cela. Pour 1990, Mike Reedy nous a dit vouloir ralentir ses nouveautés, afin de rattraper tous les retards de livraison. Et ses projets, me direz-vous ? Concernant les accus, la recherche continue, bien souvent avec l'aide de Lavco, pour obtenir toujours plus d'autonomie et, très important à ses yeux, encore plus de pêche.

Pour les moteurs, pas de révolution dans l'immédiat — malgré des rumeurs sur de tout nouveaux moteurs dont la sortie semble chaque jour repoussée. Les efforts actuels — je livre peut-être là des secrets — se portent sur les contacts charbons-collecteur et le refroidissement. Le but est d'obtenir quelques pourcentages supplémentaires de rendement. Également en projet, la réalisation d'une nouvelle machine à tester les moteurs, l'ancienne ne suffisant plus. Dans le bureau très encombré de Mike, se trouve un nouvel ordinateur, qui servira à enregistrer tous les résultats des différents tests effectués sur la machine et sur la piste et à les analyser. Également sur son bureau, beaucoup d'éléments d'accus testés individuellement (après un premier tri) par « Cell-Mate », pour les plus grands pilotes, comme Hirotsuka, et quelques moteurs ou bobinages prototypes.

Après avoir fait une petite provision des derniers charbons TT (un nouveau compound qui permet d'effectuer entre dix et vingt manches sans avoir à refaire le collecteur, même avec sept éléments !) nous allons visiter la partie de l'immense building réservé à Reedy. On y découvre la machine à rectifier les collecteurs — désormais très précise —, le four qui sert à « cuire » les rotors, afin que les fils ne bougent pas pendant toute la vie du moteur et la nouvelle machine à équilibrer, dont Mike semble très fier. Qu'ils soudent ou tendent les fils, les employés présents semblent effectuer ces opérations avec beaucoup de soin, ce qui explique la qualité des moteurs. Notre visite s'achève, mais ne nous quittez pas, nous allons nous retrouver chez Bob, à Santa Ana.

Les produits Reedy

Moteurs Ultra :

Point Argent 21 x 2 1/12.
Point Rouge 17 x 2 1/10 TT.
Point Rose 15 x 2 1/10 TT.
Point Or 19 x 2 1/10 TT.
Gold Star 14 x 2 1/10 TT.
Point Bleu 12 x 3 1/10 TT.
Point Vert 13 x 2 1/10 TT.
Point Jaune 16 x 2 1/10 Piste.
Silver Star 20 x 3 1/12.
Point Marron 19 x 2 1/12

Standard 27 T et 35 T

Moteurs Esprit :

Sport 4 17 x 1.
Sport 2 20 x 1.
Sport 12 23 x 1.
Ultimate 2 19 x 2.
Ultimate 4 15 x 2.
Ultimate Oval 13 x 2.

Accus câblés SCR ou SCE.

Accus en pack non câblés ou 7 éléments SCE

ou SCR :

— Factory
— Racer
— Team

Éléments seuls SCE ou SCR

Charbons : 1/10 - 1/10 taillés - 1/12 Ultra - 1/12 Ultra taillés.

Bombes aérosols : Nettoyant, Booster moteur (Standard), Plus toute une gamme de Tee-shirts et d'auto-collants.

Team NOVAK

Bob, c'est Robert E. Novak, le grand patron de la société qui fabrique les célèbres équipements électroniques. Ici, nous arrivons complètement à l'improviste. Malgré cela, en plein travail, Bob va nous recevoir pendant plus d'une heure, en nous faisant tout visiter. Il faut dire que c'est tout à fait américain de tout laisser tomber pour recevoir des visiteurs et s'occuper d'eux exclusivement pendant un temps donné.

Auparavant situé dans Orange Avenue, Novak a déménagé pour s'installer, moins à l'étroit, au 128-C East Dyer Road, quelques centaines de mètres plus loin. C'est d'abord deux, puis trois bâtiments qu'occupe la société, soit, en tout, près de 650 m², bien utilisés. Un quatrième bâtiment est prévu pour bientôt, ce qui portera la surface à plus de 1 000 m². Depuis notre séjour en 1989, l'équipe s'est un peu agrandie, puisqu'une trentaine de personnes participent maintenant au succès de Novak. Car les affaires marchent très fort et la demande augmente chaque jour. Côté chiffres, cela se ressent : il sort environ huit mille variateurs par mois, dont le plus vendu est le T4, le premier prix, viennent ensuite le T1X et le T1. Côté chargeurs et servos, les chiffres sont d'environ 400 par mois (dont 25 % des chargeurs avec écran LCD). Enfin, pour les récepteurs, la moyenne tourne autour de 800.

Le marché est principalement américain. Il faut dire que la concurrence est très faible. Tekin, le seul vrai rival, étant très loin derrière. 90 % de la production reste donc aux States et les 10 % de ventes à l'étranger se divisent dans la proportion de 65 % pour l'Europe et 35 % pour le Japon et le bloc asiatique. Donc, 7 variateurs sur 100 seulement vont en Europe, dont très peu chez nous en France, le principal consommateur étant l'Angleterre.

Mais Novak reconnaît que cela change peu à peu, car les Européens apprécient de plus en plus ses produits. Normal, car la qualité est véritablement au rendez-vous. Les schémas des différents produits sont dessinés à l'aide d'un IBM-PC grâce au programme ORCAD, puis le routage du circuit est réalisé semi-manuellement à l'aide d'un Macintosh II par la propre fille de Bob Novak. Une histoire de famille, donc. Famille qui se déplace souvent sur le lieu des courses, dans un mobil-home typiquement américain, car Bob, comme Mike Reedy, aime le contact avec ses clients et reste toujours prêt à les aider sur la piste. Le toujours jeune grand patron n'hésite d'ailleurs pas à enfiler ses Nike, ses chaussures préférées, et à se mesurer, au volant de sa radio, avec les meilleurs pilotes du pays !

Les circuits imprimés et les assemblages sont sous-traités et des plaques entières de circuits arrivent, prêtes à être découpées. Nous avons vu, par exemple, lors de la dernière livraison, des plaques de 16 T4 ou T1 à la fois. Puis les composants de surface (très peu nombreux par produit) sont ajoutés à la main. L'an prochain dans le quatrième bâtiment, une machine automatique rassemblera, toute seule, les « SNC ». Puis un département entier s'occupe de la mise sous boîtier, après quelques réglages. Avant d'entrer dans le local du service expédition, tous les produits sont longuement testés. Par exemple, les variateurs sont soumis, par groupe de 50, à de longues minutes de tortures : cycles d'impulsions sur des moteurs puissants, etc. Dès lors, il est certain, qu'un produit sortant des usines Novak est, à coup sûr, très fiable. D'ailleurs, les défauts décelés lors des tests sont très peu nombreux. Et, grâce à d'excellentes notices, les clients n'ont que peu



Un des ateliers d'assemblage chez Novak.



Bob Novak, le boss !



C'est ici, sur cet ordinateur Apple, que Bob Novak trace les différents circuits électroniques de ses produits.

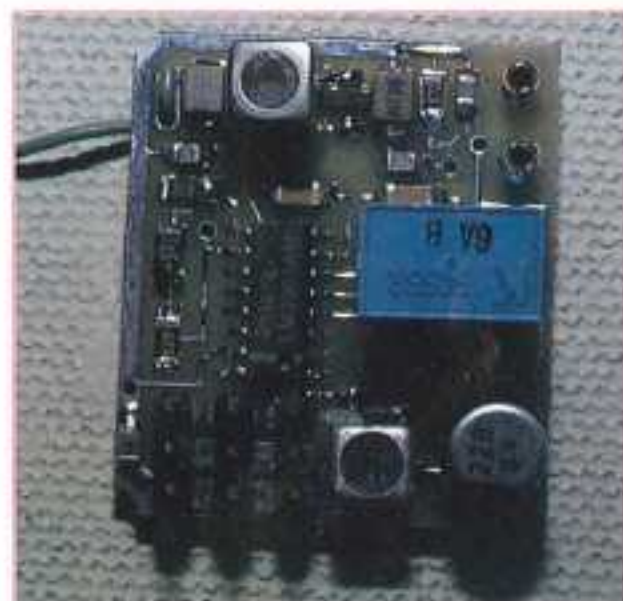
de chances d'effectuer des erreurs de branchement. Avec l'utilisation de composants, tels que les transistors Temfet (qui s'auto-protègent, en cas de surchauffe) le service après-vente a fortement diminué. Il existe cependant encore, même si le souhait de Bob Novak est de ne plus avoir aucun retour pour mauvaise utilisation. Un service d'urgence vient d'être créé : il suffit de venir une heure avant la fermeture de l'atelier — donc vers les 15 heures au plus tard — pour que chargeur ou variateur soit immédiatement réparé. Un petit salon d'attente, avec des pubs sur toute la gamme des produits, a été aménagé, afin de faire patienter les clients. Les nouveautés ? D'une manière générale, Novak va s'attacher à répondre de plus en plus aux demandes des clients, qui découlent des nouvelles catégories. C'est le cas, par exemple, pour le dernier variateur High Voltage, bientôt disponible, qui permettra l'utilisation de tensions jusqu'à 35 V, sans risques, afin de satisfaire les utilisateurs de dragsters, qui montent parfois jusqu'à vingt-



Les circuits imprimés des variateurs électroniques sont prêts à recevoir les différents composants.



Avant toute livraison, tous les variateurs sont testés sur banc.



En matière de récepteurs AM, Novak est mondialement reconnu pour sa qualité. La marque américaine compte tout prochainement s'attaquer au marché FM.

huit éléments sur leurs bolides. Incroyable, non ?

Bob Novak s'est d'ailleurs assuré le concours de techniciens/pilotes, tels Tyree Phillips, un excellent pilote de 1/12, afin d'être à l'écoute des pratiquants de toutes les disciplines. Autre nouveauté à venir : le tant attendu micro-récepteur FM. Utilisé depuis quelque temps par certains privilégiés, il semble maintenant très au point. Le reste des projets de Bob est d'un

domaine plus confidentiel, mais nous ne manquerons pas de vous tenir au courant, le moment venu. J'allais oublier, dans les news, la sortie d'une petite feuille mensuelle (?) pour l'information du public. La première traitait de l'importance des radiateurs à monter sur les variateurs en TT et de l'antiparasitage des moteurs. A suivre ! Nous remercions à nouveau toute l'équipe Novak pour sa gentillesse et nous passons à notre dernière visite...

Les produits Novak

Variateurs :

- NESC T4 176 A continu - 4,5 mV/A de chute - 6 transistors + 1 frein.
- NESC T1 276 A continu - 3,0 mV/A de chute - 6 transistors + 1 frein.
- NESC T1XW 576 A continu - 1,5 mV/A de chute - 12 transistors + 2 freins.

Chargeurs :

- NEC 2 : Chargeur 12 V Delta Peak.
- NEC 3 : Chargeur 12 V Delta Peak avec affichage digital.
- NEC 1 : Chargeur 12 V température.

Récepteurs :

- NER2S : Mini-récepteur 27 - 40 - 75.
- NER2Y : Micro-récepteur 27 - 40 - 75.

Divers :

- NES1A : Servo
- Condensateur 0,1 Farad pour récepteurs.
- Plus une belle gamme d'autocollants, quelques Tee-shirts et divers accessoires tels qu'interrupteurs, etc.



Kent Clausen s'est associé à Mike Lavacot pour lancer LAVco. Il s'occupe du commercial et de la promotion.



Nous n'avions pas prévu cette visite à notre programme, mais en discutant avec Kent Clausen, nous avons appris que la compagnie LAVco-USA ne se trouvait qu'à une demi-heure de notre hôtel, pas très loin de Disneyland. A l'ond sur la file de gauche du freeway, nous ne mettons qu'une vingtaine de minutes pour arriver dans la zone industrielle où elle est implantée, au 3150 de La Palma East. La taille de l'entreprise n'est pas comparable à celle des deux précédentes que nous venons de quitter.



LAVco est une plus petite boîte que Reedy ou Novak. Mais elle est aussi plus jeune puisque sa création date seulement de 87.

Le nombre de personnes qui y travaillent est aussi en proportion plus faible : cinq personnes seulement à plein temps : Kent Clausen, le champion du Monde 1984 (Std), le commercial et notre guide, Mike Lavacot, très bon pilote 1/12 et excellent électronicien (il va bientôt

DIRECT USA

SPEEDY CARS

de 10 h à 14 h et de 15 h à 20 h 30 au 16 (1) 39 80 39 39

du 1^{er} au 30 avril
Renseignements par téléphone **PRIX SPÉCIAL SALON**

NEW ACCUS « SPEEDY CARS MATCHED »

1,7 SANYO sélectionnés par ordinateur LAV CO
Très haute capacité **PRIX CANON**

EXPEDITION GRATUITE
(au-dessus de 500 F)
SOUS 48 HEURES

NEW CORALLY SP 10



PRIX INCROYABLE



RC 10 L en stock

NEW CORALLY SP 12 Disponible
DISPONIBLE SUR STOCK

KITS
YOKOMO
LOSI
ASSOCIATED
CORRALY
KAWADA
ADVANCED

CHARGEURS
SCHUMACHER PC 3
SCHUMACHER PC 4
NOVAK NES 2
NOVAK NES 3

VARIATEURS
NOVAK T4
NOVAK T1
NOVAK T1X

ACCUS
REEDY
PEAK PERFORMANCE
PK
et toujours notre promo
SANYO MATCHED
1,7 Ah Selected

RC 10 GRAPHITE



CHAMPION DU MONDE 90



LOSI JR x 2

SPEEDY CARS, BP 206 - 95106 ARGENTEUIL VENTE PAR CORRESPONDANCE

AUTO8

REPORTAGE



Au premier plan Shawn Ireland, un des meilleurs pilotes américains en 1/12. Au dernier plan, Mike Lavacot, tout aussi bon pilote et surtout un remarquable électronicien.



C'est avec cette voiture que Kent Clausen s'amuse à signer des records de vitesse. Il en est déjà à plus de 120 km/h. Pas mal pour une propulsion électrique ?

obtenir le plus haut diplôme que l'on puisse décrocher aux États-Unis en matière d'électronique). Shawn Ireland, l'un des meilleurs en 1/12 et 1/10 Piste, qui est encore étudiant à temps partiel. Plus un technicien et un informaticien dont nous avons fait la connaissance sur place. Tous, en tant que pilotes, courent pour Associated/Reedy et assurent, du même coup, nombre de victoires pour la société. Chacun a un travail bien précis. Kent assure la promotion, le contact avec les clients, gère la demande de produits nouveaux ou spéciaux, effectue la comptabilité, et... Mike Lavacot s'occupe de pondre tous les schémas électroniques (il a créé tous ceux de la production actuelle) pour les nouveaux produits, fait les essais et les diverses réparations. C'est la tête pensante de l'équipe. Les trois couleurs qui l'ont fait connaître dans le monde du modélisme (noir, bleu foncé et bleu ciel) ont été reprises par LAVco. Quant à sa Corvette, peinte aux mêmes couleurs, elle se trouve, campée sur ses larges pneus, devant l'entrée, protégée du soleil californien par une bâche, sur l'un des emplacements numérotés LAVco.

Schaw, lui, s'occupe indifféremment du montage des derniers composants, de l'assemblage final ou du packaging. Il faut préciser que tout est sous-traité, ou presque, et arrive prêt à être mis sous boîtier. Un boîtier qui a les couleurs de 1989 : d'un noir brillant, il est passé à un superbe gris brossé. Mais quelles sont les activités et l'historique de LAVco ? Outre la production classique, constituée principalement par les déchargeurs d'accus et que vous trouverez dans un de nos encadrés (une gamme maintenant assez complète depuis l'arrivée des équipements 20 A) LAVco travaille beaucoup sur ce que Kent Clausen appelle les « custom projects », que l'on peut traduire littéralement par projet customisé, ou en meilleur français par réalisation à la demande. En effet, un grand nombre de sociétés s'équipent de machines à tester les accus. Selon les moyens de ces sociétés, les produits



Les déchargeurs LAVco sont sûrement les plus chers du marché, mais aussi les plus fiables dans les mesures. Ils existent en deux versions LAVco 10 et LAVco 20.



Les « Custom projects » sont des bancs de décharge réalisés à la demande pour diverses sociétés impliquées dans la voiture R/C.

sont plus ou moins perfectionnés, et l'on effectue plus ou moins de tests simultanément. Vous allez retrouver tout cela dans l'historique. Tout a commencé en 1985, lorsque Lavacot, qui travaille chez Novak et qui est encore étudiant, a l'idée de construire son premier déchargeur pour un élément, 10 A il est ultra-précis et très beau, afin d'être beau, c'est le début du succès, bientôt suivi par la boîte d'adaptation pour décharger un pack et l'alimentation de petite taille, afin d'être facilement transportable. Entre-temps, LAVco, la société, se crée et commence ses « custom projects ». La première livraison a lieu début 1987 : 100 éléments triés d'un seul coup, pour Trinity. S'enchaîne immédiatement derrière une réalisation, encore plus complexe de 70 éléments.

Les produits LAVco

The Power Mate : Alimentation 220/12 V - 10 A - compacte.

The Cell-Mate 10 : Déchargeur 10 A pour 1 élément.

Pack Adaptor : Boîte d'adaptation pour déchargeur de 4 à 7 éléments - 10 A (Résistances).

The Charge Mate : Chargeur 220 V pour un élément - 4 A - Température. Adaptation directe pour utilisation couplée avec les Cell-Mate 10 et 20.

The Cell-Mate 20 : Déchargeur 20 A pour un élément. Voltmètre intégré. Deux afficheurs LCD.

Pack-Adaptor 20 : Boîte d'adaptation pour déchargeur 4 à 7 éléments - 20 A - (Électronique).

pour Associated. Une précision, en passant, il ne s'agit pas d'une machine unique à chaque fois mais de petits modules séparés (de la taille d'un gros Cell-Mate) ce qui, bien évidemment, facilite la maintenance et n'interrompt pas la production en cas de panne. Progressive Technologies possède elle aussi « sa » 70 éléments et depuis peu, Neidhart, en Suisse, a eu droit à « sa » 50 éléments. D'autres, plus petits, sont sur la liste : Cam, Peak Performance, Composite Craft, Yokomo, etc. Chacun des projets est vraiment fait à la demande du client, avec des coûts de réalisation qui peuvent découpler selon les besoins. Sachez, par exemple, que le minimum de commande, pour un custom project, tourne autour de 50 000 F. Je vous tairai le chiffre concernant la machine destinée à Trinity, par exemple. Comme chez Novak, les affaires marchent très fort — trop parfois — et se répartissent de façon identique : 90 % pour les États-Unis et 10 % pour les autres.

Et l'avenir ? Comme c'est le cas pour nos amis précédents le mot d'ordre c'est d'abord, pour 1990 : « catch up with the production », c'est-à-dire, en clair, rattraper le retard !

Un département spécial s'est également ouvert il y a six mois chez LAVco, l'informatisation des custom projects déjà réalisés. Une personne travaille, en permanence, sur des programmes spéciaux et la réalisation d'interfaces diverses, afin de relier toutes les machines de tri à un ordinateur.

Quant aux autres projets, il y en a, mais ils sont peu nombreux. Comme il n'y a aucun concurrent direct, excepté Tekin — là encore extrêmement loin derrière — pourquoi s'en faire ? Et puis, il faut bien garder quelques secrets, n'est-ce pas, Kent Clausen ?

En conclusion, remercions une dernière fois nos trois hôtes qui ont bien voulu nous ouvrir largement leurs portes et rappelons que les produits cités dans l'article sont importés en France respectivement par Scientific-France pour Novak, 3 Pylônes pour Reedy et le Bazar Lyonnais pour LAVco. Vous trouverez les coordonnées de ces trois importateurs dans nos publicités.