



**Belle, elle l'est !
Révolutionnaire,
également ! Efficace, à
n'en plus douter !
D'emblée, la Sigma NC4
étaie des charmes que
même un prix un peu
élevé ne saurait faire
oublier. Comme toute
star elle s'est fait
attendre, et comme
toute star elle arbore le
label qualité sur la
moindre de ses
coutures. Quoi de plus
normal quand le
couturier est français...
Une élite, au sens large,
est visée.**

L'histoire de la Parsec ne date pas d'aujourd'hui et remonte, non à la nuit des temps, mais à plus de trois ans déjà. Née dans l'esprit de Jacques Espié, un architecte grenoblois éperdument fou de mécanique à qui l'on doit aussi le complexe de Grenoble avec ses deux magnifiques pistes, la Parsec première version fit ses débuts en championnat de France 88 aux mains de Laurence Lyaudet. Très sophistiquée, peut-être trop, la voiture laissa paraître

quelques défauts. Mais en vérité la véritable difficulté résidait dans sa fabrication en série et le financement de celle-ci. Un concours de circonstances (l'installation de Rody Roem dans la région, le rapprochement avec Micro-Racing) a donné solution à tous ces problèmes. Sous la houlette du champion hollandais, la voiture s'est simplifiée, est devenue plus rationnelle, plus réaliste. D'entrée la Sigma se montre l'égale des meilleures en haute compétition avant même d'entamer sa phase de progression. C'est déjà une récompense pour tous ces gens qui ont pris l'énorme risque de se lancer dans un tel projet. Mais la partie n'est pas finie car performant il faut l'être sur tous les circuits... et le circuit commercial se montre parfois imputoyable.

Carte d'identité

Dans notre dictionnaire Larousse, il est dit de Parsec qu'il s'agit d'une unité de distance employée en astronomie stellaire qui correspond à 3,26 années-lumière. Comme c'est une mesure que l'on associe très souvent à celle de la vitesse de la lumière et que Sigma signifie en mathématiques « la somme de », vous en déduirez que le nom de baptême de notre sujet est parfumé de certaines allusions, non prétentieuses puisque coutumières des milieux techniques. Décodez pour NC - New Concept - et vous aurez tout compris au patronyme de la jeune fille. Nous ne vous ferons pas l'affront de vous expliquer le 4, qui pourra d'ailleurs devenir un 2 dans quelques semaines.

Bleu-blanc, blanc-bleu

Couleurs dominantes de la boîte, on a là aussi recherché l'originalité et on devine à travers les travaux sur le logo ou le graphisme un certain nombre d'heures de cogitation. Cependant, le résultat escompté n'est peut-être pas à la hauteur des efforts déployés. Et si commercialement, on sait pertinemment que la clientèle visée par la Parsec se tout royalement de l'emballage, on aurait aimé un bleu moins sobre et bien plus pimpant.

A l'intérieur, c'est du typique européen. Pas de blisters, pas de prémontage, des sachets numérotés tout simplement. Rebutant à l'ouverture, on se demande finalement si ce système de sachets regroupés par phases de montage n'est pas le meilleur. En tout cas, nous avons apprécié !

La notice se veut efficace avant tout. Pas de fioritures luxueuses, mais un grand nombre d'écritures accompagnées d'un petit texte d'explication. On s'inspire des références japonaises, ce qui n'empêche pas Rody Roem, l'auteur de cette notice, de pimenter le tout de quelques précieux conseils. Bref, du bon boulot, sans doute le meilleur que nous ayons rencontré dans le milieu de la piste thermique. Pour le contenu, nous restons dans la plus pure tradition. Pas de carrosserie, pas d'aileron, pas de support de ce dernier (inclus dans des futurs kits), et bien sûr pas de moteur, ni de pot. Tout le reste s'y trouve : embrayage, supports moteur (attention au choix), tringleries et... d'excellents pneus Arrows Pink ou Purple pour l'arrière et Jap 30 pour l'avant.

LE DÉFI FRANÇAIS

PARSEC Sigma NC 4

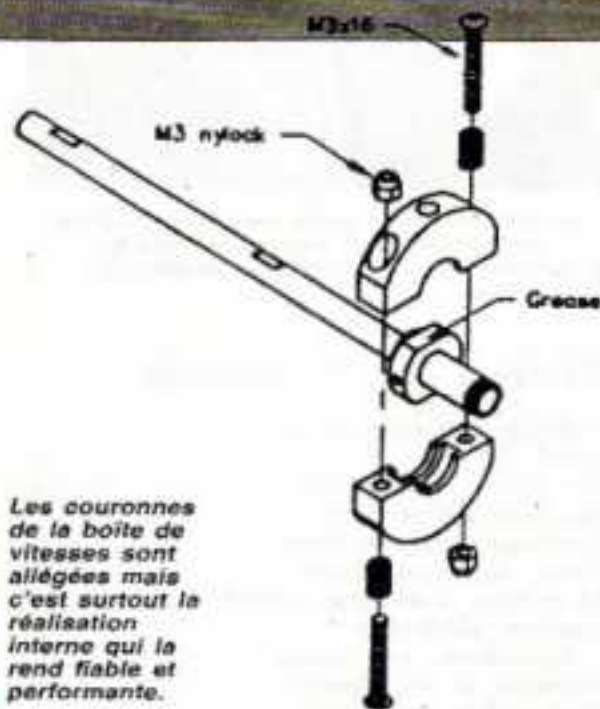


Transmission efficace

A la voir, la transmission de la Parsec ne constitue pas une véritable révolution puisqu'elle n'est pas sans nous rappeler, dans son principe, celles de certaines concurrentes hollandaises ou italiennes. Cependant, voir est une chose et goûter en est une autre. En réalité, elle fourmille d'un bon nombre de petites astuces et d'améliorations qui la rendent non seulement efficace sur la piste mais également pratique à l'entretien.



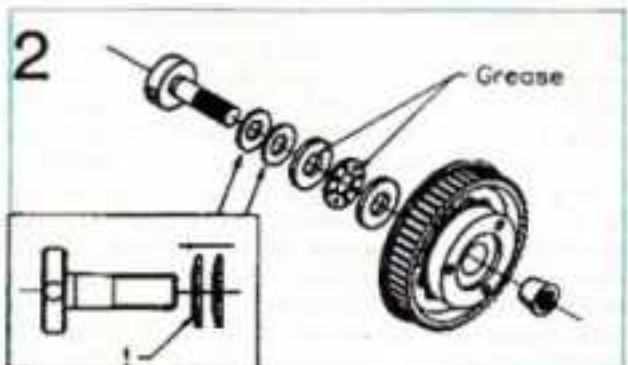
C'est le cas du différentiel. Il est bien sûr à billes, réglable et son astucieux « système de serrage conique » permet non seulement un ajustage parfait mais aussi un réglage rapide et aisé. Rien à retoucher, il suffit de suivre les conseils de la notice et de bien appliquer une graisse plutôt épaisse (par exemple au lithium) légèrement sur le trou de la couronne 52 dents



Les couronnes de la boîte de vitesses sont allégées mais c'est surtout la réalisation interne qui la rend fiable et performante.

et abondamment sur la butée à billes. Pas d'autres commentaires sinon pour signaler l'excellente qualité des noix de cardans qui n'ont pas bronché à deux heures d'entraînement, plus une coupe de France, dont une finale sous la pluie. On vous en reparlera mais sachez puisque cela (des noix creusées) influe énormément sur le comportement de la voiture que la notice préconise de la graisse au niveau des boules des cardans.

Pour la boîte de vitesses, on peut s'appuyer sur le même raisonnement. C'est, lâchons carrément des noms, de la Sprint Réplica mais une nouvelle fois plus joliment réalisé. Les masselottes sont dans une matière un peu plus rigide qui s'oriente davantage vers le plastique.



Le différentiel à billes est superbement réalisé. De plus, son réglage est on ne peut plus simple.

Elles sont très astucieusement guidées sur un large adaptateur goupillé et les vis de réglages sont maintenues par des écrous nylstop, eux-mêmes arrêtés dans des emplacements moulés dans la matière. C'est parfait ! Autre bonne initiative : le petit schéma donné en fin de notice expliquant le réglage de base de celle-ci.

Puisque nous en sommes au stade de la transmission primaire, quelques mots pour vous signaler que l'embrayage, livré entièrement monté, comprend quatre masselottes et que sa cloche d'origine est une 14/17 dents. La très basse répartition des masses, les larges triangulations, ont obligé le constructeur à réaliser une courroie intermédiaire très longue qui, nous le verrons par la suite, condamne la partie gauche de la platine radio sans altérer, heureusement, le rendement. La motricité arrive à l'avant par un système relativement classique de renvoi et les roues libres se trouvent sur les axes des fusées (et non sur les cardans), pour que cela puisse tourner plus efficacement.



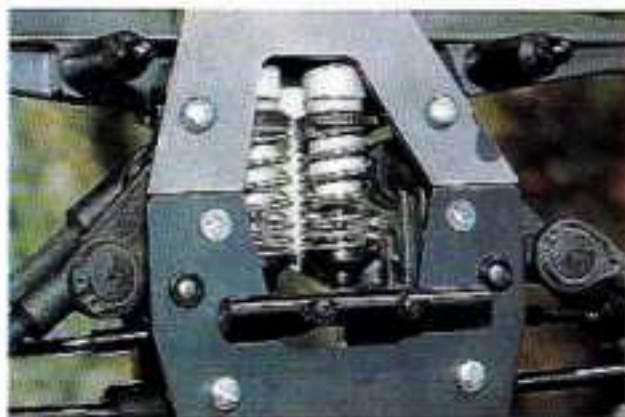
La fusée avant avec sa roue libre. Vous devinez également sur cette photo un des triangles proto en alu avec les 8 degrés de chasse.



Les masselottes de la boîte sont bien guidées sur un large adaptateur. Les vis de réglage sont freinées par des nylstops « encaissés » dans la matière.

Fiche technique

Catégorie : Piste thermique 4x4
Echelle : 1/8 ème
Voie arrière : 265 mm environ
Voie avant : 258 mm environ
Empattement : 303 mm environ
Châssis : métallique 4,3 mm
Transmissions : — Primaire : Cloche 14/17 dents
 Couronne : 44/48 dents
 — Secondaires : par courroies
Différentiel : à billes, réglable
Cardans : à boules goupillées
Roulements : Oul
Embrayage : 4 points, tout monté
Supports moteur : livrés
Suspensions : Triangles superposés montés sur rotules
Amortisseurs : Hydrauliques à volume constant, système de basculeurs, in board à l'avant
Barres anti-roulis : Avant Réglable - arrière
Carrossage AV/AR : Non réglables
Chasse : Non réglable
Pincement avant : Réglable
Prise de carrossage : Non réglable
Poids : 2520 g (carrosserie formée)
Constructeur : PARSEC MICRO RACING
Prix : 5600 F

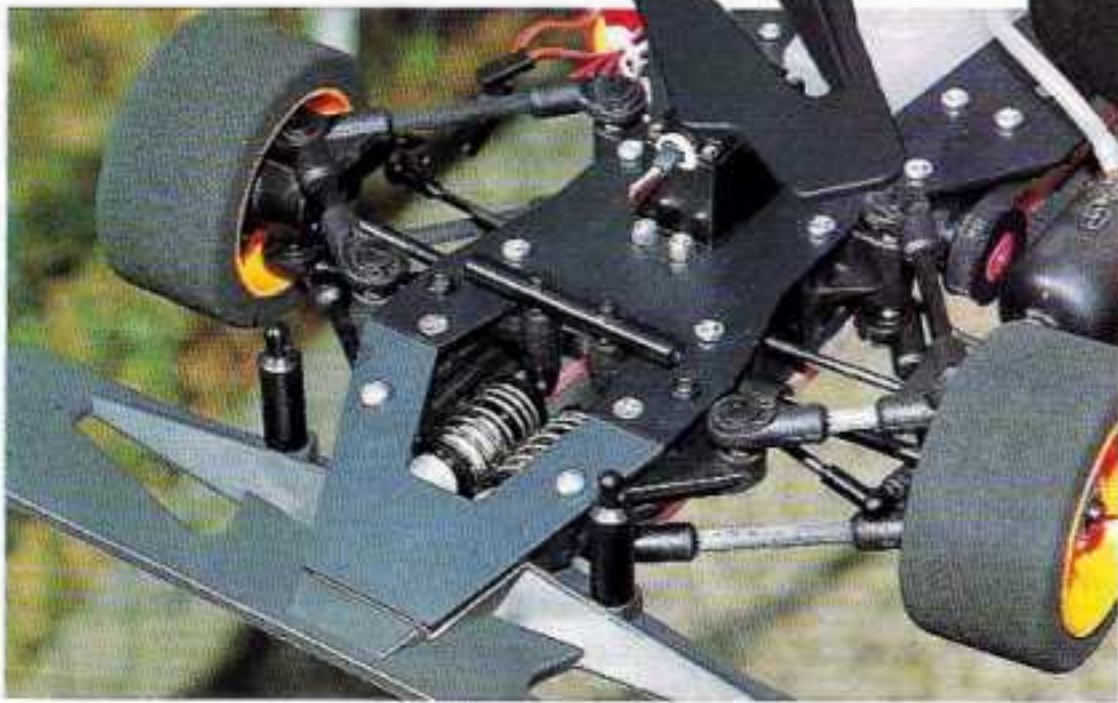


La barre anti-roulis ne travaille pas sur les triangles mais sur les basculeurs des amortisseurs. C'est tellement plus pratique ! Cette barre est réglable très aisément à l'aide de petits ressorts internes pressés par des vis BTR.



Après serrage des amortisseurs arrière, il faut veiller à bien réaligner à l'aide d'un petit tournevis la fixation supérieure.

La rigidité de toutes les triangulations contribue à l'efficacité du train avant. Garde au soi, butée haute, pincement et barre anti-roulis peuvent être réglés mais pas la chasse et le carrossage. Les amortisseurs « in-board » font leur apparition sur les voitures piste 1/8.



New Concept

Les révolutions techniques, la Parsec les propose surtout pour son système de suspension et sa répartition des masses. Monde de la F1, Espié vous a épié. Les larges triangulations, la terrible rigidité de ces dernières, le travail des amortisseurs par renvois étaient des solutions pourtant connues. Elles sont aujourd'hui appliquées sur nos voitures.

Au départ, tout repose sur un châssis bien coté de 4,3 mm car la rigidité se doit d'être omniprésente à tous les stades. A l'opposé de certains TT, les points d'ancrage des triangles inférieurs ne se trouvent pas sur le châssis directement mais sur les cellules afin de donner quelques angles spécifiques qui font qu'une voiture marche mieux. Les deux trains de la Parsec possèdent bien évidemment cet angle d'anti-cabrage (très léger) à l'avant et d'anti-plongée à l'arrière, ce dernier étant bien sûr plus prononcé. (Plus de détails dans notre article sur les suspensions-Auto 8 N° 58). De toute façon, il faut savoir que tous les paramètres ont été fixés en usine et que les malades de réglages vont se sentir frustrés. A l'instar de sa concurrente hollandaise, on ne trouve donc aucun réglage sur le train arrière. Pas de carrossage et encore moins de pincement, ce dernier étant d'ailleurs très rare en piste. Seule possibilité : jouer sur l'amortissement ou sur le serrage du différentiel pour sensibiliser ou désensibiliser ce train. Remarque néanmoins intéressante : les essais et les quelques courses disputées par la Par-

sec ont montré que cette voiture usait peu et très à plat ses pneus arrière, signes évidents de la présence d'une bonne épure de suspension.

A l'avant, c'est encore pire au niveau des réglages puisque même celui de chasse n'est pas au rendez-vous. Toutefois, le constructeur a actuellement solutionné ce problème en proposant 2 triangles supérieurs donnant respectivement 4° (valeur du kit) et 8° de chasse. Si la prise de carrossage se révèle excellente à l'arrière (et très faible), on ne peut en dire autant de celle de l'avant que nous trouvons un poil trop importante à notre goût, les pneus s'usant coniquement à l'intérieur. Cependant ne soyons pas chagrin car ce train avant est extraordinaire d'efficacité sur la piste. Les 4x4 qui tournent sont plutôt rares, celle-ci est du lot.

Le rendement de ces suspensions est à mettre à l'actif de plusieurs paramètres. L'épure, c'est évident, même si un petit réglage de carrossage à l'avant pourrait... mais n'en parlons plus. La rigidité des triangles, pour sûr, et souvenons-nous d'une remarque que Blandin, pourtant novice en ce domaine, faisait après le Championnat d'Europe à Mendip : « nous sommes dans le monde de la Formule 1 avec des matériaux de jouets, seules la Parsec et la Picco échappent à cette critique en utilisant des matériaux adéquats comme le carbone pour la première nommée ». Enfin, parlons de ces « amortisseurs à basculeurs » qui font merveille en piste alors que l'expérience en TT (Top Cat) s'était soldée par un échec. Là aussi,



Les roues ne possèdent pas de démontage rapide mais semi-rapide. En contre-partie, elles sont bien mieux guidées.

Les pneus fournis dans la boîte ne sont pas des Grand Prix mais des must actuels : Pink ou Purple à l'arrière et Arrows 30 à l'avant. Vous noterez l'aspect très clean de l'ensemble une fois terminé malgré une place comptée pour la partie électronique.



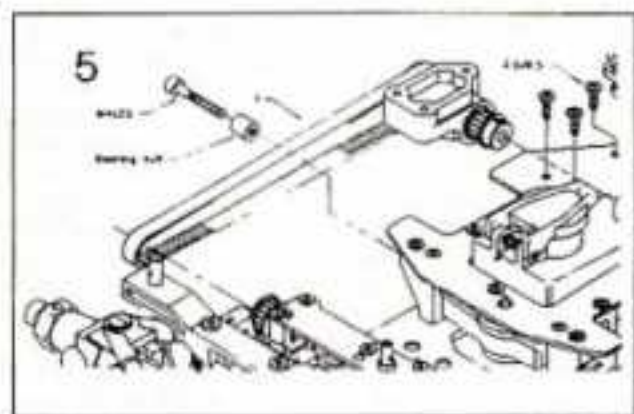
Exceptés la garde au sol et l'amortissement, il n'existe pas de réglage sur le train arrière. Cependant, les pneus s'usent bien « à plat » et la barre anti-roulis y contribue avec évidemment l'épure générale. Les cardans sont à boules goupillées.



Le différentiel à billes est superbement réalisé. De plus, son réglage est on ne peut plus simple.



La courroie intermédiaire passe sur la gauche de la voiture. Elle s'appuie sur un roulement qui fait office de tendeur.



n'entrons pas dans la théorie. S'il est vrai que les basculeurs permettent aux amortisseurs de travailler sur de plus grands débattements, nous avons souvent peur dans un tel cas des jeux qui se multiplient au gré des renvois. Heureusement, il n'en est rien sur cette voiture, gage, mais vous le verrez sur les photos, d'une fabuleuse qualité de fabrication.

A propos des amortisseurs, Parsec Micro Racing a cherché du fonctionnel éprouvé. Pas de réglage de l'hydraulique de l'extérieur mais trois sortes de piston à cet effet. Le volume constant est présent grâce à la coupelle en caoutchouc mais ce qu'il faudra retenir, c'est une nouvelle fois la qualité de l'ensemble qui nous fait irrémédiablement penser aux références japonaises que sont les Option House Kyosho. Bref, de petites merveilles d'amortisseurs fort bien secondés par des barres anti-roulis, celle de devant étant même réglable. Comme quoi, la Parsec possède ses réglages, ceux des gardes au sol avant et arrière et de butée haute à l'avant le témoignent.

Le centre en bas

Titre énigmatique pour remarquer que le centre de gravité a également fait l'étude de soins particuliers. On a non seulement cherché à le placer le plus bas possible (bonjour la forme du réservoir) mais aussi le plus au centre possible. Du coup, et nous vous le disions un peu plus haut, la courroie intermédiaire se déplace sur la gauche et condamne toute la partie électronique à se trouver sur la droite. Ce n'est pas vraiment un problème car tout est prévu à condition de ne pas posséder un récepteur de la vieille génération, la place étant comptée pour ce dernier. Autre petite critique que nous adressons à tous les constructeurs de voitures piste : le perçage des trous pour fixer les servos dans la platine n'est pas uniquement réservé aux autres catégories de voitures. Les trous ovalisés et les petites cales d'origine existent depuis longtemps, épargnez nous à tout prix la perceuse. Les tringleries des commandes gaz-frein sont

sobres et fonctionnelles et les biellettes de direction exemptes de tout reproche. Notons au passage que le sauve-servo d'origine remplit parfaitement son rôle, tout comme l'excellent pare-chocs que testeront les plus fugueux d'entre nous.

Afin de rester dans le chapitre de la répartition des masses, dirigeons nous vers le moteur pour en constater sa position très avancée, une position qui n'est pas sans influencer le comportement de la voiture et qui contribue à sa vivacité. Rien à ajouter sur son embrayage et sur sa cloche que nous n'ayons dit auparavant, tout ceci fonctionnant très bien. Le frein est somme toute classique avec ses deux disques et ses trois plaquettes. C'est le frère jumeau du hollandais, il « marche » donc aussi bien.

L'heure de vérité

Pour un produit aussi ciblé compétition que la Sigma, il n'est pas de meilleur essai que la course. Aussi, avons-nous lancé la notre dans

Compte-tenu de la largeur des triangles, le moteur est plus avancé que sur d'autres voitures. Le frein à disques ressemble à celui d'une concurrente hollandaise ; il s'avère efficace.

Auto 8 « plus »

- Qualité de fabrication
- Très bonne transmission
- Différentiel excellent
- Bonne boîte de vitesses
- Bon guidage des jantes
- La conception des suspensions
- Fiabilité et qualité des amortisseurs
- Train avant efficace
- Bons pneus
- Performances routières

Auto 8 « moins »

- Pas de démontage rapide des jantes arrière
- Place réduite pour le récepteur
- Trous de fixation des servos absents
- Support d'aile à inclure.



tie, sa position se défend. En réalité, nous entendions par fiabilité cette faible usure des pièces, surtout celles en mouvement, qui n'est pas forcément légion chez d'autres marques et qui surtout, n'altère pas le comportement de la voiture. C'est appréciable et aide à avaler la pillule d'un prix d'achat très élevé. A vous de juger maintenant si elle vaut ses 5600 frs (env.) ou non !

José Rosas

Ils l'ont essayée

Notre Parsec a donc participé à la Coupe de France aux mains de l'auteur de cet article. Montée dans la semaine précédente, la voiture n'avait effectué que quelques pleins, histoire que nos Nikon l'immortalisent pour vous chers lecteurs. Ne nous attardons pas trop sur le résultat mais cette voiture ira en finale directe, avec les deux autres Parsec des autres pilotes effectuant régulièrement le championnat de France, Hervé Valliet et Rody Roem. Nous le reconnaissons, ce ne sont pas des premiers venus !

L'amortissement était confié aux pistons trois trous devant et derrière et à de l'huile Serpent (eh oui !) jaune pour les amortisseurs arrière et rouge pour les amortisseurs avant. Ces réglages convenaient parfaitement à notre Parsec sur le circuit limougeaud, seuls des ressorts plus softs (les clairs) équipaient tous nos combinés. Les pneus étaient ceux de la boîte, à savoir Pink à l'arrière et Jap 30 à l'avant. Au sujet des roues, il convient de se méfier de la position des clips et d'orienter les gorges vers l'intérieur car celles-ci peuvent légèrement frotter sur certaines jantes. Maintenant, moteur ! Quelques tours de piste pour mémoriser le circuit et nous commençons à coller le manche dans ses extrêmes. Le comportement est surprenant. La voiture s'enroule dans les courbes avec une efficacité qui peut être déroutante si on ne se calme pas sur les gaz. Et c'est ce qui change par rapport aux autres voitures. Vous accélérez en virage et la voiture entre de plus en plus avec une précision redoutable. Vous levez les gaz et elle s'assagit en ouvrant sa trajectoire. Autrement dit, tout se passe dans le dosage des gaz. On présente le train avant et celui-ci s'inscrit à la demande du pilote et suivant ses capacités. L'arrière semble suivre docilement. Ici, on ne brusque pas la voiture, on ne la violente pas et on ne fait pas rougir les plaquettes de frein pour pouvoir la faire tourner. Tout se passe en douceur, en souplesse. Mais voilà ce qu'en pensent certains des ténors du championnat de France.

CHRISTOPHE AYGON (SPRINT)

Christophe s'est tout de suite habitué à notre émetteur, ceci pouvant être une gêne, nous le verrons, pour d'autres. En descendant du podium, il nous a confié ces quelques mots. « Extraordinaire ! Lors de ma pole à Clermont, j'avais une voiture comme jamais j'en avais possédée auparavant. J'ai retrouvé les mêmes sensations avec la Sigma à Limoges. Quelle efficacité du train avant ! Avec des pneus moins usés, je suis certain que la pole est envisageable ».

Il est vrai que nous avons chronométré Christophe pendant quelques tours et qu'il signalait d'excellents chronos, la voiture bénéficiant pour ces essais d'un très bon moteur Picco prêté par Alberto Picco en personne.

JEAN-CLAUDE BERRON (BMT)

« Indéniablement, la Parsec ressemble dans son comportement à ma BMT. Incisive du train avant, elle a en plus la faculté de virer très à plat, ce qui évite les quelques risques de casquette que nous connaissons parfois avec les BMT. C'est une voiture performante, facile et non facile. Non facile car son pilotage demande du doigté au gaz. On va vite, de plus en plus vite et on dépasse ses propres limites. Facile car on ne peut s'égarer dans ses réglages, vu le peu qu'elle en possède ».

JACKY MOUTON (SPRINT)

« C'est à n'en pas douter une bonne voiture. On peut aller très vite avec et il faut en quelque sorte faire attention à ses limites et non à celles de la voiture car on ne les atteint pas. Là est le piège car elle ne sécurise pas autant que ma Sprint par exemple. Mais de toute façon, je comprends un peu mieux la victoire de Rody à Clermont, sa prestation au championnat d'Europe et les trois qualifications directs ici ».

THIERRY GUILLEMIER (SPRINT)

« Il m'est difficile de me prononcer car je m'habitue très mal aux émetteurs des autres et je pense maintenant que les pneus de la voiture ne sont plus très frais. Cependant dans mes bons tours, j'ai été époustoufflé par ce comportement terriblement sous-vireur à basse vitesse mais tout aussi terrifiant dès que l'on remet les gaz. On imagine fort bien les possibilités d'un tel châssis qui tourne quand on le sollicite ».

PATRICK MICHAUT (BMT) n'a pu essayer la voiture que quelques tours. Les pneus trop petits et la fraîcheur du soir (on tournait aux projecteurs à ce moment) donnaient moins d'accroche au train arrière. Lui aussi a entrevu les possibilités de la voiture et celles, c'est unanime, d'un train avant très efficace. Eric Nougier (Sprint) et Laurent Zatia (PB) allaient l'essayer quand un émetteur fut allumé dans une fréquence très proche, mettant fin à notre séance. Pas de bobo pour la voiture mais il était tard, tout simplement.

10



La garde au sol sera réglable grâce à ces trous oblongs prévus dans les paliers arrière.

le grand bain à l'occasion de la Coupe de France à Limoges. Mieux, nous l'avons confié lors des essais libres de cette manifestation à quelques pilotes de notoriété qui n'ont pas hésité à nous confier leurs premières impressions. Ces différents essais vous sont relatés dans notre encadré. Ici, il est temps de conclure. La Sigma est une voiture attachante. Attachante par ses performances, par sa qualité, sa beauté et sa fiabilité. Sur ce dernier point, il faut savoir plusieurs choses. Les toutes premières coquilles pivotantes des triangles s'usaient prématurément, laissant apparaître un jeu excessif. C'est déjà corrigé au moment où vous nous lirez, avec la sortie de nouvelles coquilles. Mieux, les triangles ont été renforcés car certains avaient peur de les casser trop facilement. De toute façon, lors d'un choc violent, sur toute voiture, quelque chose cède. Le concepteur Jacques Espié préfère un triangle à un châssis, une platine ou à toute autre par-

POUR NOEL ! RESERVEZ DEJA VOS CAMIONS

OUVERT
DU MARDI
AU SAMEDI
10 h-12 h
14 h-19 h 30
DIMANCHE MATIN



RADIO
SPECIALE
CAMION
disponible

La maquetterie
de marne-la-vallée

TOUTE LA GAMME DES CAMIONS WEDICO DISPONIBLE

18 COURS DES ROCHES 77186 NOISIEL

TEL. (16-1) 60 17 17 56

TELECOPIE (16-1) 60 05 49 46

CATALOGUE GENERAL + TARIF... 50 F REMBOURSE AU 1^{er} ACHAT