

ESSAIS LUTECE-SQUALE 73 SWISS HUTLESS

par J. P. MALCHER



Le Squalo 73



Le Swiss-Hutless



Le nouveau châssis Python

Des raisons d'ordre technique ne nous ont pas permis de suivre notre idée première et de renouveler l'expérience consistant à essayer différents châssis propulsés, tour à tour, par le même moteur.

Le dimanche 11 mars 73 - une journée importante pour la France et ses citoyens - représentait une journée d'essais supplémentaires pour de nombreux kartmen déjà prêts (théoriquement) pour la première course, celle-ci ayant été repoussée en raison des élections.

Le temps magnifique aidant, c'est dans une véritable ambiance de course que nos essais se sont déroulés. Il n'y avait certainement pas moins d'une soixantaine de karts sur la piste de Thiverval, les parkings débordaient et les spectateurs étaient là eux aussi.

Il faut avouer que les conditions n'étaient pas idéales pour l'essai; il régnait par moment, sur le circuit, un tel désordre que j'ai dû user simultanément de ma hargne et de mes pare-chocs pour m'extraire de pelotons agités!! Au moins cette affluence nous aura permis de voir à l'œuvre quelques uns des ténors: Fleury et Cailloix terminaient la mise au point du Lutèce. Fabre et Fontbonne essayaient le Squalo et le « Python » nouveau châssis commercialisé par la Sovame. Alex Gassin en compagnie de S. Montaudon et de Duforest fignolait son Nissag. Je signale en passant que le Nissag a évolué par rapport à l'essai du numéro de mars. Alex a

monté un palier central à l'arrière, solution originale et, paraît-il, très efficace... Seroin, le « dur à cuire », était là aussi sur un Espadon parfaitement réglé. Le spectacle était si prenant que j'en oubliais presque le superbe Swiss Hutless - rouge phosphorescent - qui m'attendait tranquillement dans le stand du Val de Marne K.C. Laurent Buffo, distributeur pour la région parisienne de châssis fabriqués en Suisse, m'expliquait que les châssis et moteurs qu'il attendait étaient bloqués en douane et qu'en conséquence je devrais me contenter d'un Parilla TG 14 alors qu'il était prévu de tourner avec des « Komet Inter » préparés en Allemagne. De vrais petites « fusées »!...

SWISS HUTLESS

Ce châssis a, incontestablement, un air de famille avec le Taifun. La structure générale est la même, les dimensions sont identiques, mais certains points précis laissent apparaître des différences importantes. Le frein, notamment, est un double cames mécanique très astucieux et bien réalisé. Les jantes AR sont les plus larges réalisées à l'heure actuelle en karting, elles font... 6 pouces!!! et reçoivent admirablement bien le goodyear tubeless. La direction ne comporte pas de renvoi et les pivots sont montés sur bagues en téflon. Le siège du kart essayé était un « Filleux » peint en bleu pailleté. L'ensemble était très beau.

Au volant - La position me convient parfaitement et c'est heureux car rien n'est réglable. Il faut, pour le mettre à sa taille, savoir manier le chalumeau pour déplacer les points d'articulations des pédales et les supports de siège. Enfin ce n'est pas trop grave dans la mesure où l'acqureur d'un tel châssis règle sa position en début de saison et n'a pas à la modifier ensuite.

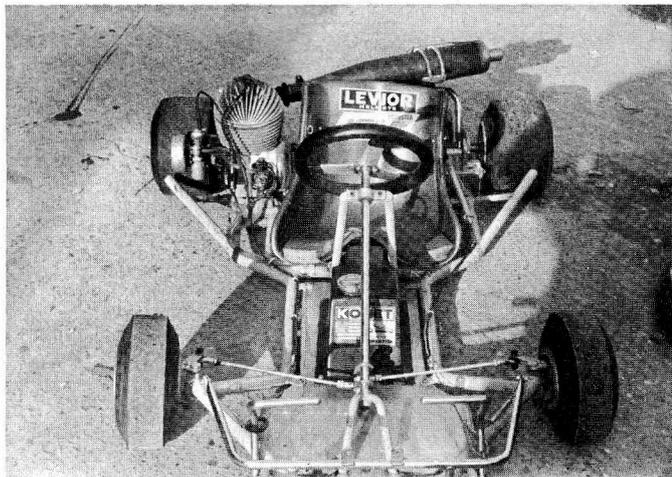
D'entrée il m'inspire confiance. La direction est précise et le tempérament neutre est assez étonnant. La piste de Thiverval comprend une épingle à gauche qui, à elle seule, représente pour moi un point de repère intéressant. D'aussi loin que je me souviens je ne l'ai jamais négociée tout à fait à mon idée. Certains châssis sont constamment à la limite du tête-à-queue dans la période de freinage, d'autres se dérobent de l'avant ou de l'arrière au beau milieu de l'épingle. Je suis absolument sidéré de la solution de continuité offerte par le Swiss Hutless entre un freinage tardif, un passage coulé et une accélération rapide. En courbe rapide aucun problème non plus. Le seul moment où il peut être pris en défaut, non par son comportement mais par sa vitesse, c'est en changement d'appui brutal. Le meilleur temps que j'ai réalisé, en étant légèrement gêné, est de 39" 2/10^{es} sur la petite piste ce qui est très comparable aux 39" 4/10^{es} réalisés il y a un mois avec le Nissag et le Taifun sur piste un peu moins favorable.

Le TG 14 était alimenté par un carburateur Dell'Orto de 22 - le rapport 9x66. Le moteur était légèrement bridé par un filtre à air*.

La longueur d'échappement ultra courte était réglée pour les hauts régimes. Ces éléments techniques défavorables me font penser qu'avec des réglages appropriés, et de l'entraînement, il est possible de tourner régulièrement en 38" 6/10^{es} - 38" 7/10^{es}.

FICHE TECHNIQUE

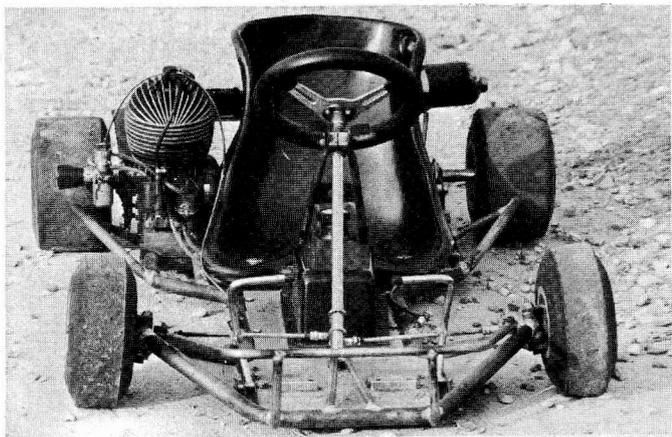
- Jantes AR : 6 pouces.
- Pneus : Tubeless.
- Sièges : Filleux.
- Freins : Mécanique double poussée.
- Pivots : Sur bagues Téflon.
- Jantes : Alu repoussé.



*Le Swiss-Hutless :
un air de famille avec le Taifun*



*Le Lutèce :
une conception italienne de fabrication française*



*Le Tecno :
au coup d'œil, il ne renie pas ses origines*

- Arbre : Alu ou acier - monté sur 3 roulements étanches.
- Support moteur : Alliage léger (2 BTR 10/150).
- Direction : Simple - sans renvois.
- Aucun réglage : Sièges - pédalier - direction.

Importateur :
KARTING SHOP, 7, rue du Coiteau Jouvent 25-Montbéliard - Tél. : 91-06-70.

Distributeur région parisienne :
Laurent BUFFO, Route de Mandres 94-Santény - Tél. : 922-77-15.

PRIX : 2.650,00 F.

* Un filtre à air enrichit le mélange et nuit considérablement au rendement sauf s'il on met un gicleur en conséquence.

Squale 73

Michel Fabre s'occupe de kart en tant qu'importateur et pilote depuis une dizaine d'années; c'est dire toute l'expérience emmagasinée. Ceci permet d'affirmer que l'on peut en kart acheter un Tecno comme une Martini en Formule Renault ou une Brabham en F2, on ne sait pas si l'on aura le fin du fin

mais on est sûr de ne pas se tromper de beaucoup, ce qui est déjà très important. Le Tecno Squale 73 ne renie pas ses origines. Si l'habillement a changé le cadre rappelle le Piuma qui a fait mon bonheur (et celui de bien d'autres) en 1965. Il faut tout de même rappeler que la Tecno F1 de 73 doit un peu la vie aux milliers de « Piumas » vendus en Europe et même aux États-Unis qui ont permis aux frères Pederzani de fabriquer des F3 (brillamment pilotées par Cevert et Peterson), puis des F2 et maintenant des F1.

DESCRIPTION :

La direction montée sur unibals à graisseurs est du modèle simple. Elle est accouplée à des pivots en mécano-soudure montés sur roulements combinés. Les jantes sont en alu traité, de 5 pouces à l'arrière. Les porte-disque, porte couronne et la platine sont en magnésium (cette platine est d'ailleurs adaptable sur les châssis Taifun et Swiss Hutless). Le disque de frein est en fonte. La pince de frein est hydraulique à double poussée (modèle Birel) alimentée par un maître cylindre à réservoir. L'arbre AR acier ou dural est monté sur trois roulements étanches oscillants. Le siège fabriqué par Tecno France est très enveloppant. Enfin le pédalier est parfaitement réglable.

Avant l'essai Michel Fabre me signale que la pression des pneus n'est peut-être pas idéale, que la course de la pédale de frein est un peu longue et que le Parilla Cl. 1 pousse assez fort.

Au volant : Comme au coup d'œil il ne renie pas ses origines. L'impression première est une grande aisance de conduite. Extraordinairement maniable, surtout dans les enchaînements rapides, il permet de passer d'un appui à l'autre comme un skieur en slalom. Sur ce châssis je me sens un peu centaure avec des roues à la place des jambes. On ne le conduit pas, on fait corps avec. Cependant deux choses me gênent :

1° - Les cale-pieds définitifs n'étant pas fixés, les trépidations nuisent à la précision accélération-freinage.
2° - A la limite d'adhérence le train AR se met à brouter. La faute en incombait pro-

bablement à une mauvaise pression des pneus.

Le freinage, bien que moins spectaculaire que celui du Swiss Hutless, est très convaincant et le comportement général est très satisfaisant. Ses qualités lui confèrent un rapport prix-performances intéressant.

Fiche technique :

Freins : Hydraulique double poussée - Plaquettes : Simca 1500 - Pompe à réservoir étanche.

Arbre : Dural ou acier - 3 roulements oscillants étanches.

Jantes : Alu traité - 5 pouces - Tubeless.

Disque : Fonte.

Porte-couronne - Porte-disque - Platine : magnésium (adaptables tous châssis) - Porte-fusées : sur roulements combinés.

Fusées : Mécano-soudure.

Tube : 25/28 CD 4.

Pédalier : Réglable.

Rotules : Unibales graisseurs.

Plancher : Dural.

Réservoir : Polyester 5 L.

Poids : 45 à 47 kg.

S.O.V.A.M.E., 130, rue Réchosièrre 93-Aubervilliers - Tél. : 352-76-99.

PRIX : 2.500,00 F. TTC

LE LUTÈCE

Encore un nouveau châssis de fabrication française, de conception italienne, dessiné et réalisé par le célèbre Gian Franco Baroni.

Marc Fleury et François Cailloux ont eu l'idée de le commercialiser en France après avoir apporté certaines modifications.

Ces deux ex-Champions de France se sont répartis les tâches de la façon suivante : F. Cailloux s'occupe plus particulièrement de la construction du châssis, tandis que M. Fleury se charge de la préparation et de la vente.

Description : L'allure générale ressemble au Baroni 72. Le cadre est symétrique dans sa partie AR ce qui est assez rare et la rigidité semble parfaite au niveau de l'essieu arrière, tandis que le pare-chocs est monté souple.

La qualité du tube utilisé est spéciale (tellement spéciale que ses caractéristiques ne nous ont pas été dévoilées). Nous savons seulement que les soudures sont réalisées sous argon afin de ne pas dénaturer le métal. Il s'agit là d'un raffinement technique peu employé en kart jusqu'alors.

La direction est d'un type

conventionnel. Les pivots et fusées sont montés sur roulements droits, tandis que l'essieu AR est monté sur trois roulements oscillants. Le frein hydraulique est celui du Taifun.

Les jantes AR en alliage léger sont, bien entendu, des 5 pouces recevant des Goodyear.

La finition est soignée et l'ensemble assez esthétique hormis le réservoir dont la forme me paraît bizarre.

Au volant : Le siège très enveloppant et le fait que M. Fleury ait une morphologie sensiblement identique à la mienne contribuent à me donner, dès les premiers tours, l'impression d'avoir toujours conduit ce kart. La direction est d'une précision exemplaire, l'équilibre au freinage est également satisfaisant, mais à la sortie des virages je survire excessivement. Je sais bien que les Parilla Inter de Fleury ont des chevaux mais tout de même ce survirage me paraît aussi surprenant que regrettable. Pour donner un exemple précis : la période de freinage terminée et le kart bien placé il

m'était impossible, même en vitesse de passage réduite, de ne pas contrebraquer à la sortie du virage. Après dix tours environ, je m'arrête au stand pour communiquer mes constatations aux constructeurs. Après avoir examiné les réglages possibles on se contente de réduire la pression des pneus AR de 200 grs. Assez sceptique quant à l'amélioration ainsi obtenue je demande aux créateurs de l'engin de se placer dans la courbe du bar pour observer les effets nocifs du survirage. Oh surprise, je passe une fois, puis deux puis trois d'une façon impeccable, avec une motricité excellente et pourtant je peux affirmer que ma vitesse d'entrée est de plus en plus grande au fil des tours. J'ai enfin trouvé un châssis qui fait jeu égal avec les meilleurs dans un style un peu plus coulé que les Taifun et autres.

Un point, en tous cas, est à retenir et à méditer. **La pression des pneus.** Les Goodyear, en particulier, sont des répliques des pneus utilisés en F1 et le fait de

trouver la bonne pression est aussi important (sinon plus) que la qualité de préparation du moteur.

Alors un conseil : abandonnez le vieux mano qui traîne au fond de la boîte à outils. Remplacez-le par un instrument précis et surveillez bien vos pressions. Les chronos s'en ressentiront.

Fiche technique :

- Un Baroni remanié - qualité de tube spéciale - soudure sous argon.

Empattement : 1045

Garde-au-sol : 28 mm

Voie AV : 87 à 89

Voie AR : 85 à 90

Poids : 48 kg

Freins : Taifun

Jantes AV : 11,5

Jantes AR : 160

3 roulements oscillants - pivots et fusées sur roulements droits.

Distributeur :

Marc FLEURY, 12, av. Paul Doumer 78-Montesson - Tél. : 976-45-27.

PRIX : 3.000 à 3.200,00 F.

EN BREF :

Contrairement aux rumeurs du mois de mars le SS 20 ne descend pas en Classe Nationale. Cela paraissait d'ailleurs assez utopique.

La nouvelle classe promotionnelle existe, mais les mauvaises langues prétendent que cela n'ira pas vite du tout.

Les moteurs seront des Mac Culloch MC 49 commercialisés spécialement, les châssis seront libres à condition que l'ensemble ne dépasse pas 2.200,00 F. T.T.C.

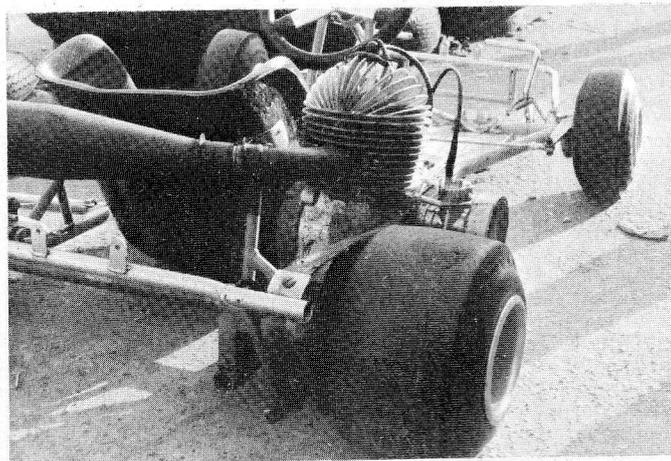
Michel Fabre envisage de réserver (les dimanches d'entraînement) une partie de la piste de Thiverval aux très jeunes. Il mettra à leur disposition du matériel de location 50 cm³.

Victor Alazard est élu Président du G.N.K. succédant ainsi à Monsieur Vial qui continuera, cependant, à œuvrer pour le Karting en France.

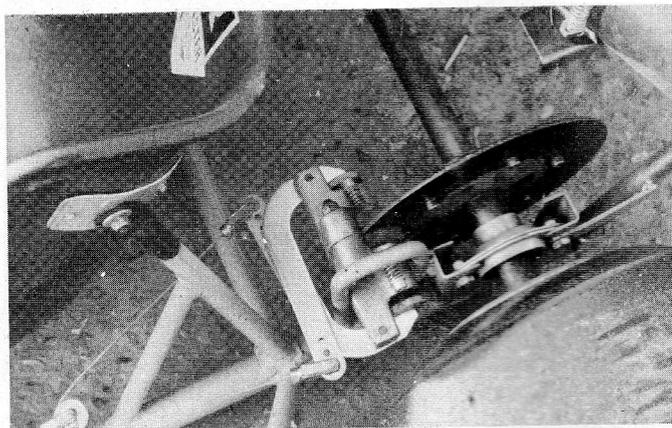
Une course occasionnelle organisée par le K.C. Coiffure, aura vraisemblablement lieu en juin sur les parkings de Belle-Épine.

Le 8 avril à Thiverval - 200 km de St Nom.

Les 1^{er} - 15 et 29 avril - Championnats de Ligue dans toute la France - Ces Championnats sont sélectifs pour les Championnats de France individuels, et pour le challenge Sport-Auto.



Des roues de 6" à l'arrière du Swiss-Hutless : les plus larges qu'il y ait à l'heure actuelle en karting



Le frein du Swiss-Hutless à double pince.