

# CHAMPIONNAT D'EUROPE TT E



Il y a peu de temps, nous avons appris que pour la première fois, enfin, était organisé un championnat d'Europe tout-terrain 1 / 10 électrique les 26, 27 et 28 juillet 1985. C'est donc avec grand plaisir que nous nous sommes rendus à Halifax en Grande-Bretagne pour découvrir la crème des pilotes et les toutes dernières nouveautés, car, il faut bien le dire, le niveau outre-Manche est bien plus élevé qu'en France ! La ville d'Halifax, dans le West Yorkshire, avec son paysage d'usines, de collines rocheuses et de fins clochers, avait tout prévu pour ce premier championnat d'Europe qui se devait d'être une réussite. Le club organisateur qui construisit spécialement une piste permanente, il y a quelque temps, en prévision de compétitions internationales, s'était assuré le concours de nombreux sponsors, avec Ever Ready en tête de liste.

58 pilotes étaient inscrits et 53 firent effectivement le déplacement. L'Italie, la France, la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche, la Suède et bien évidemment l'Angleterre étaient représentées avec respectivement 6, 3, 2, 13, 4, 3 et 22 pilotes. On retrouvait de nombreux pilotes de 1/12 électrique parmi les concurrents : De Marchi, Wells, Adams, Keil, Corval, Blandin...

## Les équipes

**Les Anglais :** avec 22 pilotes, il était certain que le titre ne leur échapperait pas. Ce sont les meilleurs en Europe (les plus forts dans ce domaine étant les Américains, qui l'ont prouvé début juillet au championnat du monde aux USA, en rem-

portant les deux catégories standard et modifié), et de plus, ils ont l'habitude de tourner sur ce genre de piste. En outre, leur matériel est très fiable.

**Les Allemands :** venus en force avec une majorité de RC10, un HotShot, un Zerda, et un bon buggy personnel : le Petermann, ils ne connurent cependant pas une grande réussite.

**Les Italiens :** deux pilotes en finale A, les quatre autres en fin de classement ! Ils semblaient avoir l'habitude de tourner sur ces pistes et possédaient d'excellents moteurs. Tous très sympathiques.

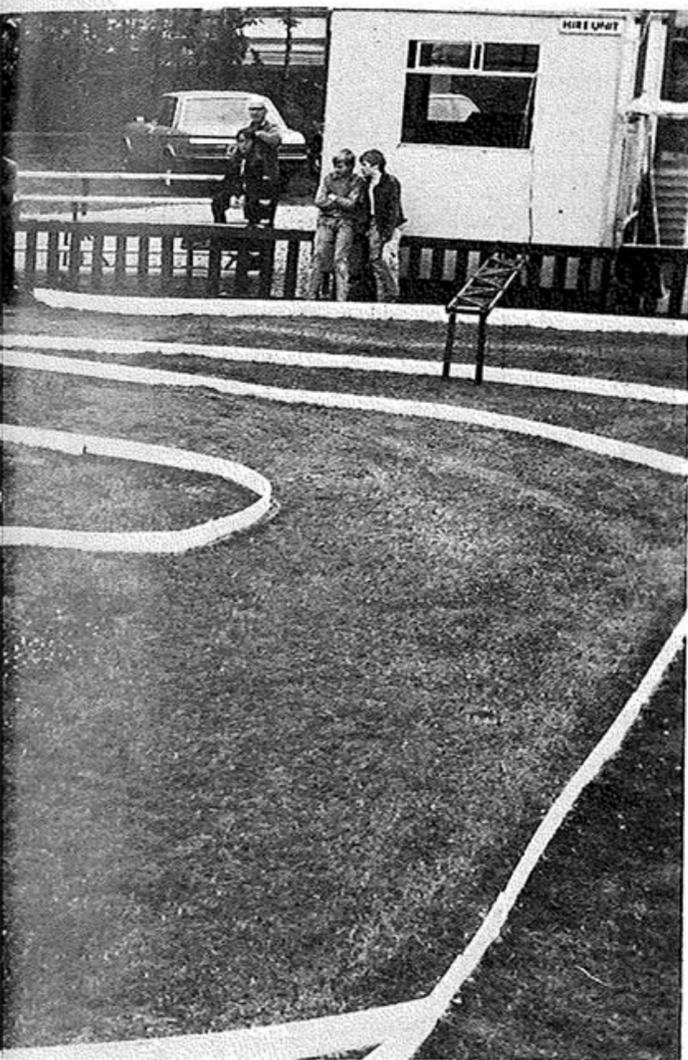
**Les Autrichiens :** après avoir organisé un Grand Prix en mai 1985, ils sont venus tester leurs autos (RC10 et Dogfighter) sur le sol anglais. Le premier se classe 12<sup>e</sup>, ce qui est très bien.

**Les Suédois :** pas nombreux ; le meilleur finit 24<sup>e</sup>, avec un HotShot.

**Les Belges :** ils étaient deux, dont un a abandonné presque immédiatement sur bris de matériel. Le second possédait un Zerda modifié et finit 41<sup>e</sup>. Ils n'avaient pas l'habitude de ce genre de piste. En Belgique, c'est plutôt de la poussière, sans bosses où les Zerda, HotShot et Mugen dominent.

**Les Français :** deux « électriques » et un « thermique » : D. Blandin, P. Corval (venu avec trois mécanos !) et A. Boutin (président du club thermique Arc 14). J'avoue y être allé non pour la victoire (la bonne blague !!), mais plutôt pour observer, apprendre et... vous informer : j'avais l'appareil photo à la main plus souvent que le tournevis. Mais avec un peu de chance

# ELECTRIQUE



vous verrez que l'on aurait pu faire quelque « chose de bien », les positions finales ne reflétant pas vraiment nos valeurs.

## Contact

L'ambiance était « super bonne », puisque la plupart se connaissaient déjà. Les discussions allaient bon train, chacun se renseignant sur le matériel de son voisin, et personne ne cachait ses secrets !

Dès le vendredi matin, sous un ciel assez menaçant, nous étions sur la piste pour les essais libres. Chaque pilote recevait à son arrivée une épaisse pochette à son nom avec, à l'intérieur, le programme, les séries, et de nombreuses précisions concernant la technique, le règlement, les futures qualifs, l'organisation des finales et j'en passe. On avait droit en plus des badges traditionnels : pilote, mécanicien, à un superbe tee-shirt Ever Ready, à des autocollants, et même parfois à une casquette de la marque. (On devait rapidement s'apercevoir qu'il aurait été préférable de recevoir des coupe-vent imperméables !!) L'inscription, les fréquences, tout avait été préalablement réglé ! Bravo la Fédé ! Quant à l'organisation proprement dite, elle se qualifie par un seul mot : impeccable ! Comptage hollandais électronique par puces, deux

ordinateurs, imprimantes, photocopieuses, commentaires particulièrement intéressants de chacune des courses, affichage quasi immédiat de tous les résultats, sono, stands et podium bien couverts, etc. Même des prises aux normes françaises avaient été prévues. La buvette regorgeait de « soft drinks ». Bref, John Russell, le sympathique directeur de course, pouvait être fier de son œuvre. A propos de sono, le poste portable stéréo (dont je tairai la marque) de T. Wells pouvait couvrir facilement les annonces du micro pour peu qu'il pousse un soupçon le volume !! En 1/12 électrique, je n'ai pas l'habitude de décrire la piste, mais l'échelle change et donc voici : en herbe rase, sauf dans les intérieurs de virages où la terre apparaissait, elle offrait un développement d'exactly 141 m (d'où le petit nombre de tours réalisés !). Largeur 3 m en début de ligne droite (pour des départs clairs), puis 2 m ensuite. A ce propos, je vous assure que 2 m ce n'est vraiment pas large pour dix buggies lancés « plein pot », et il fallait être vigilant dans les dépassements. Départ sur dalles en béton : ligne droite (légèrement incurvée) d'environ 22 m très plane dans les premiers mètres, histoire de prendre beaucoup de vitesse, puis superbement bosselée. Les meilleurs pilotes empruntaient un petit « couloir » de 20 cm de large au ras du balisage pour éviter ces bosses, mais quels risques !! Une erreur, et hop, plus de servo de direction (entre autres !). Puis, en bout de ligne droite, une épingle à cheveux très difficile à négocier. Re-ligne droite avec une bosse « spéciale soleil » et une série de chicanes et de virages enchaînés : d'abord, à gauche facile, puis à droite plus difficile. Grande courbe à droite à fond, ligne droite et à gauche toute (un régal ce virage juste devant le podium). Puis à gauche avec nid de poule et chicane, épingle à cheveux à droite, petit bout de ligne droite, potence du comptage, ça y est, un tour bouclé en 26 s environ. Moyenne au tour : 20 km/h. Le balisage très efficace était constitué de petites planches minces en contreplaqué enfoncées dans le sol avec des piquets métalliques et dont la hauteur n'empêchait pas les pilotes de voir leurs autos. Un exemple à suivre en France pour les pistes qui ne manqueront pas de se créer.

## Le matériel

### Les voitures

**ASSO RC 10** : la majorité du parc. J'en ai compté vingt-sept et pas deux réglés de la même façon ! Une seule solution : regarder attentivement les photos et examiner les modifs, les points d'ancrage des biellettes, des bras de suspension, etc. Apparemment les Anglais l'ont beaucoup allégé : le châssis en particulier. Des pare-chocs AV ont été souvent rajou-

tés et à l'AR certaines pièces (cardans) étaient refaites. A signaler en exclusivité l'apparition d'un 4x4 Asso : transmission par flexible sur le côté gauche de l'engin. Deux diffs. Je ne l'ai pas vu tourner, mais il paraît que c'est vraiment terrible (gare au prix). Le reste vient du 4x2 normal et le poids sera inchangé. Ce type de transmission par câble ressemble étrangement à celui utilisé par E. Moore (MIP) aux USA et qui semble au point depuis déjà un certain temps.

**Hirobo** : (6) deux modèles très proches, car modifiés de la même manière : le Zerda et le City. Leur comportement, surtout en qualif lorsque la piste n'était pas glissante, était relativement décevant ; Les modifs : allégés, suppression de la petite courroie latérale, remplacée par un système de couronne/pignon, amortisseurs de chez Asso, carrosserie à la place de l'arceau. Un Anglais avait un City avec un châssis carbone : superbe ! Dernier détail : l'empattement avait été raccourci sur la plupart, grâce au retournement des triangles AR (je vous en avais parlé au cours de l'essai).

**Tamiya** : le HotShot (4) : peu de modifications valables et comportement également décevant. Un seul Frog !

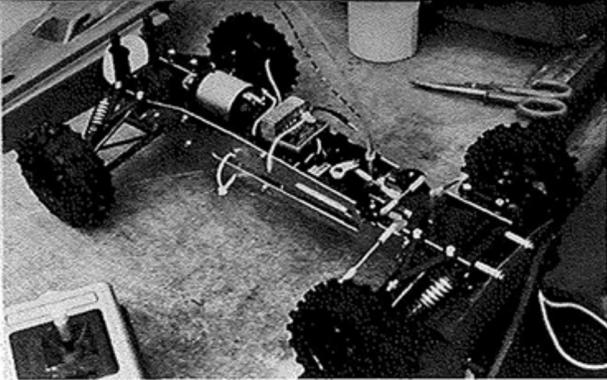
**Yokomo** : deux Dogfigthers : comme tous, ils étaient allégés et pas très à l'aise.

**1 Hunter** : (Français !) bon comportement sur cette piste mais il faudrait absolument adapter des amortisseurs à l'avant et lui faire subir une cure d'amaigrissement.

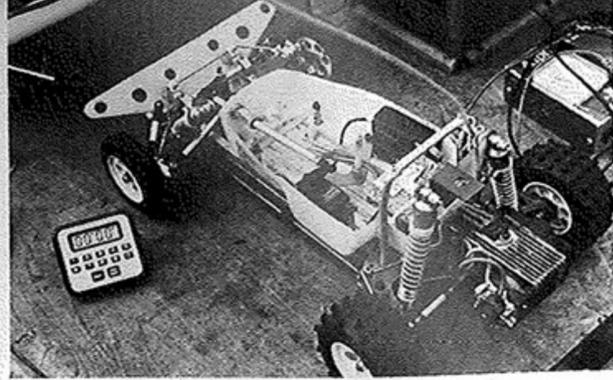
**1 Mugen** : (Français again) préparé par J.-M. Fraisse, P. Corval le pilotait pour la première fois et n'en était pas mécontent. C'était assurément, sur cette piste, le 4x4 le plus à l'aise. Qualités : une super transmission qui « consomme » aussi peu qu'un 4x2 (grâce à ses trois diffs à billes), une directivité étonnante dans les chicanes (quatre roues directrices), un faible poids, moteur bien refroidi. Défauts : l'amortissement AR et une certaine tendance à « pirouetter » dans les successions de bosses. Ces deux défauts sont d'ailleurs liés, puisque c'est l'arrière qui engendre des coups de raquettes. Peut-être qu'un second amortisseur AR sans ressort... D'autre part, en Belgique, sur du glissant le Mugen marche très bien. D'énormes possibilités. Disponible en France mi-juillet.

**Scorpion** : (2) très modifiés et fiabilisés par des experts anglais du TT 1/10. Le dixième temps des qualifs.

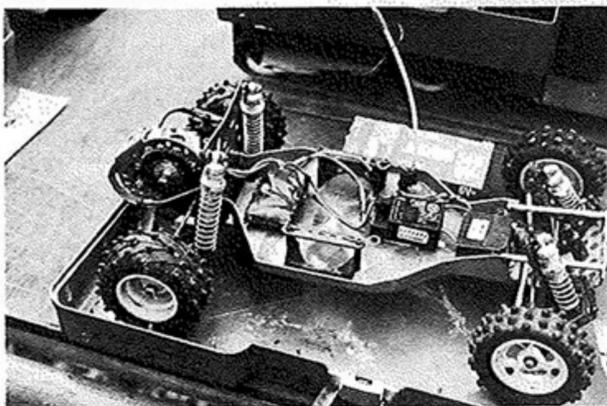
**Prototypes** : le team italien SG avait amené trois « coyotes » : un 4x4 haut perché sur des pneus étroits, une bonne transmission par arbre, pas mal dans les stands, mais sur la piste ! instable en ligne droite, envol sur les bosses, « casse », bref, c'était un prototype. Des Petermann ; un 4x4 allemand qui ressemble à un thermique 1/8 en particulier la couronne qui dépasse dessous le



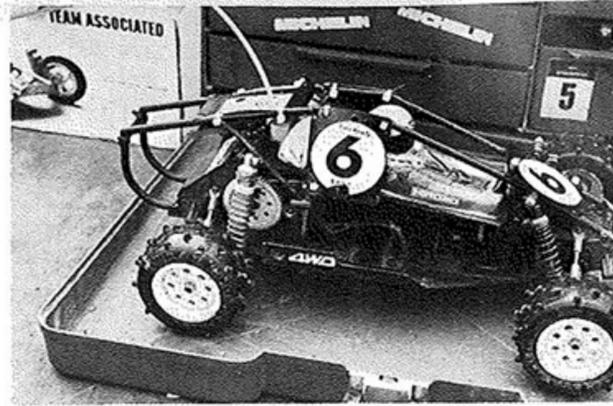
Une nouveauté le 4 x 4 : le SG Coyote.



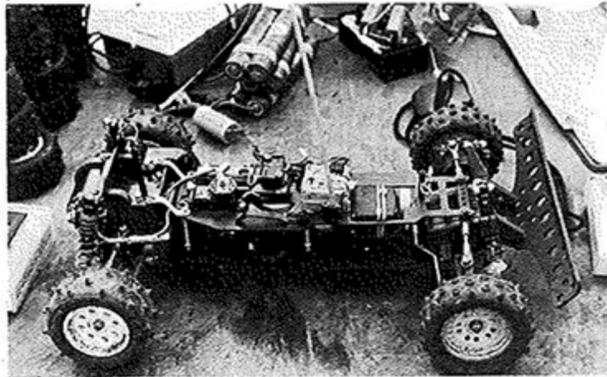
le scorpion d'Andy Benson : du travail de pro.



Un RC 10 allégé avec save-servo direct : celui de Menne.



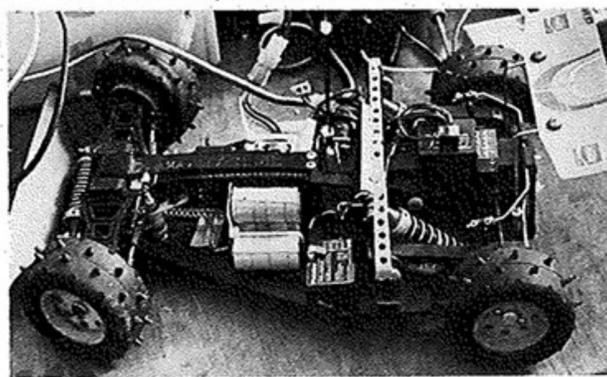
Un Zerda avec un entraînement direct pignon-couronne.



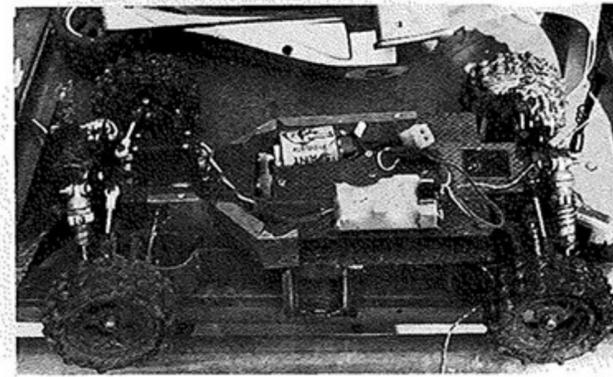
Le Zerda de Land, admirez le travail.



Le nouveau pneu YOU-G.



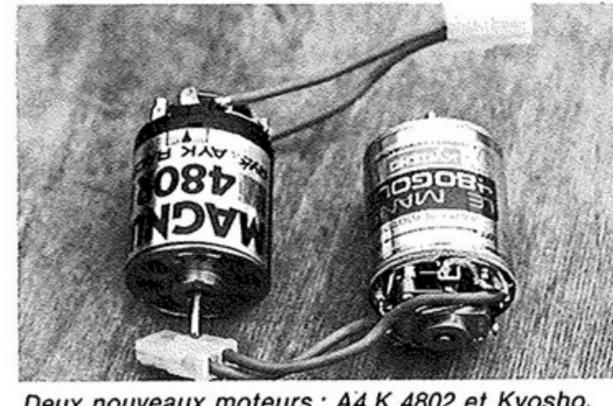
Le Dogfighter de l'italien Tatsuio avec variateur Sanwa.



Le Peterman, moteur central, châssis caisson et amortisseurs Asso.



L'équipe française.



Deux nouveaux moteurs : A4 K 4802 et Kyosho 480 Gold.

châssis et qui se comportait assez bien. Quelques problèmes de fiabilité mais sur une piste « glissante » il doit être redoutable. Châssis caisson en carbone et de nombreuses solutions techniques intéressantes.

Enfin, pas de buggy Schum présent. Celui-ci est encore à l'étude mais après avoir vu les plans (top secret) je peux vous dire que ce futur 4 x 4 devrait faire très mal.

### Les moteurs.

C'était la grande question avant d'arriver. Allions-nous nous traîner, nous Français ? Eh bien non ! Pierre Corval avec un moteur « spécial Fraisse » et Denis Blandin avec un moteur préparé la veille par MG faisaient jeu égal avec les Anglais. Seul Alain Bouttin manquait un peu de vitesse en ligne droite avec un Demon point orange acheté sur place mais tournait sur six accus seulement, ceci expliquant cela. La plupart des autres pilotes étaient sponsorisés soit par Demon, Asso ou Parma.

Demon et Asso travaillaient principalement avec des doubles bobinages : points orange, argent et or (« ultra gourmand en électrons »).

Chez Parma un nouveau moteur spécial 4 x 4 est apparu : le Sprint (avant c'était l'Enduro) en double ou quadruple bobinage (version usine). A noter que le Team Parma ne courait qu'avec six éléments d'accus mais leurs moteurs « poussaient » autant que les autres. J'en ai testé un sur sept éléments : j'ai arrêté de peur de casser les dents des pignons ! MG enfin travaillait uniquement en double bobinage, avec des bobinages soit pour 4 x 4, soit pour 4 x 2.

Quelques Trinity, des Asso point jaune, bleu, des moteurs allemands Master Blaster et Sprint. Voici pour les moteurs. J'oubliais deux super nouveautés : les moteurs japonais AYK 480 R Magnum et LeMans 480 Gold. Ce sont de simples bobinages mais quelles cages et têtes ! : le LeMans Gold possède une tête en métal avec balais isolés et le AYK une cage avec face avant rapportée en alu pour un minimum de pertes magnétiques.

### Les accus

Sept éléments étaient autorisés et les pilotes avaient donc le choix. En gros, 40 % optèrent pour six éléments, 60 % pour sept. Beaucoup de Demon, de Parma. Quelques CS, Asso et Ever Ready. En fait, sur la piste les performances de ces accus apparaissent identiques. Toute dernière série : P.E.

### Les variateurs

Tous (sauf 1) électroniques. Pour la plupart des Demon 2 DH, avec marche AR (80 g), mais également des Laser, des Firefly, des Quasar. Très peu de variateur avec FET, un Fetish, un Laser, un Chabert, deux personnels, deux Novak. Sur la piste, la marche arrière était qua-

siment obligatoire. Les Anglais le savaient et seuls certains « continentaux » partirent sans marche AR. P. Corval en 1/4 de finale et D. Blandin en qualif. en firent l'amère expérience.

Nouveauté : le Sanwa 7000 AMPMSMS 78 (ouf !). Très compact, avec cinq FET, courant maxi de 250 A, etc., sans marche AR. Il m'a été impossible de savoir sous quelle fréquence ce variateur fonctionne, mais ce doit être 50 Hz. Un variateur suédois en deux parties : d'un côté l'électronique, de l'autre les 6 FET.

### Les servos, les récepteurs

Ceux utilisés en piste électrique conviennent parfaitement à condition de les protéger de l'humidité car ils ne sont pas étanches d'origine.

### Les pneus

On trouvait de tout. Tamiya, MRC, Hirobo, Yokomo, Asso, etc. La nouveauté venait de pneus japonais, les YOU-G qui, suivant leur sens de rotation, « agrippent » plus ou moins. Très intéressant : avec une seule paire de pneus on peut s'adapter à des pistes différentes. Enfin, puisque c'était le premier championnat d'Europe, je suis passé dans les stands et j'ai relevé le matériel de chaque pilote (oui tous !). Avec un tel tableau vous ne pourrez que prendre de bonnes idées ! En général, tous les buggies étaient bien préparés, allégés, avec parfois de gros changements par rapport au kit de base (on est bien loin du 1/12). De plus les spécialistes du TT anglais ont une grande

habitude de jouer sur les huiles (qui existent dans toutes les viscosités souhaitables), les ressorts et adaptent sans problèmes leurs suspensions en fonction de l'évolution de la piste.

## Les essais libres du vendredi

Après avoir fait pour vous le tour du matériel « tâtons » la piste. Avec mon Zerda réglé « assez dur » la conduite était très agréable mais deux défauts apparurent assez vite : les bosses étaient mal acceptées à fond et il y avait un sous-virage important. J'ai donc assoupli un peu l'arrière et changé les pneus AV (plus accrocheurs) ainsi que l'huile des amortisseurs (plus fluide) avec débattement à fond sur la radio. A ce sujet, sur le Zerda, le débattement de la direction, même à fond (fusées touchant les porte-fusées), permettait tout juste de tourner dans la largeur de la piste. Pendant les essais libres les 4x4 faisaient jeu égal avec les 4x2 et tout le monde semblait satisfait ! Entre temps, les organisateurs avaient nommé un « Team manager » officiel pour chaque équipe, afin de savoir à qui s'adresser en cas de problème. N'oublions pas que nous étions à un championnat d'Europe ! Vinrent aussi les contrôles techniques : voies AV et AR des voitures, pilote obligatoire en cas d'arceau, éléments d'accus, moteurs, et j'en passe. Les teams italien et allemand qui avaient amené des Kyosho 360 eurent la mauvaise surprise de les voir classés illégaux. Ils sont basés sur une cage de 550 (et non pas 540 comme l'exige le règlement) et la longueur était légèrement supérieure à 54 mm.

Vers 6 heures la piste fermait et Georges Land (un des responsables de la fédération anglaise) organisait une petite réunion non officielle, pour tenter d'établir des règles précises en ce qui concerne le TT électrique. En effet, il n'existe encore aucun règlement précis et de nombreux points furent débattus entre Anglais, Français, Autrichien, Allemand et Hollandais : six ou sept éléments d'accumulateurs autorisés, limite de prix

sur les moteurs standard et modifié, sur les variateurs, le poids mini, carrosserie ou arceau, les aimants cobalt, etc. Chacun donnait alors son opinion, en général très intéressante, car de pays à pays les pistes, les habitudes, etc., sont sensiblement différentes. Théoriquement, vers le mois de janvier 1986, un règlement définitif devrait être établi. Dans un prochain article, je vous ferai savoir exactement ce qui a été dit, en particulier sur les accus et les moteurs.

## Les qualifications

Chaque pilote avait droit à quatre manches de qualif, deux avant le break pour le repas, deux après. Il y avait huit séries. Première constatation, la piste avait changé après les pluies incessantes de la nuit. Bien que mouillée, elle était encore plus accrocheuse que la veille et surtout très malléable : dès le passage des premières séries les bosses s'amplifièrent et des nids de poules apparurent un peu partout. A cause de cela tous les 4x4 ne furent pas vraiment compétitifs, sauf peut-être dans les premières séries de la première manche.

**Round one** : (manche 1) dans la première série le ton fut de suite donné par L. Harris (G-B) qui réalisait un 12 t 5'14". Ce temps allait servir de référence pour les autres pilotes. Dans la deuxième série P. Stevens (G-B), récent vainqueur du grand prix d'Autriche avec un Zerda très modifié réalisait 12 t 5'20", ce qui allait rester son meilleur temps. De même pour D. Blandin qui réalisait 10 t 5'17" avec un Zerda encore trop sous-vireur et qui ne devait jamais réussir à faire mieux par la suite.

P. Corval réalisait, quant à lui, un bon 11 t 5'20", son Mugen ne sous-virant pas grâce à ses quatre roues directrices (la solution au classique sous-virage des 4x4). Ceci allait le placer directement en 1/4 de finale.

T. Wells (G-B) se plaçait 3<sup>e</sup> et la pole tombait avec 12 t 5'8" par S. Haynes (G-B). A. Boutin, le 3<sup>e</sup> Français, sur ennuis

mécaniques, ne finissait pas sa manche. **Round 2** : la piste se dégradant de plus en plus, les RC 10 accédaient en masse aux premières places : N. Ward (G-B), le futur vainqueur, réalisait 12 t 5'8", G. Peglar (G-B) également. Déjà le premier 4x4 (de l'Allemand E. Liewald) était relégué à la 10<sup>e</sup> place ! G. Land (G-B) sur un autre Zerda ne pouvait faire mieux que 32<sup>e</sup>. Quant aux Hot-Shots, c'était plutôt la déroute. Les Français n'améliorèrent pas leurs performances.

**Round 3** : après le déjeuner, un « temps record » allait tomber. La barre des 13 t fut franchie par N. Ward en 5'25" après une manche super claire (je le sais, je tournais dans sa série). M. De Marchi (I) montait à la 5<sup>e</sup> place et J. Booth (G-B) à la 4<sup>e</sup>. G. Peglar (G-B) améliorait son temps et se retrouvait second avec un très bon 12 t 5'5".

P. Corval (F) cassait et le 3<sup>e</sup> Français réalisait son premier 9 t, ce qui le remontait dans le classement.

**Round 4** : pas de changement. Aux dix premières places, on retrouvait neuf Asso et un Scorpion (neuf Anglais et un Italien). Dans l'ordre : Ward, Peglar, Haynes, Booth, De Marchi, Newey, McRae, Harris, Wells, Benson. Quelques temps : record absolu du tour : 20" (Harris). Les meilleurs pilotes tournaient régulièrement en 24/26". P. Corval et D. Blandin descendirent tous les deux à 25,8" au tour. La piste était alors fermée. A l'issue de ces qualifications, la conclusion était la suivante : sur cette piste, il fallait avoir un 4x2 très bien suspendu et braquant fort. L'Asso remplissait parfaitement ces conditions et il suffisait d'aller à fond dans les lignes droites, relâcher les « gaz » à l'entrée des virages, laisser tourner le buggy, puis remettre la puissance avec un très léger contrebraquage pour éviter tout début de dérapage. Les 4x4, quant à eux, étaient pratiquement impilotables, rebondissant un peu au hasard sur la piste et, en fait, ne prenaient l'avantage sur un 4x2 qu'à la sortie des virages grâce à la motricité. Fort de ces constatations, je décidais de transformer

ops  
**Serpent QUATTRO 4-WD**

**1<sup>er</sup> 2<sup>e</sup> 3<sup>e</sup> 4<sup>e</sup> 5<sup>e</sup>**

**CHAMPIONNAT D'EUROPE 85**

**HOLLANDE**

B.P. 129 91004 EVRY Cédex Tél. : (6) 086.17.98

7ici Pub. (6) 063.71.11

mon Zerda en 4 x 2 pour pouvoir me battre pendant les finales : je retirais les cardans AV. A l'arrière, des ressorts AV de Rock'n City étaient installés, serrés seulement de manière à maintenir le buggy à environ 1,5 cm du sol ! A l'avant, des pneus à picots usés de Zerda et à l'arrière des pneus les plus accrocheurs possibles. Ne pouvant plus tourner sur la piste fermée, plusieurs pilotes allèrent sur la piste 1/8 thermique adjacente. Sur les parties en pelouse, le « faux Zerda » se comportait bien mieux que précédemment et je décidais de garder ces réglages pour le lendemain. Je vous dis tout cela car rien n'est plus frustrant que d'avoir un super buggy sur une piste en poussière glissante ou en boue (genre Saint-Gratien) et que ce même buggy soit incapable de faire un temps, à moteur égal, avec un RC 10.

Le soir, repas au centre de loisir adjacent et disco pour les pilotes (pour moins de 40 F !). Anecdote : les Anglais, G. Peglar en particulier, dansent fort bien ! Si ! Si !

## Les finales

En général, en électrique, les places en finales A, B, C, etc., sont définies suivant le classement obtenu à la fin des qualifs. Pour ce championnat d'Europe, nous eûmes droit à un petit changement et le schéma devenait le suivant : les quatre premiers pilotes étaient qualifiés en finale directement, puis les 2 x 7 suivants étaient qualifiés pour les deux demi-finales : 1/2 finale A et 1/2 finale B. Comme les manches se couraient à dix, il restait encore deux-trois places pour les pilotes venant des quarts de finales A et B. Idem pour les quarts et les 1/8 de finale, les trois pilotes de chacune de ces manches passant dans la « finale suivante ». En 1/16 de finale se trouvaient seulement trois pilotes + un abandon, donc ceux-ci furent qualifiés directement en 1/8 de finale.

Une période d'essais libres était prévue avant les finales mais vu l'état de la piste, transformée en borbier pendant la nuit (un temps à ne pas mettre une électrique dehors !), elle fut annulée et remplacée par 2 mn d'essai avant chaque manche. Heureusement, car de nombreux 4 x 2 eurent des surprises et il fallut changer les pneus : c'était enfin une journée pour les 4 x 4 ! Cela allait se confirmer par la suite : un seul exemple, George Land (G-B), sur Zerda, remonta des 1/8 de finale en finale. Pas mal à ce niveau !

Vers les 13 heures commençait donc le 1/8 de finale A. On retrouvait deux Français : Boutin et Blandin. Ce dernier était repassé à la hâte en 4 x 4. Après un départ assez clair, l'Allemand S. Grosse sur un 4 x 4 Petermann prenait la tête pour ne plus la lâcher, réalisant 11 t. Derrière, la bataille était rude et D. Blandin parti 6<sup>e</sup> remontait place par place pour finir second avec 11 t. Bechler (RFA) finissait

Noms	Position finale et pays	Voitures	Moteur	Variateur : R - si marche AR	Accus nombre et marque	Pneus AV et AR
N. Ward	1. G.B.	RC 10	Reedy Argent	Laser MK 1 R	7. (OF)	MRC - Frog
L. Harris	2. G.B.	RC 10	Demon Argent	Demon 2DH R	7. Demon	Mardave - Frog
S. Haynes	3. G.B.	RC 10	Demon Orange	Demon 2DH R	7. Laser	- Frog
M. De Marchi	4. ITA	RC 10	Reedy Orange	Demon R	7.	- YOU-G
U. Pernice	5. ITA	RC 10	Reedy Double	Demon R	7. CS	HOLIDAY - YOU-G
J. Booth	6. G.B.	RC 10	Demon	Demon 2DH R	7. Demon	3x2 - Frog
G. Peglar	7. G.B.	RC 10	Parma Sprint	Laser FET R	6. Laser	Asso - YOU-G
G. Land	8. G.B.	Zerda	Parma Sprint	Résistance Parma 1/2 Ohm	6. Parma	Zerda - Zerda
S. Mc Rae	9. G.B.	RC 10	Trinity Double	Laser Fet R	7.	Mardave - Frog
T. Wells	10. G.B.	RC 10	Reedy Orange	Demon R	7. Asso (PC)	MRC - Frog
A. Benson	11. G.B.	Scorpion	Parma Enduro	Fire Fly R	6. (OK)	Mardave - Mardave
C. Meril	12. AUS	RC 10	Demon Orange	Demon R	7. (PC)	Asso - Asso
K. Moore	13. G.B.	RC 10				
M. Bettison	14. G.B.	RC 10				
S. Kaske	15. GER	RC 10	Master Blaster	Personnel	7.	MRC - MRC
S. Newey	16. G.B.					
K. Blears	17. G.B.	RC 10	MG Double	Demon	6.	Asso - You-G
N. Adams	18. G.B.	RC 10	Demon Or	Demon 2DH R	6. Demon	Superchamp. MRC
I. Littley	19. G.B.	RC 10	Demon Double	Quasar	7.	MRC - Frog
P. Stenvens	20. G.B.	Zerda	Parma Sprint	Demon R	6. Parma	Zerda - Zerda
R. Isherwood	21. G.B.	Hot Shot				
E. Liewald	22. GER	Petermann	Demon Or	Personnel		Progress - Progress
D. Harris	23. G.B.	RC 10	Demon Argent	Demon 2DH R	7.	Tamiya - MRC
S. Mansson	24. SWE.	Hot Shot	Tamiya Technipower	Tiger	7. CS	Tamiya - Tamiya
M. Howard	25. G.B.	Hirobo				
C. Keil	26. GER	RC 10	Reedy Jaune E	CS	7. Pers.	Asso - YOU-G
P. Corval	27. FRA.	Bulldog	Fraise Spécial	Fetish Demon	7. (OK)	Mugen - Mugen
S. Oberlé	28. GER	RC 10	Demon Orange	Personnel	6. Demon	Rough Rider - YOU-G
D. McLarney	29. G.B.	Scorpion	Le Mans 480T	Quasar	6.	CRP - Frog
J. Adams	30. G.B.	RC 10	Demon Argent	Demon 2DH R	6. Demon	Superchamp - MRC
M. Kleinschmidt	31. GER	RC 10	Reedy	Demon	6. Demon	Tamiya - YOU-G
S. Grosse	32. GER	Petermann	Sprint	Personnel R	6. Parma	Progress - Progress
G. Bechler	33. GER	RC 10	Demon Argent	Demon R	6.	Tamiya - YOU-G
P. Srna	34. AUS.	Dogfighter	MG	Demon R	7. (OI)	
M. Langridge	35. G.B.	Hot Shot	Parma Enduro	Laser R	6.	Hot Shot - Hot Shot
M. Kleinhaus	36. GER	RC 10	Parma		7.	Graupner - Asso
D. Blandin	37. FRA.	Zerda	MG 23T de 23/24	Chabert	7. CS	YOU-G - Zerda
G. Kleinhaus	38. GER	RC 10	Demon		7.	Graupner - Asso
D. Spongla	39. ITA.	Coyote				
K. Obrecht	40. AUS.	RC 10	Demon Orange	Novak	7.	Kyosho - MRC
B. Loir	41. BEL.	Zerda	Reedy	Demon R	6. Ever Ready	Progress
P. Markulla	42. SWE.					
H.P. Lulei	43. AUS.	RC 10	Demon Orange	Demon R	7. Demon	MRC - Frog
G. Wallinder	44. SWE.					
A. Schmiedeberg	45. GER.					
Y. Tatsuo	46. ITA.	Dogfighter	Reedy	Sanwa	7. Yokomo	Yokomo - Yokomo
E. Cavedon	47. ITA.	Coyote				
A. Boutin	48. FRA.	Hunter	Demon Orange	Robbe R	6.	Superchamp - S.C.
W. Menne	49. GER.	RC 10	Parma Double	R	7.	MRC - YOU-G
G. De Bernardini	50. ITA.					
I. Horst	51. GER.	Hot Shot	Master Blaster		7.	Hot Shot - Hot Shot
P. Peter	52. GER.	Hirobo	Parma		7. Parma	
T. Pyffers	53. BEL.	Frog	AYK	RM 7	6. Ever Ready	Ford Ranger - F.R.

3<sup>e</sup> avec 11 t. A. Boutin, auteur d'une très belle course, terminait 7<sup>e</sup> après avoir accroché pendant un temps la 4<sup>e</sup> place. Les trois premiers se qualifiaient donc pour les 1/4 de finale.

**Dans le 1/8 de finale B :** Land (G-B), Kleinhaus et Srna (Autriche) se qualifiaient pour les 1/4 de finales. Sur les six nouveaux qualifiés quatre possédaient un 4 x 4. Je vous avais dit que les 4 x 4 adorent la boue !

**Les 1/4 de finales :** la piste se dégradait de plus en plus et le niveau de pilotage augmentant, le spectacle était assuré ! D'ailleurs, en ce dimanche de finale, les spectateurs, malgré la pluie battante, étaient venus en masse. Le manque de compresseur se faisait sentir, et il fallait activement jouer du chiffon ! Une toute petite remarque (la seule !) concernant l'organisation : il aurait fallu prévoir un temps un peu plus grand entre les 1/8 et 1/4 de finales, car les pilotes passant de l'une à l'autre eurent à peine le temps de charger. En effet, avec sept éléments, le temps de charge s'allonge considérablement. Ce problème s'est également posé pour un ou deux concurrents en finale (elles étaient courues en trois manches).

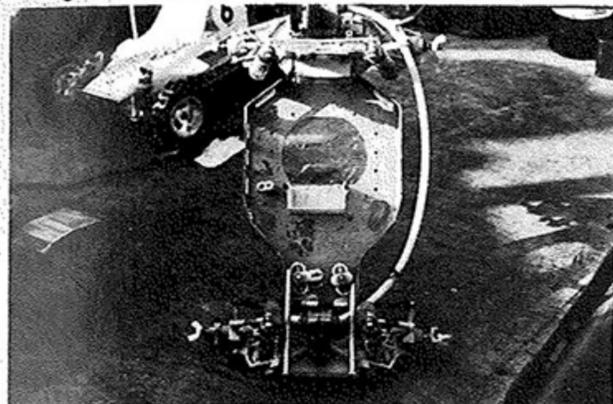
Un point à surveiller pour les futures courses.

**1/4 de finale A :** on commençait à voir des noms connus : J. Adams (G-B), Isherwood (G-B), Bettison (G-B), etc. Dès le départ D. Harris (RC 10) prenait largement la tête, suivi de Isherwood (4 x 4) et Bettison. Derrière, D. Blandin, dont le Zerda pouvait enfin s'exprimer, remontait rapidement à la 4<sup>e</sup> place et engageait la lutte avec Bettison quelques mètres devant (les deux premiers étant « irrattrapables »). Malheureusement, le moteur du Français se bloquait au 6<sup>e</sup> tour (aimant décollé) et il finit dernier des deux quarts de finale (A et B), ceci le reléguant dans les profondeurs du classement final (37<sup>e</sup>). Les autres positions restèrent les mêmes jusqu'à la fin des 5 mn.

**1/4 de finale B :** P. Corval, le dernier Français en lice, n'avait alors qu'un but : finir dans les trois premiers. Dans cette manche on retrouvait des noms tels que N. Adams, C. Keil, etc. Après un départ assez confus, les places se stabilisaient ainsi : 1<sup>er</sup> G. Land, 2<sup>e</sup> N. Adams ; en 4<sup>e</sup> place P. Corval réalisait un superbe parcours au milieu d'une manche de niveau très élevé et avec un Mugen encore meil-

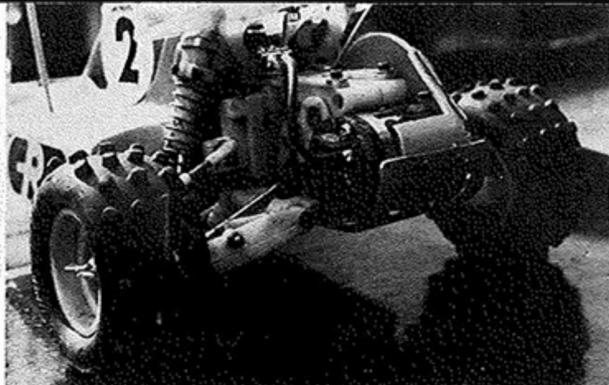


Chargeur Yokomo.



Le 4 x 4 Associated en avant-première.

leur qu'en qualif. Malheureusement, vers la 4<sup>e</sup> minute de course, victime de plusieurs accrochages, il était relégué à la 5<sup>e</sup>, puis à la 6<sup>e</sup> place. Dommage, comme Denis, Pierre avait la possibilité d'accrocher la 3<sup>e</sup> place et ainsi se qualifier tous deux en 1/2 finales. Malgré tout, il réalisait un bon 11 tours et au classement final se retrouvait 27<sup>e</sup>. Le troisième de ce 1/4 de finale étant le Suédois S. Hansson. Pour la petite histoire, entre chaque manche, pour le public, les jeunes membres du club organisateur, qui servaient de ramasseurs, tournaient sur la piste avec des buggies équipés d'assiettes sur lesquelles étaient posées des balles. C'était



RC 10 avec moteur Trinity (le seul !).



Un champion d'Europe heu ... reux !

à celui qui garderait le plus longtemps la balle ! A propos de ramasseurs, seuls ceux-ci avaient le droit d'être sur la piste (agréable de n'avoir pas à assurer le ramassage) et lorsqu'un buggy, pour une raison quelconque, s'arrêtait dans une manche, ils le gardaient à l'écart sans le rendre au mécano du « pauvre » pilote trahi par sa mécanique. D'où la nécessité d'avoir un buggy ultra fiable : j'ai vu un Allemand perdre sa manche simplement à cause d'un pare-choc frottant sur une roue avant et son mécano ne pouvait pas intervenir !!

Après cette petite « pose écrite » les 1/2 finales :

# AUTO8 COURSE

1/2 finale A : on retrouvait deux 4x4 et huit 4x2. Niveau élevé puisque l'on eut droit à un 12 t et six 11 t. Les places changeaient très souvent, je me contenterai de vous donner les deux premiers qui furent qualifiés d'office pour la finale : L. Harris (G-B), 12 t 5'21", et U. Pernice (I), 11 t 5'3". P. Stevens (G-B) aurait pu avec son 4x4 finir second mais dans la dernière minute il cassa son servo de direction sur l'une des fameuses bosses de la ligne droite tant redoutée par les Zerda.

1/2 finale B : des chiffres : trois 4x4 et sept 4x2. Deux pilotes à 12 t et six à 11 t. Les deux premiers : T. Wells (G-B), auteur d'une très belle manche, et S. Mc Rae (G-B).

La finale : il manquait encore deux qualifiés pour celle-ci. Ce fut les deux meilleurs temps (après les quatre pilotes qualifiés d'office) des 1/4 de finales. Dans l'ordre, G. Land avec son Hirobo aux accélérations démoniaques en partie dues à la résistance Parma 1/2 ohms et M. De Marchi (I) passé inaperçu jusqu'ici mais auteur d'un très bon 11 t 5'3". On retrouvait donc dans l'ordre de la grille de départ : Ward, Peglar, Hayes, Booth, Harris (remonté des 1/4 de finales), Per-

## EN OCTOBRE : 8 PROMOS CHEZ

OFFRE VALABLE JUSQU'AU 31 OCTOBRE 1985

dans la limite des stocks disponibles

DÉPÊCHEZ-VOUS !

DETAILLANT  
CLUB SICCOM  
VOIR PROMO PAGE  
27

Ouvert sans interruption du lundi au samedi de 9 h 30 à 19 h 30

Tél. : (1) 340 96 26

MRC

RABBIT

ESSAIS DANS  
CE NUMERO

LES ELECTRIQUES D'AB

- 4) BIG BEAR 940 F
  - 5) GALAXY 4x2 1 290 F
  - 6) ZERDA 4x4 1 490 F
  - 7) BULLDOG 4x4
- AVEC CORDON  
DE CHARGE 1 320 F

NOUVELLE RADIO GRAUPNER

D4

AVEC 2 SERVOS C 505  
790 F



1) RABBIT RACING  
4x4, 2 DIFFERENTIELS 2 440 F

2) RABBIT COMPETITION  
4x4, 3 DIFFERENTIELS 2 690 F

EXPÉDITION SOUS 24 HEURES

PORT FORFAITAIRE : 30 F (France métropolitaine)

DISPONIBLE EN MAGASIN :

KITS et ACCESSOIRES

YANKEE, MRC, SICCOM, GRAUPNER, CIMB

# AB MAQUETTES

218, rue de Charenton 75012 PARIS  
Métro : DUGOMMIER ou MONTGALLET

3) GUEPARD

4x4 LIVRE PREMONTE  
LE CHAMPION D'EUROPE

2 990 F



Point compétition Guapner

Bon de commande à retourner à :

AB MAQUETTES, 218, rue de Charenton - 75012 PARIS

Nom ..... Prénom .....

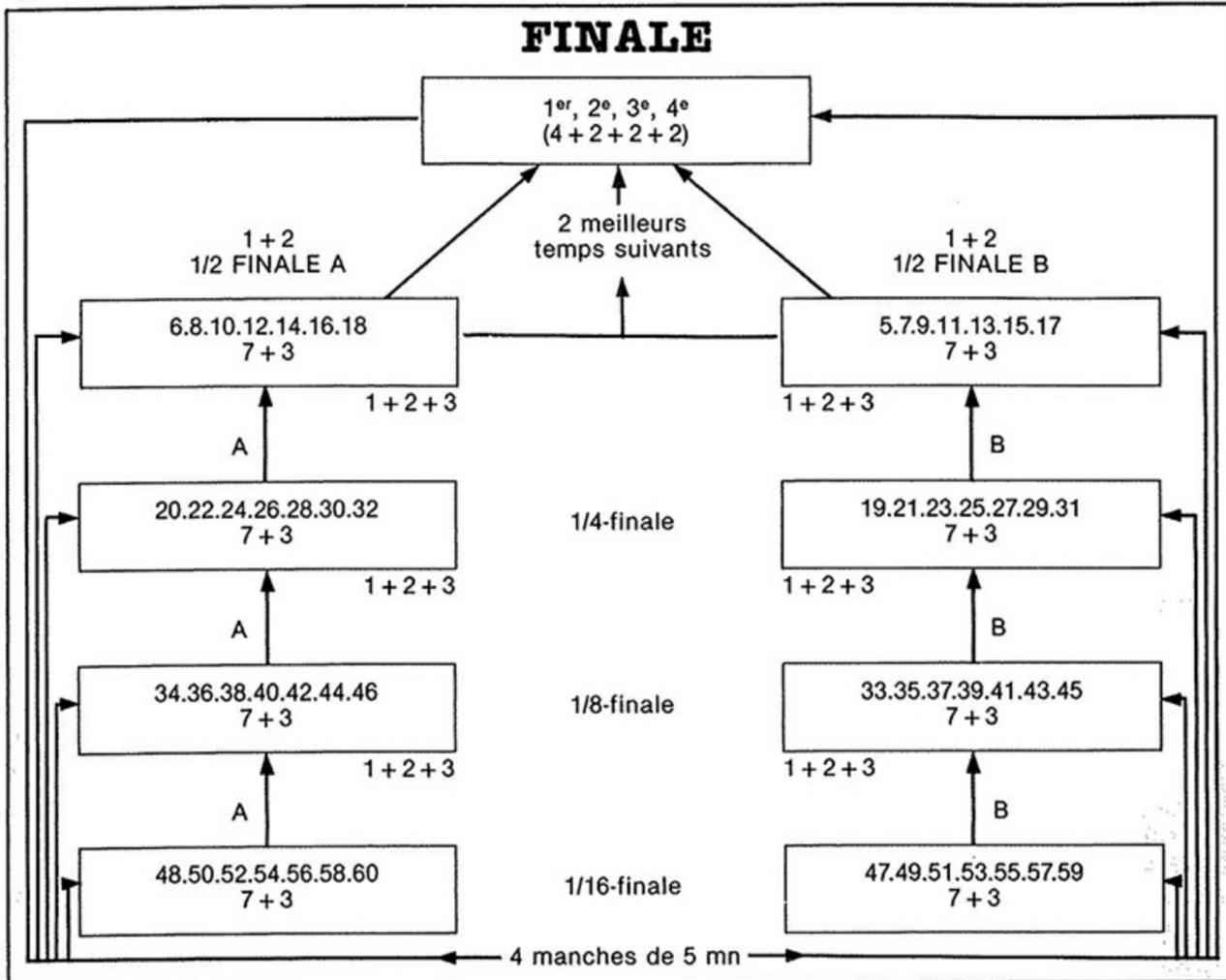
Adresse .....

Ville ..... Code postal .....

Je choisis la promotion n°

Règlement par  Chèque  CCP + PORT 30 F

AB



- 1/16 de finale :** P. Srna (AUS), B. Loir (BEL), P. Pyffers (BEL), Bernadini (ITA).  
Finale non courue.
- 1/8 finale A :** S. Grosse (GER), G. Bechler (GER), T. Peter (GER), P. Markkula (SWE), W. Menne (GER), D. Blandin (FRA), D. Spongia (ITA), I. Horst (GER), A. Boutin (FRA), E. Cavedon (ITA).
- 1/8 finale B :** G. Land (GB), H.-P. Lulei (AUS), K. Obrecht (AUS), Schmiedeber (GER), Y. Tatsuo (ITA), M. Kleinhaus (GER), G. Wallinder (SWE), P. Srna (AUS), B. Loir (BEL), Bernadini (ITA).
- 1/4 finale A :** M. Bettison (GB), D. McLarney (GB), Jane Adams (GB), D. Harris (GB), R. Isherwood (GB), Kleinschmit (GER), M. Langridge (GB), S. Grosse (GER), D. Blandin (FRA), G. Bechler (GER).
- 1/4 finale B :** N. Adams (GB), S. Oberle (GER), G. Kleinhaus (GER), M. Howard (GB), C. Keil (GER), S. Hansson (GER), P. Corval (FRA), G. Land (GB), M. Kleinhaus (GER), P. Srna (AUS).
- 1/2 finale A :** S. Newey (GB), L. Harris (GB), A. Benson (GB), P. Stevens (GB), K. Moore (GB), U. Pernice (ITA), S. Kaske (GER), D. Harris (GB), R. Isherwood (GB), M. Bettison (GB).
- 1/2 finale B :** M. De Marchi (ITA), S. McRae (GB), T. Wells (GB), E. Liewald (GER), I. Littley (GB), C. Merti (AUS), K. Blears (GB), G. Land (GB), N. Adams (GB), S. Hansson (GER).
- Finale :** N. Ward (GB), G. Peglar (GB), S. Haynes (GB), J. Booth (GB), L. Harris (GB), U. Pernice (ITA), T. Wells (GB), S. McRae (GB), G. Land (GB), M. De Marchi (ITA).

nice, Wells, Mc Rae, Land, De Marchi : neuf Asso RC 10, un Zerda.

Après un petit intermède musical offert par une troupe locale de scouts et de guides (avec la présence du maire de la ville), les choses sérieuses s'engagèrent sous la pluie.

La finale allait être courue en trois manches dont les deux meilleures comptées pour chaque pilote. Il est très difficile de commenter cette finale, les numéros étant devenus vite invisibles sous la boue. Un quatrième numéro collé sur l'antenne des autos aurait été le bienvenu.

**Manche 1 :** T. Wells ne prenait pas le départ. Les neuf voitures s'élancent, Ward en tête. Au bout de quelques tours la 8 de Mc Rae abandonne, imitée plus tard par Land. Lutte superbe entre De Marchi et Ward pour la 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> place. L. Harris finit premier, suivi par l'Italien Pernice. Peglar, le second temps des qualif, semble avoir quelques problèmes et abandonne.

**Manche 2 :** Wells ne participe toujours pas. Ward réussit un superbe parcours et signe le meilleur temps de ces manches de finales : 12 t 3'9". Harris est second, Haynes 3<sup>e</sup> dans le même tour, Mc Rae abandonne de nouveau. Peglar se bat avec son autonomie limite (peut-être le temps de charge trop court, dont on a déjà parlé). Cette seconde manche fut très claire, les voitures tournant sensiblement toutes à la même vitesse et régulièrement.

**Manche 3 :** toutes les voitures sont sur la piste cette fois. T. Wells réalise d'ailleurs le 4<sup>e</sup> temps. Ward finit premier

N°	NOMS	PAYS	MANCHE 1	MANCHE 2	MANCHE 3
1	Neil Ward	GB	11 t - 301,0"	12 t - 309,5"	12 t - 316,7"
2	L. Harris	GB	12 t - 314,6"	12 t - 320,1"	12 t - 322,6"
3	S. Haynes	GB	9 t - 334,4"	12 t - 324,6"	12 t - 327,1"
4	M. De Marchi	ITA	11 t - 302,3"	10 t - 300,0"	12 t - 317,5"
5	U. Pernice	ITA	12 t - 324,6"	11 t - 319,8"	11 t - 322,3"
6	J. Booth	GB	10 t - 300,0"	11 t - 310,5"	11 t - 301,9"
7	G. Peglar	GB	8 t - 300,0"	10 t - 303,1"	11 t - 305,3"
8	G. Land	GB	5 t - 300,0"	11 t - 307,1"	2 t - 300,0"
9	S. McRae	GB	4 t - 300,0"	8 t - 300,0"	7 t - 300,0"
10	T. Wells	GB	0 t - 300,0"	0 t - 300,0"	12 t - 323,6"

après une lutte au couteau avec De Marchi, second. Harris est troisième et Haynes cinquième. Booth, sixième, réalise son meilleur temps de finale. Nouveaux abandons de Land et de Mc Rae.

Suite à l'addition des deux meilleures manches de finales Neil Ward est déclaré premier champion d'Europe. Un titre entièrement mérité, car après avoir été le « Top Qualifier » (le premier des qualifiés) et battu le record du nombre de tours il a effectué les manches de finale de main de maître. Viennent ensuite : Harris, Haynes, De Marchi, Pernice, Booth, Peglar (malchanceux), Land, Mc Rae, et Wells. Une superbe remise des coupes a lieu alors pour les 25 premiers, pendant que... le soleil commence à poindre, juste pour les photos du vainqueur qui arrose co-

pieusement de champagne les photographes.

Que dire d'autre, si ce n'est remercier la ville d'Halifax et le club organisateur, dont les membres étaient d'une extrême obligeance, toujours prêts à faire le maximum, pour un excellent meeting, l'un des mieux organisés auquel j'aie eu l'occasion de participer.

Voilà, je vous ai tout narré et malgré le temps nous nous sommes bien amusés. Nous comptons bien l'année prochaine améliorer nos performances pour le second championnat d'Europe Off-Road qui aura sans doute lieu en Autriche, avec, nous l'espérons, un règlement précis, afin que les chances soient plus égales et les résultats encore plus serrés.

**D. Blandin**