

CHAMPIONNAT DU MONDE



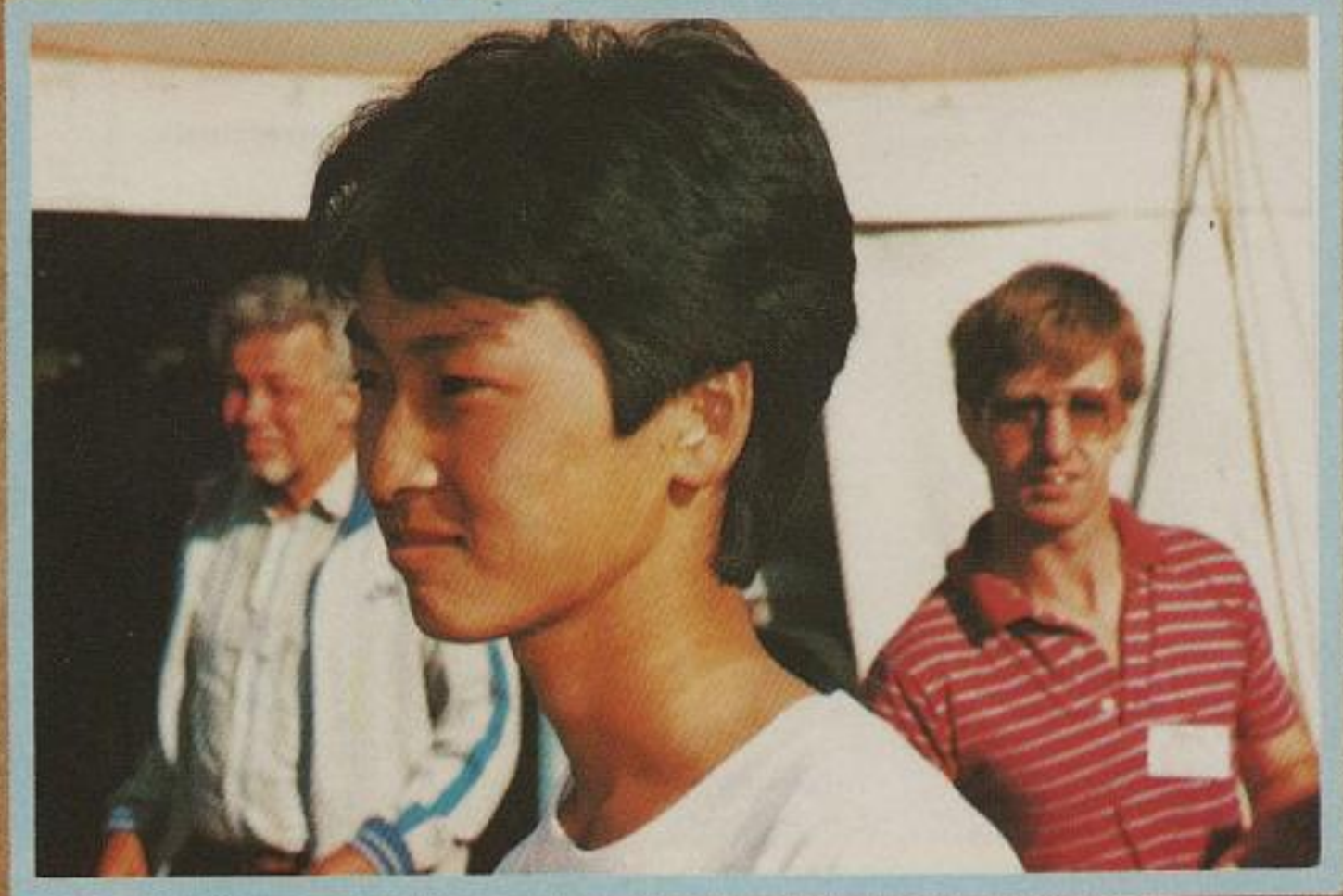
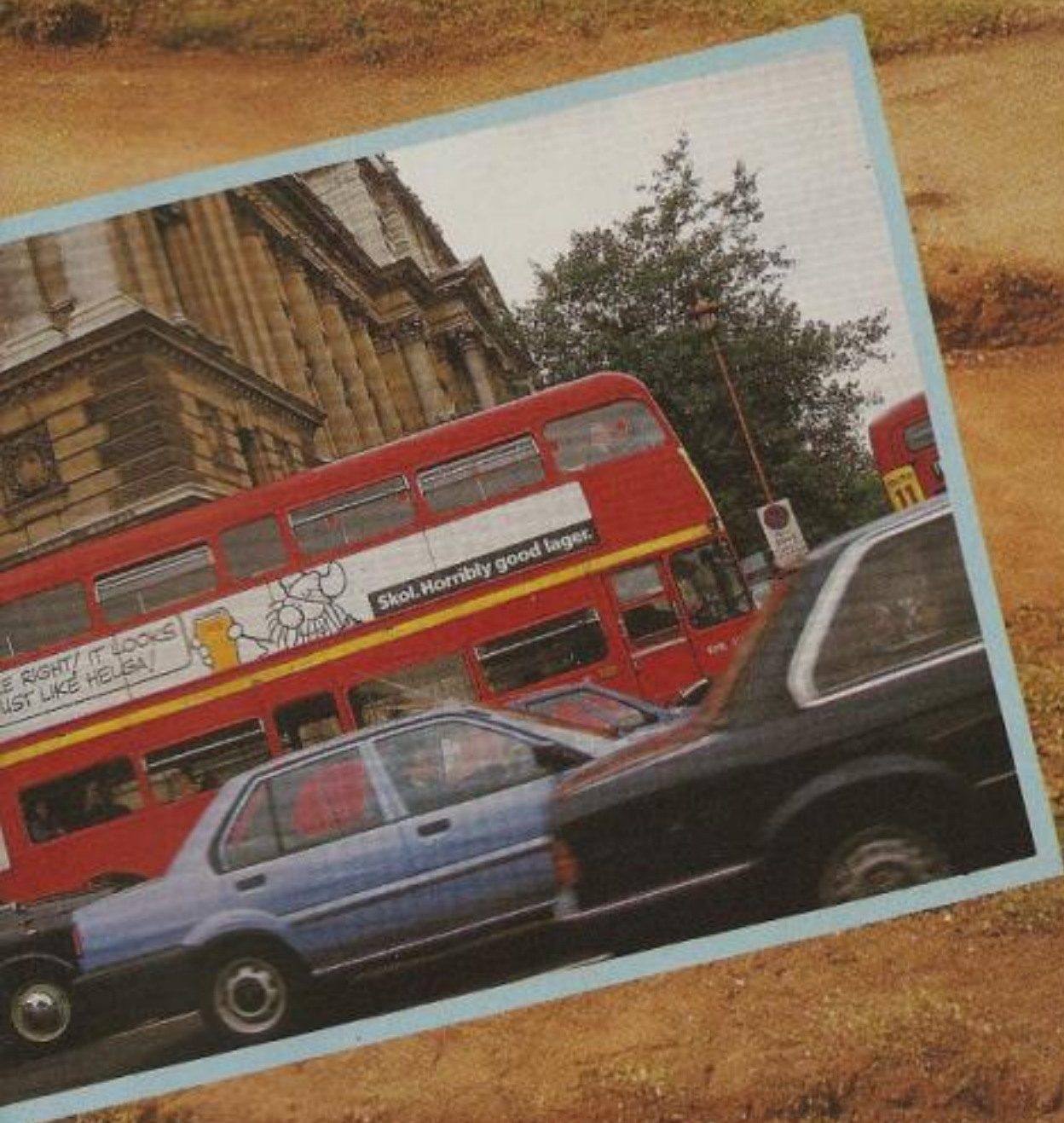
Ci-contre à gauche, Joël Johnson et son Ultima champion du Monde en 2 roues motrices. A droite, le Cat Schumacher et son jeune pilote M. Hirosaka, champion du Monde en 4 x 4.

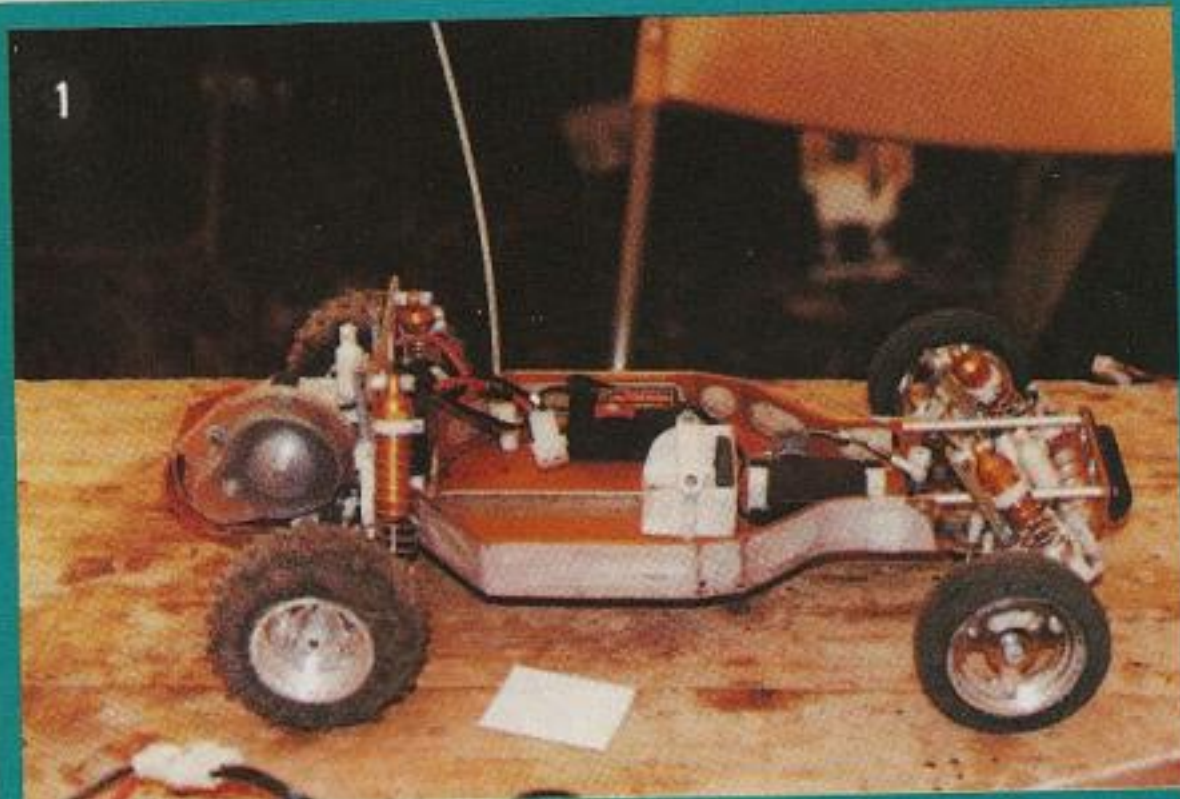


DE T.T. 1/10^e ÉLECTRO

Par Sylvain Cachard et Marc Maurus

C'est en Angleterre, à Romsey plus précisément que le petit monde du tout-terrain électrique se donna rendez-vous, du 3 au 9 août pour participer au 2^e championnat du Monde de la catégorie. Ce championnat donne lieu à 2 courses distinctes : les 4 × 2 et les 4 × 4, chaque catégorie se disputant sur 3 jours.





❶ Le RC 10 de Jay Halsey, notez l'allègement du châssis.

❷ Le Mid de Joël Johnson avec châssis perso.

❸ Look original pour ce prototype Mugen.

❹ et ❺ Le prototype Yokomo.

❻ Un imposant banc de mesure.

❼ Le RC 10 MIP 4 x 4 de Mike Christensen.

L'organisation

C'est le Romsey Off Road Club qui avait la charge d'organiser cette compétition internationale, et il faut bien dire que de ce côté-là, les choses ne furent pas

parfaites. L'accès à la piste n'étant pas flêché, bon nombre de participants durent tourner un bon moment avant de parvenir aux abords de la piste, le fait de rouler à gauche ne simplifiant pas la tâche. Oublions cela et rendons-nous dans les stands couverts. Ceux-ci, trop étroits pour 120 pilotes furent très vite encombrés et difficiles d'accès pour les pilotes et les mécaniciens. La dernière critique que je formulerai concerne le système de comptage. En effet, seul un ordinateur assurait le comptage par l'intermédiaire d'une boucle enterrée sous la piste. Aucun double comptage (manuel ou électronique) ne permettait de vérifier l'exactitude des temps donnés par l'ordinateur. Pour éviter tout problème, les organisateurs rajoutaient, arbitrairement, des tours lorsque l'on observait, sur les feuilles de comptages, des tours effectués en un temps particulièrement long. C'est comme cela qu'au cours des qualifs, certains concurrents se retrouvaient avec 4 ou 5 tours rajoutés arbitrairement par les chronométreurs ! Une telle technique est applicable dans une course amicale, mais certainement pas dans un championnat du Monde.

Voyons maintenant les points positifs dans l'organisation. A son arrivée, chaque concurrent se voyait remettre 2 badges lui permettant, ainsi qu'à son mécano, d'accéder aux stands à l'abri de la foule. La zone entourant la piste comprenait des stands pour les revues Radio Race Car et Model Car ainsi qu'un stand Parma qui était le sponsor officiel de ce championnat. Ce fabricant mettait à la disposition des concurrents un intéressant service de remise en état des moteurs électriques. En

plus de cela, on trouvait un stand de la boutique The Racer Source, SRM Racing où chaque concurrent venait s'approvisionner en pièces diverses. Enfin Kyosho mettait à la disposition de ses pilotes un stand où ceux-ci pouvaient venir se ravitailler !

La piste présentait 3 bosses délicates à passer, un virage relevé, apprécié des pilotes américains et 3 types de revêtement : une partie en terre sèche, une partie en terre très grasse et une partie où du ciment apparaissait avec le passage des voitures. Reportez-vous aux photos en ce qui concerne le tracé.

Catégorie 4 x 2

Dans cette catégorie trop peu développée dans notre pays, nos espoirs reposent sur A. André, D. Blandin, J.-M. Fraisse, T. Grall, E. Lavelatte, C. Dauriac et J. Rosas utilisant des Ultima. On trouve en plus E. Raymond avec un PB et J.-P. Glasse avec le prototype MRC.

Le lundi, réservé aux essais libres et contrôlés, va nous permettre de faire le tour des stands, et beaucoup de nouveautés nous attendent. Voyons les différentes marques représentées.

ASSOCIATED

Le RC 10, champion du Monde en titre grâce à Joy Halsey, fait figure de favori, d'autant plus que les fameux moteurs de Mike Reedy propulsent un bon nombre de ces engins. Les principales modifications concernent le châssis. Celui-ci est en effet très allégé ou remplacé par un châssis plat en carbone ou en époxy. La répartition des masses a été modifiée et le pack d'accus prend maintenant place dans l'axe de l'auto, ce qui procure moins d'inertie transversale lors des changements d'appuis. De plus, des jantes grand diamètre sont utilisées afin d'utiliser les pneus Kyosho à pavés qui firent l'unanimité lors de cette compétition. Les Américains utilisaient aussi



A gauche, M. Rossetti un «pro» de la piste 1/8^e également amateur de caleçons ! Ci-contre un très beau Schumacher Cat.

des renvois de direction en alu et montés sur roulements afin d'obtenir une meilleure précision au niveau de la direction. De larges ailerons avec des dérives latérales rajoutées viennent encore améliorer le comportement très sain de ces engins. Une suspension parfaite faisait que les RC 10 volaient littéralement sur les bosses et les trous de la piste.

La société MIP propose pour cette voiture une nouvelle suspension arrière par bras tirés. Les favoris utilisant des RC 10 sont : Joy Halsey (champion du Monde 4 x 2), Tony Neisinger (double champion du Monde piste 1/12^e), Jamie Booth, Eustace Moore et Mike Christensen.

KYOSHO

Ce fabricant japonais a mis des moyens très importants afin d'obtenir un bon résultat. On ne s'étonne donc pas de trouver un grand nombre d'Ultima dans les stands. Les engins sont très proches du modèle d'origine. Kyosho propose une platine en époxy ainsi que de nouveaux supports d'amortisseurs avec plusieurs trous de fixation pour les rotules permettant le réglage du carrossage arrière. Comme pour les Asso, les barres anti-roulis ne sont pas utilisées.

Les meilleurs pilotes Kyosho sont Joel Johnson, Kris Moore, K. Kondo. Il faut noter que l'Ultima de Joel Johnson possédait un châssis plat en carbone (style Asso). La répartition des masses a été modifiée en positionnant l'accu dans l'axe de la voiture. Sur la plupart des Ultima, la carrosserie d'origine est abandonnée au profit d'une carrosserie d'Optima pro-légère et offrant une meilleure protection des différents éléments. Sur la piste, l'Ultima est moins impressionnant à voir évoluer que le RC 10, mais nous verrons ultérieurement que cela ne veut rien dire.

JR.X2

Sous ce nom de code se cache une nouveauté américaine utilisée par les pilotes du team Losi. Le JR.X2 sera distribué par la société RPS aux États-Unis. Le train avant est classique ressemblant à celui de l'Ultima. Le châssis est plat en carbone et l'accu de propulsion est dans l'axe de la voiture comme beaucoup de réalisations américaines. Le train arrière est triangulé. Mais le tirant supérieur n'est pas parallèle au triangle inférieur. Il a plutôt tendance à être dans l'axe de la voiture comme la biele de réglage du pincement. Pour finir, le moteur est en porte-à-faux arrière. Le team Losi, constitué de bons pilotes tels que Ron Rosetti, Gary Kyes et bien-sûr Gil Losi Junior et Senior, ne sera jamais en mesure d'atteindre la finale A, ceci pouvant s'expliquer par le manque d'expérience sur cette voiture trop récente.

SCHUMACHER

Avec des pilotes tels que Phil Davies (inscrit au dernier moment et en 4 x 2 uniquement) ou Glyn Peglar, on pouvait s'attendre à de bons résultats. En fait, il s'avérera que les 4 x 2 à moteur central ne seront pas dans le coup, le train moteur n'étant pas suffisamment chargé. Certains pilotes ont carrément retourné le bloc arrière afin que le moteur soit derrière les roues. Davies et Peglar innoveront



en fixant 3 accus en position normale et 3 accus en porte-à-faux derrière la cellule arrière. Toutes ces modifications ne suffiront pas à rendre l'engin compétitif.

Dans le camp allemand, on note la présence de 2 traction-avant reprenant un bon nombre de pièces Schum. Le moteur est juste derrière le train avant. On trouve ensuite le pack d'accus et le servo complètement à l'arrière de la voiture. Sur la piste, la voiture est hyper stable et semble très facile à conduire. Cependant, les accélérations semblent moins franches qu'en propulsion.

LES AUTRES

PB : d'origine, ils ont les mêmes problèmes que les Cat.

MUGEN : une nouveauté dont je vous reparlerai en 4 x 4. Son moteur central le rend peu performant.

MRC : J.-P. Glasse essayait le prototype en 4 x 2, mais là aussi, le moteur central ne semble pas être la meilleure solution.

Les moteurs

Comme d'habitude, un grand nombre de moteurs Reedy très performants. Ce sont les «Point Argent» qui étaient utilisés en 4 x 2 par beaucoup d'Américains. Toujours chez les Américains, les moteurs Twisters et Trinity semblent très performants. Parallèlement à ces marques de moteurs connus, on découvrirait les moteurs Révolution apportés par le team Losi. Ces moteurs existent en 4 versions, dont les 2 x 17 t et les 2 x 15 t, ce qui doit être assez monstrueux. Ces moteurs sont d'une finition excellente. De belles boîtes permettent de les ranger et un petit compartiment est réservé à la visserie et au pignon moteur, la classe !

La surprise vient des moteurs japonais qui sont maintenant très performants. Chez Kyosho, outre les moteurs de la série SPA, un nouveau Le Mans 240 Sport est disponible (pas encore en France). Il donnera de très bons résultats lors de ce championnat. Toujours chez les Japonais, les moteurs UNO HPI et Peak Performance feront très bonne impression. LRP, Demon, MG, Parma étaient aussi représentés et pour le clan français, les

moteurs Drastic, par l'intermédiaire de J.-M. Fraisse, propulsaient les Ultima du Team.

Divers

Sur le stand de Bob Novak, on pouvait découvrir les nouveaux chargeurs Delta Peak disponibles en 2 versions, avec ou sans le voltmètre digital. Ce chargeur permet de faire de la charge rapide ou lente.

Au hasard des stands, on pouvait aussi découvrir un testeur d'accus intéressant. Celui-ci décharge, à intensité constante le pack tout entier ou les éléments séparément. Ce système permet d'abord d'appairer les éléments, puis, à la fin de la charge, de contrôler l'autonomie restante dans le pack afin d'ajuster au mieux le rapport.

Les qualifs

La visite des stands étant terminée, nous allons nous rendre sur la piste pour voir ce qu'il en est des qualifs. Chaque pilote disposait de 6 manches pour faire un temps. Ces qualifications seront dominées par les pilotes américains. C'est une lutte sans merci qui s'engage entre Jay Halsey et son RC10/Reedy, Joel Johnson et son Ultima/Trinity et Kris Moore qui décrochera finalement la pole position en réalisant 16 t en 5'14"41 avec son Ultima/Twister. 1'27" derrière, on trouve Jay Halsey suivi de Joel Johnson, Jamie Booth et Katsumori Kondo. Ces 5 pilotes seront les seuls à réaliser 16 t. Les 5 autres pilotes parvenant à se qualifier pour la grande finale sont Masami Mirotsaka, Mike Christensen, Kevin Moore, Eustace Moore et Rory Cull.

Durant ces qualifs, le départ adopté par l'IFMAR se révéla réellement inadapté. Les voitures sont en effet positionnées sur 2 lignes distantes de 1 mètre. Chaque pilote part donc 3 fois devant et 3 fois derrière. Ce système est probablement le meilleur qui soit pour provoquer un carambolage au départ. Sur les 72 départ de la catégorie 4 x 2, seul 2 ou 3 n'ont pas donné lieu à un carambolage. Avec un niveau aussi élevé que celui de ce championnat (57 pilotes réalisèrent 15 t), on imagine bien l'importance du départ. Un départ classique sur une ligne s'avère moins dangereux car je vous laisse imaginer ce qui se



passé lorsque la voiture devant vous ne part pas ou lorsqu'elle part en sens inverse !. Lors de ces qualifications, les Français n'ont pas brillé, ceci pouvant s'expliquer par un manque d'expérience en ce qui concerne le 4 x 2. Il faut noter aussi un style de pilotage différent de celui des Américains. On a donc Denis Blandin 50°, Jean-Michel Fraisse 53°, Thierry Grall 59°, Alain André 78°, Jean-Pierre Glasse 85°, José Rosas 90°, Éric Raymond 107° et Éric Lavelatte 110°.

A l'issue des qualifs, chaque pilote participait à une manche finale sauf pour la finale A se disputant en 3 manches. Il serait fastidieux et inintéressant de vous parler des 12 finales, je ne parlerai donc que de la finale A.

Finales A

1^{re} MANCHE : Le timing n'étant pas respecté, je ne pourrais vous parler de cette manche que j'ai manquée. Sachez simplement que c'est Joel Johnson qui l'emporte, seul pilote à réaliser 16 t dans cette manche. Derrière, on trouve Kris Moore et Jamie Booth.

2^e MANCHE : Au signal du départ, les 3 Ultima et les 7 RC 10 bondissent. Kris Moore, Jay Halsey et Johnson partent en tête. Derrière, on trouve Jamie Booth et Rory Cull qui a pris un bon départ. Jay Halsey se retourne laissant passer Joel Johnson et Jamie Booth. Kris Moore fait une faute et entraîne plusieurs voitures avec lui. Il ne pourra repartir. C'est Mike Christensen, jusqu'alors 5^e, qui prend la tête suivi du très régulier Rory Cull et de Jamie Booth. Joel Johnson est cinquième derrière Katsumori Kondo. Joel Johnson et Jay Halsey se disputent la 5^e place. Mike Christensen mène toujours avec une ligne droite d'avance sur Jamie Booth. Kevin Moore, très régulier dans la dernière minute, parviendra à passer Johnson et Halsey. L'ordre ne sera plus modifié jusqu'à la fin malgré le fait que Rory Cull et Masami Mirosaka soient juste en autonomie. Dans cette manche, tous les pilotes réalisèrent 15 tours sauf Kris Moore, à cause de problèmes mécaniques.

3^e MANCHE : Avant le départ, la tension est grande car au moins 6 pilotes peuvent encore l'emporter. Kris Moore passe en tête alors que Jamie Booth fait l'intérieur à Jay Halsey et se retrouve second. Joel Johnson attaque et passe très proprement Jay Halsey. Kris Moore se retourne sur la bosse, et c'est Joel Johnson qui s'empare de la tête, Jamie Booth étant

contraint à l'abandon : train avant endommagé. Jay Halsey et Katsumori Kondo suivent juste derrière le leader, alors que plus loin, on trouve Rory Cull et Mike Christensen qui se bat avec Kris Moore, grâce à un pilotage coulé, conforte sa place en tête, jusqu'à ce qu'il se retourne et perde 5 secondes sur le toit. C'est Jay Halsey qui s'empare de la tête et Kris Moore est 3^e. Jay Halsey fait à son tour une erreur sur la bosse, décidément peu appréciée des pilotes et de leurs voitures. C'est Katsumori Kondo, très régulier, qui s'empare de la tête pour ne plus la quitter. Kris Moore et Joel Johnson suivent derrière. Johnson se rapproche et c'est Kris Moore qui craque. Il se fera passer par Johnson et Hirosaka bien remonté. K. Kondo va passer de justesse et réalisera 16 t malgré son fil d'antenne traînant par terre au bout de 3 minutes de course.

A l'addition des temps, c'est Joel Johnson qui va devenir le nouveau champion du Monde 2 roues motrices. Derrière, on trouve Katsumori Kondo et Kris Moore. Seuls ces 3 pilotes réalisèrent 16 t en finale. On retrouve donc les 3 Ultima aux trois premières places devant les 7 RC 10. On peut donc dire qu'en 4 x 2, la victoire Kyosho est totale.

Tout va maintenant être à recommencer, et peut-être qu'une nouvelle hiérarchie va s'établir.

Catégorie 4 roues motrices

La journée du jeudi a permis aux pilotes de peaufiner leurs 4 x 4. Certains pilotes mirent cette journée à profit pour monter entièrement une nouvelle voiture, c'est par exemple le cas de Masami Mirosaka dont on reparlera. Faisons maintenant le tour des stands dans lesquels beaucoup de nouveautés nous attendent.

SCHUMACHER

Peu de nouveautés sur les Cat depuis les championnats d'Europe mis à part une voie arrière élargie. Avec 36 voitures engagées et d'excellents pilotes, le Cat semble partir favori. On trouve en effet des noms tels que Glyn Pegler ou Jamie Booth. Il faut noter que le champion d'Europe en titre, Phil Davies, ne participe pas à cette manifestation car non sélectionné (tout comme Andy Dobson d'ailleurs).

PK commercialise pour le Cat un châssis en Coral Ultra rigide. Celui-ci existe en 2 versions : position classique des accus ou position en 2 x 3 reprenant les mêmes fixations que la Corally. Quelques Américains utilisaient des châssis en carbone avec les accus en 2 x 3 comme Clif Lett par exemple. A noter enfin que la marque Schumacher va de nouveau être importée en France, mais par la société « 3 pylones ».

KYOSHO

La plupart des pilotes Kyosho utilisaient une voiture de conception nouvelle : le Mid Optima. Le moteur est au centre, juste derrière le pack d'accus. Une courroie à gros module relie le train avant au train arrière. Un différentiel à billes se trouve à l'arrière, tandis qu'à l'avant, le choix est laissé libre entre le différentiel à billes, les roues libres ou encore les deux ensembles. Un châssis et une platine en carbone assurent une rigidité excellente. La suspension reprend quant à elle, un bon nombre de pièces de Turbo Optima. Le comportement de ces engins sur la piste semble très bon tandis que la transmission est un exemple de liberté, pour peu que l'étanchéité soit soignée.

Je profite de cela pour vous signaler que les Américains n'utilisent aucunes protections moteurs afin d'éviter tout problème de chauffe. Cependant l'usure des moteurs est plus rapide, mais cela ne gêne pas les Américains (Reedy, Twister, Trinity, Révolution Racing Motors, Parma). De même, la plupart du temps, les transmissions ne sont pas protégées, mais avec la force centrifuge, les graviers sont éjectés vers l'extérieur.

Revenons au Mid, avec toujours chez les Américains des châssis en carbone permettant une disposition en 2 x 3 des accus. Sur ce modèle, la répartition des masses est modifiée et le centre de gravité est nettement abaissé.

Parmi les 32 modèles Kyosho engagés, on dénombrait 29 Mid Optima, 2 Turbo Optima très modifiés et un Optima pro.

YOKOMO

Encore une nouveauté japonaise utilisée par bon nombre d'Américains et de Japonais. On trouve en effet 14 de ces protos et 2 Dog Fighter.

Le châssis est plat en carbone, assez large permettant de positionner les accus en 2 x 3

le moteur est central, 2 courroies assurant la transmission de la puissance aux trains avant et arrière. Un large rigidificateur renforce le châssis à l'avant. La transmission de puissance sur le train avant est réglable. Là aussi, le pilote peut utiliser diff. ou roues libres. Les amortisseurs sont d'un genre nouveau et à double effet sur certaines voitures. Une baignoire en lexan vient compléter le tout. Un centre de gravité extrêmement bas donne à ces voitures un très bon comportement.

MUGEN

Encore une nouveauté japonaise à moteur central et transmission par courroie. Je vous laisse découvrir les photos de cet engin au look très particulier.

MIP

Ce fabricant américain propose pour le RC 10 un kit de conversion en 4 x 4. Une chaîne relie le train avant au train arrière. A l'avant un minuscule différentiel transmet, par l'intermédiaire de cardans homocinétiques, la puissance aux roues. Le comportement est le même qu'en 4 x 2 mais la chaîne semble être une solution un peu dépassée à ce niveau là. On comptait cependant 5 RC 10 MIP.

TAG Coyote

L'équipe italienne utilisait la même version que celle des championnats d'Europe en Autriche.

PB

Quelques nouveautés sur le Mini Mustang avec une nouvelle transmission, une baignoire en lexan et une nouvelle carrosserie. D'une manière générale, les Mini Mustang étaient très mal à l'aise sur ce circuit.

Divers

Au hasard des stands, on pouvait découvrir un Ultima 4 x 4 à transmission par cardan, 2 AYK Radiant très modifiés, 1 Tamiya Boomerang d'origine et 5 voitures personnelles.

Les qualifs

Dans le camp français, c'est José Rosas, Jean-Michel Fraisse, Denis Blandin, Sylvain Cachard, Georges Bohdanowicz et Thierry Grall qui devaient représenter notre pays. Les 5 premiers cités utilisaient des Mid Optima

alors que T. Grall (remplaçant in extremis P. Vercaigne) utilisait un Optima pro. Comme en 4 x 2, les Français manquèrent un peu de réussite. A l'issue des qualifs on trouvait en effet Jean-Michel Fraisse 27°, Denis Blandin 29°, Thierry Grall 48°, Sylvain Cachard 53°, Georges Bohdanowicz 68° et José Rosas 79°.

Masami Mirosaka, jeune Japonais, faisant du TT depuis 7 mois et avec une voiture montée 2 jours auparavant, s'adjuge la pôle de Joel Johnson, Jay Malsey, Katsmori Kondo, Jamie Booth, Cliff Lett, Pete Stevens, Junichi Koma, Eric Soderquist et Mike Christensen. On a donc en finale 5 Américains, 3 Japonais, 2 Anglais.

Pour la petite histoire, sachez que 6 pilotes réalisèrent 17 tours, 62 pilotes ont fait 16 tours et 39 pilotes 15 tours.

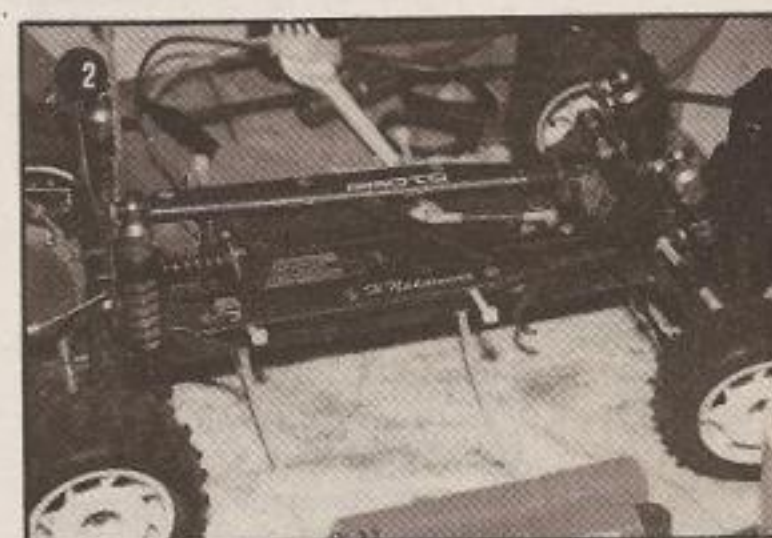
De plus, sachez que le team Losi, avec 4 pilotes en 4 x 2 et en 4 x 4 avait apporté des USA 160 moteurs !!

Finale A

1° MANCHE

Masami Mirosaka part en tête et ne laissera personne l'inquiéter dans cette manche. Joel Johnson est en attente derrière, il fait une faute et Jay Malsey passe 3° derrière Cliff Lett. Masami Mirosaka fait dans cette manche une véritable démonstration de pilotage, ayant toujours le parfait contrôle de sa voiture. Sur les 17 tours qu'il effectuera, 16 tours seront effectués en 18 secondes, réalisant même un tour en 17 secondes. Jamie Booth entame une superbe remontée depuis la 7° place. A 4 minutes de courses, il sera 3°, ne parvenant pas à revenir sur Cliff Lett. A 40 secondes de

De haut en bas. ① Tekin une marque pas connue en France qui construit des variateurs électronique et des chargeurs. ② Une curiosité vue à Romsey, un Ultima transformé en 4 x 4 avec un arbre au centre. Un beau « Nitroscop » japonais ! ③ Un Optima à moteur central totalement personnel. ④ Notez les ventilateurs refroidissant les chargeurs faits à partir de boîte de pellicules photos. ⑤ Le stand Novak, bien fourni en chargeurs automatiques. ⑥ Le train arrière du Cat vainqueur, notez les entretoises qui élargissent la voie arrière.



FINALISTES A 4 x 2

Pilotes	Pays	Voiture	Moteur	Accus	Pneus AV	Pneus AR	Variateur
Kris Moore	USA	Ultima	Twister	Sanyo SC	Kyosho ligné	Kyosho pavé	Novak
J. Malsey	USA	RC 10	Reedy argent	Sanyo SC Associated	Proline	Kyosho pavé	Novak
J. Johnson	USA	Ultima	Trinity	Sanyo SC Trinity	Kyosho ligné	Kyosho pavé	Tekin
J. Booth	GB	RC 10	Reedy argent	Sanyo SCR CS	Schum étroit	Kyosho pavé	Demon
K. Kondo	J	Ultima	Kyosho 240 Sport	Sanyo SC	Kyosho ligné	Kyosho pavé	Futaba
M. Hirosaka	J	RC 10	Uno	Sanyo SC Uno	Proline	Kyosho pavé	CX I
M. Christensen	USA	RC 10 MIP	Trinity	Sanyo SC	Proline	Kyosho pavé	Novak
Kevin Moore	USA	RC 10	Reedy argent	Sanyo SC	Dynamite	Kyosho pavé	Demon
Eustace Moore	USA	RC 10 MIP	Trinity	Sanyo SC	Tamiya	Kyosho pavé	Tekin
R. Cull	GB	RC 10	Reedy argent	Sanyo SC	Dynamite	Kyosho pavé	Demon

la fin, il se fera passer par le Britannique, ses accus ayant décidé de l'abandonner. Il se fera passer également par Eric Soderquist, Jay Malsey, Joel Johnson et Pete Stevens. C'est Junichi Koma qui ferme la marche.

2^e MANCHE

Masami Hirosaka part en tête suivi de très près par Katsunori Kondo et Cliff Lett. Mais au 3^e tour Masami Hirosaka commet une erreur et se fait rattraper par Mike Christensen, Cliff Lett et Jay Malsey qui va bientôt se faire passer par Jamie Booth qui attaque pour remonter. Mike Christensen commet des erreurs et va connaître des problèmes mécaniques le contraignant à l'abandon. A 3 minutes, on a Mirosaka, Lett et Booth en tête, c'est-à-dire 3 Cat. Mais Masami Mirosaka se retourne laissant passer, et s'éloigner Cliff Lett et Jamie Booth qui se rapproche pour finalement passer Cliff Lett. Au passage, il s'accroche, et le Japonais reprend la tête. Au virage suivant il se retourne et laisse à nouveau passer dans l'ordre Jamie Booth et Cliff Lett. Le classement en tête ne sera plus modifié, les 8 premiers réalisant 16 tours.

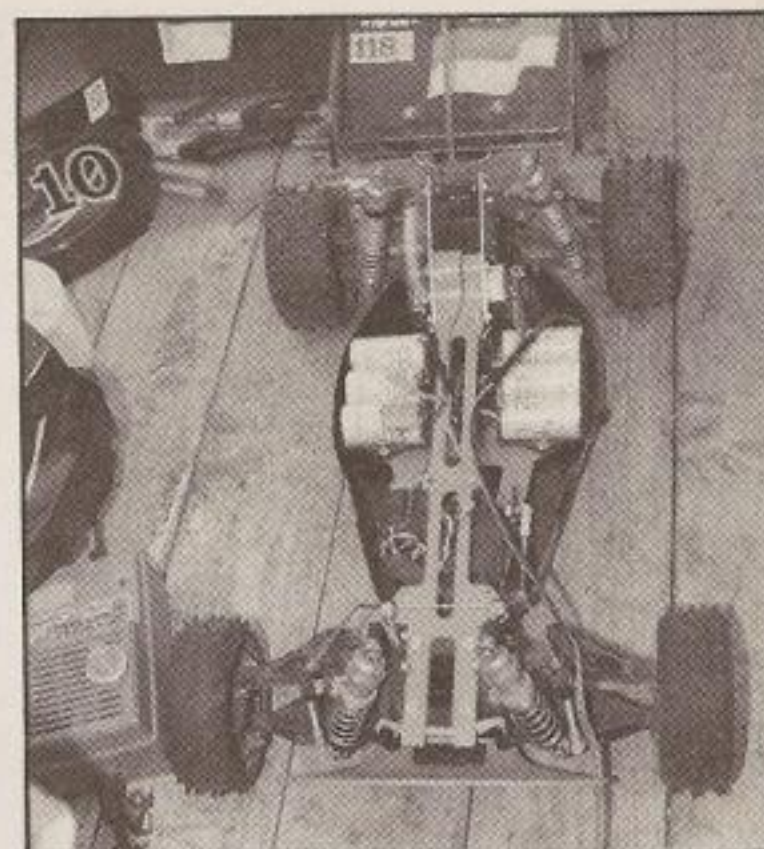
3^e MANCHE

Avant le départ, au moins 7 pilotes peuvent encore prétendre à la victoire. Tous les pilotes sont prêts, à l'exception d'Eric Soderquist qui ne prendra pas le départ. Le signal est donné et les 9 voitures bondissent, et c'est tout de suite Katsumori Kondo qui prend la tête. Pour cette manche, il est intéressant de noter qu'il utilisait des accus Saft prêtés par Jean-Michel Fraisse. Jamie Booth et Jay Malsey suivent à quelques mètres. Jamie Booth se sort en ligne droite

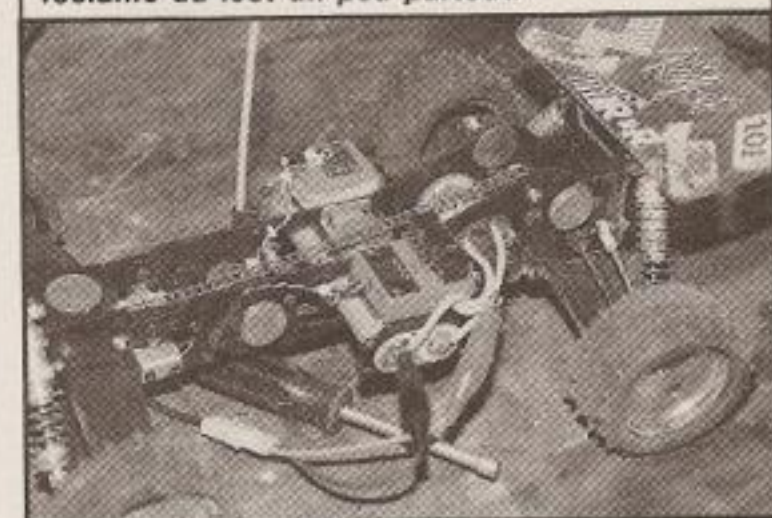
et perd 9 secondes. Marami Mirosaka, après un départ médiocre commence sa remontée qui le mènera jusqu'à la 3^e place tandis que Katsumori Kondo prend le large en tête. Au 5^e tour le Yokomo de Jay Malsey s'arrête à cause d'un problème mécanique. C'est donc Cliff Lett qui se retrouve second devant Masami Mirosaka. Ces positions acquises après 2 minutes de courses ne changeront plus jusqu'à l'arrivée.

Derrière, la lutte fait rage entre Joel Johnson, Junichi Koma et Jamie Booth bien remonté. Elle tournera à l'avantage du dernier cité. Grâce à cette superbe 3^e manche, K. Kondo parviendra à boucler 17 tours, et sera le seul dans ce cas là, ce qui prouve, entre autres, l'excellent niveau des batteries de Jean-Michel Fraisse.

A l'addition des temps, c'est finalement Masami Mirosaka qui sera sacré champion du monde, Katsumori Kondo étant second. A l'heure du bilan, il faut essayer d'expliquer la contre-performance française, et européenne en générale. Il s'avère en fait que les pilotes américains ou japonais sont des professionnels, et qui tourment aussi souvent que possible, dans une multitude de catégories toujours très disputées. Mais la victoire de Kondo dans la 3^e manche a permis de démontrer l'excellente qualité des batteries françaises. Il va donc falloir maintenant travailler sur les autos et affiner le pilotage, les moteurs ne semblant pas être le problème majeur. Sachez enfin qu'un banquet termina ces championnats où certains pilotes se donnèrent rendez-vous dans 2 ans en Australie.



Ci-dessus, un Cat avec un châssis Coral, alliage très résistant déjà vu sur la Corally. Ci-dessous, un AYK Radiant bien retravaillé avec moteur central, châssis carbone bien allégé puisqu'il réclame du lest un peu partout.



CLASSEMENTS

4 x 2

- 1 J. Johnson
- 2 K. Kondo
- 3 Kris Moore
- 4 M. Christensen
- 5 J. Booth
- 6 Kevin Moore
- 7 J. Malsey
- 8 M. Hirosaka
- 9 Eustace Moore
- 10 R. Cull
- 44 D. Blandin
- 53 J.-M. Fraisse
- 59 T. Grall
- 76 A. André
- 83 J. Rosas
- 89 J.-P. Alaire
- 99 C. Dauriac
- 107 É. Lavelatte
- 109 É. Raymond

4 x 4

- 1 M. Hirosaka
- 2 K. Kondo
- 3 J. Booth
- 4 C. Lett
- 5 J. Johnson
- 6 J. Malsey
- 7 J. Koma
- 8 P. Stevens
- 9 É. Soderquist
- 10 M. Christensen
- 23 J.-M. Fraisse
- 29 D. Blandin
- 45 T. Grall
- 58 S. Cachard
- 64 G. Bohdanowicz
- 80 J. Rosas

FINALISTES A 4 x 4

Pilotes	Pays	Voiture	Moteur	Accus	Pneus AV	Pneus AR	Variateur
M. Hirosaka	J	Cat	Uno	Sanyo SC Uno	Schum dur	Schum dur	CX I
J. Johnson	USA	Kyosho Mid	Trinity Sprint	Sanyo SC Trinity	Kyosho pavé	Kyosho pavé	Tekin
J. Malsey	USA	Yokomo	Reedy	Sanyo SC Associated	Schum dur	Schum dur	Novak
K. Kondo	J	Kyosho Mid	Kyosho Spa	Saft Drastic	Kyosho pavé	Kyosho pavé	Futaba
J. Booth	GB	Cat	Reedy	Sanyo SCR CS	Schum dur	Schum dur	Demon
C. Lett	USA	Cat	Reedy rouge	Sanyo SC	Schum dur	Schum dur	Novak
P. Stevens	GB	Kyosho Mid	Parma 17 t x 2	Sanyo SCR Laser	Kyosho pavé	Kyosho pavé	Laser
J. Koma	J	Kyosho Mid	Peak Performance	Sanyo SC	Kyosho pavé	Kyosho pavé	Sanwa Vortex
E. Soderquist	USA	Kyosho Mid	Twister	Sanyo SC Team Losi	Kyosho pavé	Kyosho pavé	Airtronic
M. Christensen	USA	RC 10 4 x 4 MIP	Trinity Sprint	Sanyo SC	Schum dur	Schum dur	Tekin

