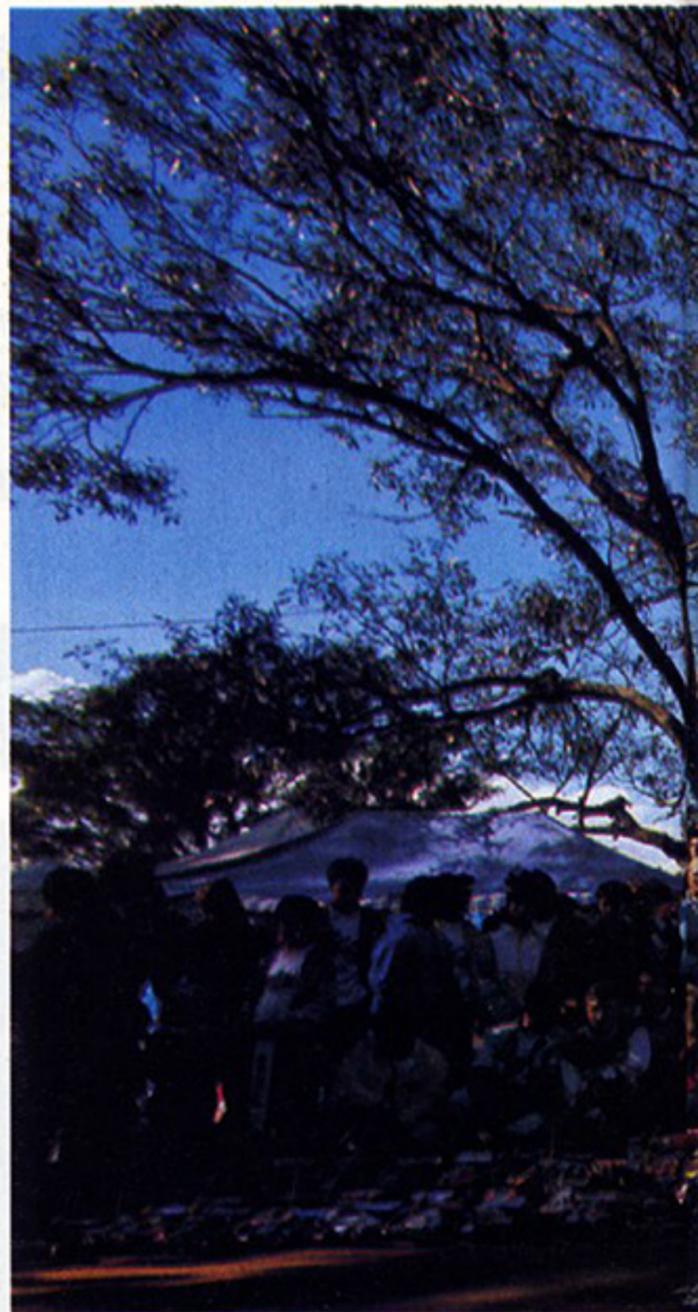




3^e CHAMPIONNAT DU MONDE TT 1/10 EN AUSTRALIE

Comme vous le savez peut-être déjà, chaque bloc composant l'IFMAR est, à tour de rôle, l'hôte d'un championnat du Monde. Après les États-Unis (ROAR) en 1985 et la Grande-Bretagne (EFRA) en 1987, il restait pour 1989 le bloc asiatique (FMCA) et c'est à l'Australie que revint le privilège d'accueillir l'élite mondiale de la catégorie.

Masami Hirosaka est champion du monde de toutes les catégories électriques. Bravo, l'artiste!



HIROSAKA: LA PE

L'Australie ! Bien souvent considérée comme une grande île perdue en bas « à droite » des planisphères, l'Australie est en réalité un véritable continent grand comme quatorze fois la France, avec ses 7,7 millions de km² (dont, il faut le dire, 1,5 de zones désertiques). Les distances prennent une autre échelle qu'en Europe ! De Sydney à Perth 4 000 km, de Sydney à Darwin 4 095 km et simplement de Sydney à Adélaïde 1 475 km. Autant dire que l'avion y est très utilisé. État fédéral, membre du Commonwealth de sa Gracieuse Majesté, la nation a fêté, elle aussi, son bicentenaire, mais en 1988. La population, très britannique, dépasse les 16 millions d'habitants, ce qui est peu, mais Sydney compte 3,4 millions d'habitants à elle toute seule.

C'est-à-dire qu'il est bien difficile de vous décrire en quelques mots seulement un tel pays, mais laissez-vous guider, je vais faire de mon mieux pour vous conter nos aventures !

Départ de Lyon-Satolas en Boeing 737 d'Air Inter et l'on se pose à Roissy-Charles de Gaulle. Du classique ! Puis, c'est un

voyage de 18 000 kilomètres qui commence. Excepté la Nouvelle-Zélande, qui est un peu plus loin vers le Sud, on ne peut guère faire mieux... C'est la Thai Airways International, une compagnie tout à fait excellente, avec un accueil à la japonaise et des repas succulents, qui nous emmène à bord d'un 747 d'abord à Amsterdam, première escale, puis à travers toute l'Europe : on plonge sur l'Autriche, la Yougoslavie, la Turquie, le Koweït, puis c'est Delhi et Bangkok, la seconde et lointaine escale. Déjà 14 heures d'avion ! Encore 9 petites heures et c'est l'atterrissage impeccable à Sydney Kingsford Smith Airport, qui trempe dans la mer à Botany Bay !

Nous sommes à 10 kilomètres de la ville. Douane très stricte, fouille complète, et l'on repart à bord d'une Toyota Camry automatique (non importée en France), avec le volant à droite. Eh oui, comme en Angleterre, ici on conduit à gauche.

Le lieu précis de la course se trouve à environ une vingtaine de minutes au nord de Sydney, à St Ives (prononcez Sainte Aïvesse pour faire couleur locale !). Notre

premier hôtel, à 3 kilomètres, s'appelle le Checkers Motor Inn (un comble !). Nous n'y resterons que pendant la semaine d'essais libres, car ensuite notre chambre sera reprise par Bob Novak qui, comme tous les Américains, a retenu trois mois à l'avance. Décalage horaire : plus huit heures par rapport à la France (heure d'été) et quand nous arrivons il fait nuit noire, une température très fraîche de l'ordre de 11 °C (ici, c'est le début du printemps !) et l'on vous retrouve le lendemain. Si la nuit d'hôtel est très chère suivant nos standards (90\$ à 5,00 F le dollar australien), les petits déjeuners et la nourriture, en général sont très abordables. L'hôtel est très agréable. Après un court repos, nous visiterons rapidement Sydney et son célèbre port, enjambé par le non moins célèbre pont, le Harbour Bridge, sa tour panoramique de plus de 300 m de haut, l'Opera House, spectaculaire construction du XXI^e siècle, ses fameuses galeries marchandes, son aquarium géant où l'on se retrouve dans des tunnels subaquatiques en dessous des requins et des raies géantes, son mono-



REFLECTION...

rail très rapide, ses belles maisons. Ici, la Batmania bat (évidemment !) son plein, car le film est déjà sorti sur les écrans. Après, courte visite des Blues Mountains (région parsemée de sites naturels intéressants) et de la réserve d'animaux où ont été tournés les épisodes du célèbre feuilleton Skippy le Kangourou. Ici, kangourous, émeus, koalas, etc., vivent en toute liberté et viennent manger dans votre main. Le second pilote français, Jean-Michel Fraisse, parti plus tôt que nous, aura la chance de découvrir d'autres aspects de l'Australie, tels l'immense barrière de corail, les routes en terre battue en pleine brousse, etc. Mais reprenons notre récit par ordre chronologique. Une bonne nuit de sommeil pour rattraper le décalage horaire et nous voyons, au réveil, arriver Masami Hiro-saka dans un grand minibus rempli d'une quarantaine de gros cartons portant la mention « Tyres for Masami » ! (chaque carton contenant environ 100 paires). Nous allons ensemble sur la piste située en plein milieu d'un parc naturel, le St Ives Showground, très fréquenté par les cita-

dins. C'est vert, c'est beau, les oiseaux exotiques viennent grignoter les miettes de hamburger que les gens leur lancent... Ce décor paradisiaque ne cache cependant pas la dure réalité !

Une piste difficile car très glissante

La piste est l'une des plus difficiles que nous ayons eu l'occasion de voir. Très simple de prime abord, l'on s'aperçoit très vite qu'il n'y a qu'une seule bonne trajectoire : bien à l'intérieur. Le moindre écart et ce n'est pas quelques dixièmes perdus à chaque tour, comme à l'accoutumée, mais entre une et trois secondes ! Par conséquent, il fallait absolument posséder une voiture parfaitement réglée afin de garder la corde et ne pas se retrouver dans la poussière où les engins devenaient proprement impilotables. Pour le développé, environ 130 mètres et une vingtaine de secondes à la clé.

La dynastie des tétéistes électriques.

L'organisation

Rien à redire sur l'organisation. Timing respecté, aucun problème de comptage. Au moment de leur enregistrement, les pilotes recevaient tout ce qu'il fallait pour le bon déroulement des épreuves : programme complet, numéros, rappel de quelques points de règlement, etc. On aurait préféré un affichage du classement général un peu plus rapide, ainsi que la présence d'un compresseur, et une plus grande sévérité des arbitres. Autre point remarqué : les stands constitués de grandes tentes, contenant une vingtaine de pilotes chacune, séparaient ainsi les teams les uns des autres ce qui, à notre avis, n'est pas une bonne chose, car il est toujours intéressant de voir travailler les autres pilotes et d'aller discuter un peu avec eux.

Schumacher, sponsor officiel de ce championnat, possédait sa propre tente de public relations où, entre deux tasses de thé, Cecil Schumacher vantait les mérites de son Pro Cat. Sachez que Schumacher a dû déboursier 15 000 dollars australiens, soit environ 75 000 francs, pour emporter le titre de sponsor, et cela malgré des sommes encore plus élevées offertes par d'autres sociétés. Mais ils avaient été les premiers à se proposer et la décision fut en leur faveur.

On regrettera également le manque de tribune pour les spectateurs autres que les accompagnateurs, qui étaient venus assez nombreux, mais pas suffisamment à notre avis, en dépit d'une bonne information passée dans les journaux locaux et à la télévision.

Les forces en présence

Nous allons essayer de vous décrire rapidement chacune des équipes et leurs engins. Pour vous aider, nous vous conseillons de vous reporter aux photos qui accompagnent cet article. Les amateurs de nouveautés vont se régaler. Exceptés les Top Cat, tout est inédit !

Le team Associated

Assurément, le plus fort de tous. Ils tournent sur RC 10 TQ 10 en 4 x 2 et sur Yokomo en 4 x 4. Les RC 10 89 possèdent les caractéristiques suivantes, attendues depuis longtemps (le RC 10 date de 1983 !) : châssis carbone ultra rigide, nouveaux bras avant, nouvelles fusées, supports d'amortisseurs modifiés, ainsi que la géométrie AV et AR, boîte arrière améliorée, cardans homocinétiques, jantes de grand diamètre, biellettes à pas inversé, corps d'amortisseurs plus durs, etc.

Malgré cela, les top drivers de chez Asso possédaient encore une autre version, plus performante, dont il était interdit de prendre la moindre photo. Les carrosseries restaient quasiment en permanence sur les voitures et il est donc très difficile de vous en dire quelque chose. Nous avons vu une platine radio supérieure maintenue par des blocs en alliage, des triangles AV encore plus longs et ancrés différemment, des amortisseurs longs à l'avant avec de nouveaux supports, des petits modules dans la boîte, etc.

La raison de ce mystère nous a été donnée par Gene Husting, le patron de chez Asso. Il ne veut pas que ces diverses modifications, dont certaines n'auront pas de suite, soient reprises par la concurrence, avant même qu'elles ne soient commercialisées par Asso (ce qui d'ailleurs risque de prendre du temps car le TQ 10 vient seulement de sortir le mois dernier).

Le New Yokomo : c'est un modèle qui ne sortira jamais dans cette version, construite spécialement pour cette piste, mais Bonzo — M. Yokomo bis — nous a confié qu'ils allaient conserver beaucoup d'idées pour un futur modèle qui devrait sortir dans quelques mois. En fait, il n'y a absolument aucune pièce commune avec le modèle que nous connaissons (je dis bien aucune, excepté la visserie !). Triangles AV et AR plus longs et plus larges, empattement et voies réglables, fusées AR de RC 10 avec pincement ajustable. Nouveaux supports d'amortisseurs, barres anti-roulis AV et AR (non utilisées), courroie petit module et rapport de transmission ajustable (couronne AV), répartition des masses différentes, très recentrée avec accus en 4 + 2. Carrosserie et baignoire ultra-légères, cellule AV avec plus de chasse. Les Américains utilisaient un mono shock AV (piste « plate »), contrairement aux Japonais.

Le team Kyosho

Le nouveau MID a pour nom Lazer ZX. Les principaux pilotes étaient : pour les États-Unis Joel Johnson, Rick Howart et le team Losi, au Japon K. Kondo plus quelques autres et très peu d'Européens : Stevens et Helbing (surtout connu pour ses résultats en 1/12), quelques Australiens également. Pour ce qui est des caractéristiques, les voici. Nouvelle transmission à deux courroies de plus petit

Les deux photos ci-contre vous donnent un aperçu de la piste entière et de la cérémonie d'ouverture.



module et roue libre centrale, un diff central plus une roue libre (donc deux en tout) sont livrés d'origine, mais très peu de pilotes l'utilisaient. Bras de suspension larges et très longs. Tout est ajustable : pincement AV et AR, anti-plongée, position des porte-fusées, ancrages multipoints AV et AR des biellettes et des amortisseurs, bref un MID entièrement repensé pour ce championnat du Monde ! En ce qui concerne le 4 x 2, l'Ultima a lui aussi subi d'énormes modifications : transmission à petit module, nouveau châssis carbone très rigide, packs en long, bras de suspension AV et AR ultra-longs, réglages multiples, beaucoup de chasse à l'avant (dont la géométrie ressemble beaucoup au RC 10), etc. Pas de système de glissement, ce qui a rendu l'engin instable à l'atterrissage après la bosse. A signaler la présence sur place de J. Marsac, l'importateur français, accompagné de son épouse, venus découvrir les tout derniers modèles.

La R/C en Australie

Il est difficile de vous donner des chiffres précis, mais voici néanmoins quelques indications, aimablement livrées par un autochtone :

La radio-commande semble surtout concentrée dans le sud-est du pays, car dans la plupart des régions du nord on privilégie les activités de plein air : le surf, le yachting, etc. Les pistes 1/10 australiennes sont dans l'ensemble très bien entretenues par les quelques 7 000 licenciés, ce qui est beaucoup compte tenu de la population totale du pays.

L'un des problèmes les plus importants demeure celui des distances énormes à parcourir lors des championnats d'Australie (équivalent à un championnat d'Europe). Le sponsoring est, comme aux États-Unis, très développé et les pilotes sont souvent d'un bon niveau.

Le magazine de R/C bimensuel le plus connu s'appelle Dirt and Track et nous a paru très intéressant.

Team AYK

Seulement deux AYK Pro sur place mais avec aux commandes deux super pilotes, les frères Dunn, qui en 4 x 2 utilisent des JRx. Résultat : finale A pour le nouvel AYK ! Deux chaînes, nouveau diff à billes, amortisseurs améliorés, poids réduit, carrosserie plus aérodynamique. Le moteur central AR lui confère une excellente stabilité. Propulsé par les moteurs du team Race Prep, il a démontré ici toutes ses qualités.

Team Schumacher

Sorti publiquement quinze jours avant le championnat du Monde, le nouveau Pro-Cat remplace le XLS qui datait déjà de presque deux ans : un nouveau châssis, beaucoup plus large (avec les accus moins recentrés) supporte le train AV classique du Cat, excepté que celui-ci possède maintenant un réglage fin de tension de courroie, grâce à deux vis. Évidemment, la carrosserie et la baignoire ont changé « en mieux ». Le train AR reprend les nouveaux triangles du TopCat en bas, avec, en haut, une simple biellette. Du coup, l'on gagne en fiabilité, c'est bien plus léger et l'on démonte le tout en deux minutes ! Les flasques de roues sont également empruntés au TopCat, de même que les roues et le support d'aileron, bref, tout a été repensé à l'arrière.



J.-Michel Fraisse et Denis Blandin n'ont pas obtenu les résultats espérés mais ils se sont néanmoins « défoncés » pour faire au mieux.

Les différentiels AV et AR ont fait peau neuve et, bien entendu, on a supprimé l'intégrateur. La transmission est bien plus libre. La couronne, celle du 4 x 2, est en 48 DP. Les seuls défauts ? Moins de réglages possibles à l'arrière et peut-être, sur sol glissant, un comportement trop surviveur.

De bien belles
carrosseries,
primées lors du
concours.



Les essais !

Pendant la semaine consacrée aux essais libres, nous avons eu l'occasion de voir travailler les équipes qui, une à une, arrivaient sur les lieux. La dernière fut le team Losi : des pilotes très confiants, car ils venaient de remporter le titre en 4 x 2 aux États-Unis. Tous font plusieurs fois le tour de la piste (R. Rossetti en profite pour ramener mon TopCat tombé dans le trou !) puis c'est le déballage du matériel.

Certains, comme le team Kyosho, font énormément d'essais sur les voitures, alors que d'autres, comme le team Yokomo, ont une voiture parfaite dès le début et peuvent donc se consacrer entièrement au pilotage, ce qui, à notre avis, est l'un de leurs plus forts atouts :

Nous Français, J.-M. Fraisse et moi, avons passé une semaine à régler nos engins et non pas une semaine à piloter de plus en plus vite. Arrivés à la date de la course, nous étions dépassés en pilotage, surtout en 4 x 2, catégorie qui nécessite un pilotage bien particulier.

Beaucoup de pilotes tournaient en essai avec des SCR pour plus de « pêche ».

Une première anecdote, notée au cours de ces essais : Joel Johnson tournait tranquillement sur la piste (avec de super temps au tour) lorsque l'un de ses copains américains est monté sur le podium et, aux commandes de son Losi, a commencé à « jouer » littéralement avec lui. Il le double, lui prend quelques mètres, l'attend, le redouble sans aucun problème. Incroyable ! Je vous rappelle que Johnson est (était) champion du Monde en titre en 4 x 2 et top pilote de chez Kyosho !

La seconde anecdote concerne Masami Hirotsuka ! Pendant une semaine entière, il va monter et descendre du podium sans arrêt, passant du 4 x 2 au 4 x 4 sans discontinuer. Il va tellement vite qu'il finit par manquer une marche du podium, et lâche sa radio qui explose en deux parties ! Voyez nos chiffres pour savoir combien de kilomètres il aura parcouru... !

Certains pilotes du team ont modifié leur voiture, tels les Allemands : diff plus parties tournantes de la transmission fabriqués par Oberle, limiteur de débattement de la suspension, module 64 DP, ressorts spéciaux, anciennes roues (plus rigides), etc.

Enfin quelques mots des pièces utilisées en proto à Sydney et qui pourraient sortir d'ici peu : partie inférieure de boîte AR en alu, support AV de platine radio en alu (rigidité), système de patinage, etc.

Pour ce qui est du TopCat en 4 x 2, pas mal de modifications aussi, concernant avant tout la fiabilité. De petites nervures apparaissent çà et là. Nous avons vu un nouveau train AV plus étroit et donnant plus d'accroche, permettant d'utiliser tous les pneus du marché sans dépasser la largeur maximale. Nous avons également vu différents angles de chasse et différents empattements (grâce à de nouveaux triangles AR). La disposition des accus est maintenant « au choix », grâce à de petits bacs à visser où l'on veut sur le châssis, en utilisant le même système que sur le ProCat, c'est-à-dire un astucieux système d'encliquetage.

Team Tamiya

Deux représentants : Jean-Michel Fraisse et un pilote asiatique, deux Egress et un Astute. L'Egress est la version compétition du Vanquish : vous prenez un Vanquish toutes options, vous ajoutez des diffs à billes, une roue libre, une nouvelle carrosserie, des pneus spéciaux et vous avez un Egress.

L'Astute est, quant à lui, le 4 x 2 de Tamiya. Conçu selon des principes clas-

siques, mais améliorés, il nous a fait une forte impression. Quelques caractéristiques : châssis carbone ou epoxy, accus en long, double triangulation AV et AR (tout est réglable), diff à billes, bref de très bons atouts. A suivre en France...

Team Parma

Pas d'officiels Parma USA, mais deux pilotes de Parma GB (Helger Racing) : S. Brace et P. Smith. Ils couraient sur Cat et TopCat modifiés à l'aide des pièces spéciales de la maison : carrosserie, aileron, couronnes 48 DP, pneus spéciaux, bielletes de direction, etc., le tout propulsé par des accus SCE Laser, fournisseur de Parma.

Team Losi

Les récents vainqueurs du championnat des États-Unis en 4 x 2, comme je l'ai dit plus haut, grâce à Jack Johnson (un exploit face aux RC 10 !). Ils pilotaient, bien sûr, des JRX 2 nouvelle version et des MID nouvelle version également, modifiés : allègement, etc. Le nouveau modèle 4 x 2 bientôt disponible dans le commerce permettra de rivaliser avec les RC 10. Présenté par R. Rossetti, l'homme aux pantalons à fleurs, voici à quoi il ressemble : châssis extra-long et plus rigide avec pack en long, nouvelle carrosserie profilée, exit les barres anti-roulis, dispositif de glissement, les nouveaux pneus X Pattern (avec des motifs en forme de X) en compound HT (High Traction), un moteur 4 x 2 12 t simple, amortisseurs AV longs avec un support repensé. Sur la piste, l'engin a paru très stable, tout en étant super directif, ce qui est parfait pour un 4 x 2.

Moteurs, accus et le reste

Beaucoup de nouvelles cages, toutes plus aimantées les unes que les autres. Des perfectionnements techniques voient le jour petit à petit, tels les axes en céramique sur les moteurs Race Prep, des équilibrages quasi-parfaits, des ventilations internes (moteurs Tamiya), etc. Mais il faudra attendre les diverses homologations pour voir arriver ces moteurs chez

nous, en Europe. Nous avons ramené deux moteurs utilisés par l'équipe Nikko : un 16 t double dans une cage peu aimantée et un 15 t double dans une cage très « forte ». Loin est le temps où nous ramènerions du championnat du Monde de nouvelles méthodes de charge des accus. A Sydney, on chargeait entre 3,5 et 4,5 A en delta peak (en deux fois). That's all ! Ah si, les Américains ne chargent plus qu'avec des « soft » pulse (courant pulsé qui ne donne pas de trop grandes pointes d'intensité) ! Nous avons vu le dernier chargeur Hightech, le dernier Kyosho à Mosfet, ainsi que beaucoup d'autres marques inconnues en France. Nous avons vu le Zeta, un variateur entièrement programmable (style celui de Schumacher, en plus petit) : intéressant pour avoir peu d'accélération en 4 x 2 sur cette piste.

Ça glisse !!!

A défaut de révolution dans les moteurs ou le mode de charge des accus, nous allons vous révéler ce qui, sur cette piste ultraglisante, a fait un malheur : les dispositifs de glissement !

Je m'explique. Surtout pour le 4 x 2, nous étions partis avec l'idée d'utiliser des moteurs souples en tirant long, moteurs du style 17 T double ou quadruple, 16 T triple, le nouveau point jaune ou, au maximum, un bon vieux Reedy 15 quadruple. Mais nous étions au championnat du Monde et la grande majorité des pilotes nous « enfumait » magistralement. Pas de problème, il faut taper fort : 13 x 2, le nouveau Point Vert de Reedy. Ça pousse très fort, l'on va aussi vite que les autres, mais il est impossible de tenir la voiture. L'accélérateur à peine effleuré, c'est à une belle valse que l'on assiste. Expo sur la radio, sur le variateur, c'est mieux, mais ce n'est pas LA solution : il faut un système de patinage !

J'avais pour ma part, avant Romsey en 1987, testé les racing clutches de Kyosho, sorte d'embrayage inclus dans le pignon moteur. Trop bruyant et peu pratique à régler, nous l'avons vite abandonné. A Sydney, les RC 10, tous munis d'un système de patinage, n'avaient aucun problème au moment de l'atterrissage après le passage de la bosse dans la ligne droite. Ils pouvaient passer toute la puissance, ce que leur donnait une vitesse de pointe bien supérieure. C'est grâce à l'aide de M. Team Pit Shop que beaucoup de pilotes ont adopté un tel système sur leur voiture. Sur le TopCat, par exemple, en modifiant un axe de RC 10, puis sur le ProCat, en utilisant le vieux diff d'origine du Cat. Pour le réglage du taux de glissement, c'est sur la piste qu'il avait lieu, selon les désirs du pilote puis ensuite, au moment de la course, dans les stands, au feeling ! En règle générale, ils étaient réglés assez libres, et aussi surprenant que cela puisse paraître, les accélérations ne s'en ressentent pas, bien au contraire. L'autre avantage du système de friction — appelez-le comme vous voulez — est une moindre usure des transmissions et une parfaite compatibilité avec les pistes accrocheuses : il suffit de serrer.

Enfin, un mot sur la réalisation pratique : vous prenez un MID d'origine et vous observez : c'est exactement ce qu'il faut faire, avec peut-être des rondelles de friction plus épaisses pour une plus grande longévité, car après une manche c'est très chaud, preuve que le système a bien fonctionné !

Nosram avait prévu pour l'équipe anglaise de petites platines à greffer sur les variateurs, afin de limiter le courant sur cette piste glissante.

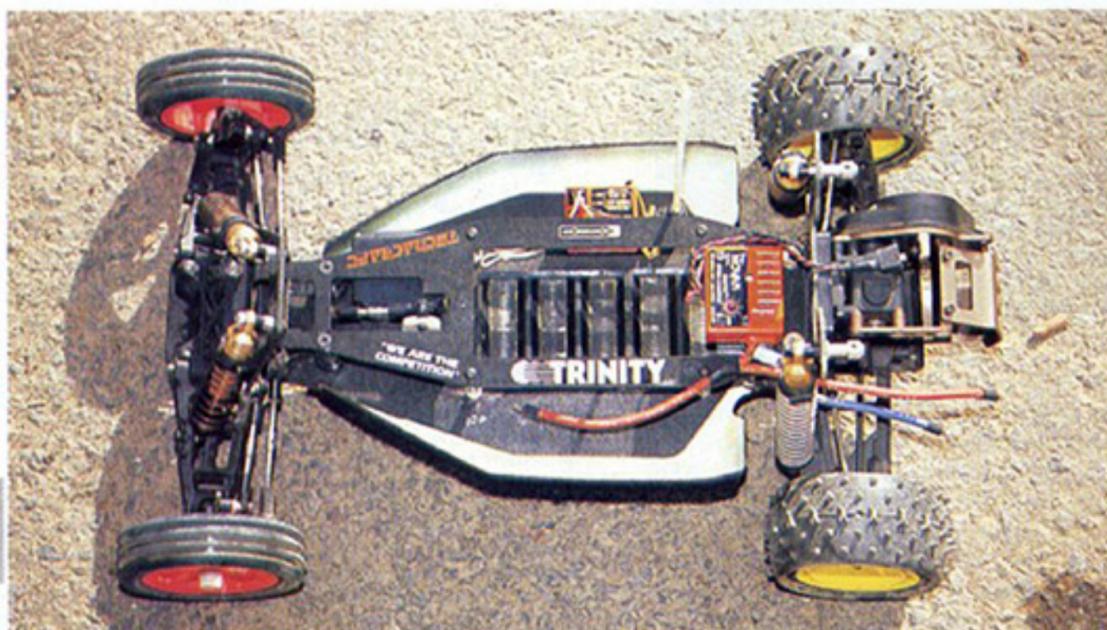
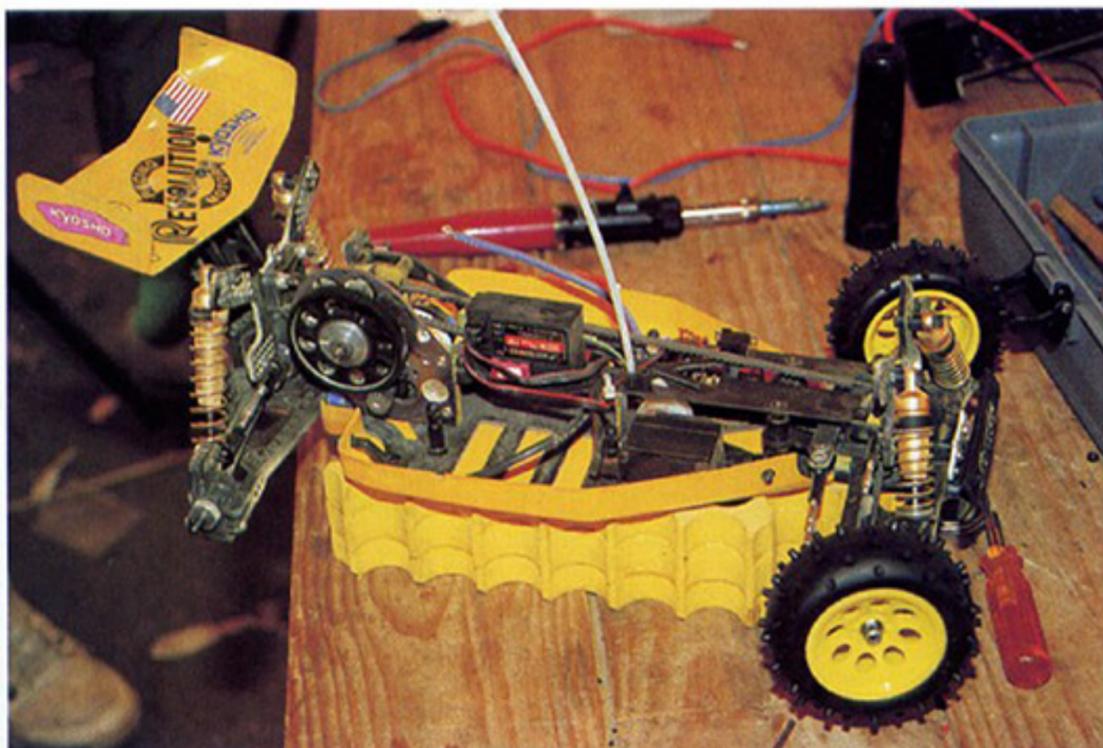
Intronics avait fait de même en améliorant la progressivité de ses variateurs. Ralf Helbing nous a présenté son dernier variateur, utilisé d'ailleurs par C. Keil, piloté en H.F. avec, en proto, un limiteur de courant. Transistors : SMP. Mieux que les IRF et égaux aux GEP pour les initiés.

Sanwa sort un variateur avec deux fois plus de transistors que le Vortex (style CX III). Tekin n'est pas en reste avec son proto, le 700.

La course

Pour l'ouverture officielle de la piste, nous avons eu droit, après le défilé des majorités et de la fanfare, aux hymnes nationaux, pendant que les pilotes du pays concerné faisaient, à pied, le tour de la piste. Discours de Ted Longshaw (président de la fédération mondiale), de l'organisateur, de Cecil Schumacher, bref tout fut très cérémonieux.

Voilà le nouveau 4 x 4 Kyosho nommé Lazer ZX. Trois différentiels, deux courroies, deux roues libres, de nouvelles suspensions et une multitude de réglages partout.



L'Ultima avait également subi quelques modifications, celui de Joël Johnson bénéficiant même d'une platine radio personnelle. Sinon l'Ultima Pro, deuxième version, avait à peu près la configuration ci-dessous.

moment où le train AV pointait en direction de la descente ; et la voiture suivant sans problème ! Résultat : pratiquement une seconde de gagnée, rien que dans cette position du circuit !

Quelques chiffres !

Histoire de réchauffer un peu notre calculatrice, nous avons préparé pour vous quelques chiffres qui vont, sans aucun doute, vous étonner.

— Masami Hirotsuka a parcouru pendant les essais libres, 4 x 2 et 4 x 4 additionnés, quelques 300 kilomètres ! Quelques autres arrivés avant lui, comme R. Helbing, ont certainement approché ce chiffre impressionnant.

— Chaque grande équipe possédait un stock énorme de pneus. On peut, par exemple, estimer qu'il y avait environ 25 000 paires de pneus présentes sur le terrain !

— Chaque équipe a trié un nombre incalculable d'éléments d'accus, pendant plus d'un an, en prévision du championnat. Associated a commencé au moment du championnat du Monde 1/12 aux Pays-Bas ! Lors de la course, 13 200 éléments d'accus ont été officiellement chargés (en tenant compte des essais libres il faut multiplier ce chiffre par 3 ou 4) !

— Pendant les essais libres environ 70 pilotes faisaient, en permanence, la queue avant de monter sur le podium dont l'accès était strictement surveillé !

— Côté moteurs, pas de gros chiffres. Peu de tours dans les bobinages (12 pour les plus bas) et peu de moteurs dans les caisses. Peak Performance, en la personne de Rick Howart, n'avait, comme à son habitude, pas plus de 10 moteurs avec lui. Mike Reedy en avait apporté environ 250, dont la plupart inutilisés, les pilotes conservant les moteurs des essais, qui grâce à de bons charbons conservaient très longtemps leurs performances. En effet, chaque pilote Reedy recevait, lors des essais, une boîte avec quatre moteurs différents, afin de définir celui qui lui convenait le mieux. Pour notre part, nous avons testé un 19 T double, un 14 T double et un 13 T double.

En plus, les pilotes Associated/Yokomo recevaient leurs petites boîtes de 6 éléments pré-assemblés... mais ceci est une autre histoire. — 7 000 US dollars de récompenses ont été distribués, ce qui représente tout de même quelques 45 000 de nos francs !

Excusez du pneu !

L'importance des pneus devenant plus évidente chaque jour, nous nous doutions bien que les grands teams allaient faire fort dans ce domaine.

Yokomo a fait plus que répondre à notre attente ! Pas moins de quarante paires de nouveaux pneus testés pendant la semaine d'essais libres. Mais le plus impressionnant, c'est que Yokomo, après ces essais, se sont faits fabriquer au Japon, puis livrer en moins de trois jours, les seuls pneus qui « marchaient » sur cette piste, afin de fournir tous leurs pilotes. Incroyable, mais vrai ! La tendance semble s'orienter, chez les Japonais, vers des pneus ultra taille basse (jantes plus grandes) avec de multiples picots ou pavés. Trois duretés testées. Ces pneus devraient bientôt sortir dans le commerce. A voir... Chez Losi, là, on s'est contenté de dix paires de nouveaux modèles. A l'inverse de Yokomo, ils ont travaillé sur des pneus de taille normale, avec des « motifs » espacés et peu nombreux. Leur nouveau compound semble maintenant au point après de longues recherches et accroche beaucoup lorsque le terrain est très dur et glissant... comme à Sydney.

T2M complète sa gamme, que nous avons pu essayer grâce à J.-M. Fraisse. Des copies de presque tous les pneus « habituels » sont disponibles. Parma a également travaillé sur ce principe et offre des copies de CAT T651 très accrocheuses. Tamiya sort aussi de nouvelles gommages, comme celle montée sur l'Astute.

Les seuls à ne pas avoir sorti de nouvelles gommages, Schumacher et Kyosho, s'en sont mordus les doigts. Les pilotes Schumacher utilisaient des multispike recoupés ou des TAG. Joel Johnson et Rick Howart, très copains avec M. Losi Senior, lui avaient négocié quelques paires des X Pattern utilisés par le team.



Pendant ce temps, certains faisaient plus que s'amuser, comme notre ami Isherwood, qui tente de sauter par-dessus tous les buggies anglais mis côte à côte (une bonne quarantaine avec les mulets) et évidemment atterrir au beau milieu, détruisant deux ProCat et un TopCat. Gag ! D'autres s'essayaient au lancement du boomerang sur le terrain de sport voisin. Halsey et Koebler sont excellents et Lett totalement nul, puisqu'il a failli décapiter tout le team Yokomo ! Et un boomerang, ça fait très mal. Demandez à Rory Cull qui a reçu celui lancé par son compatriote Drescher : une cicatrice de 15 cm de long !

A peine les résultats des séries d'essais contrôlés publiés, nous savions que ce championnat allait être d'un niveau fabuleux, beaucoup plus élevé que celui de Romsey, il y a deux ans.

Il fallait voir Hirotsuka, à chaque tour, mettre son buggy à 90° 4 m avant le bout de la ligne droite et accélérer exactement au

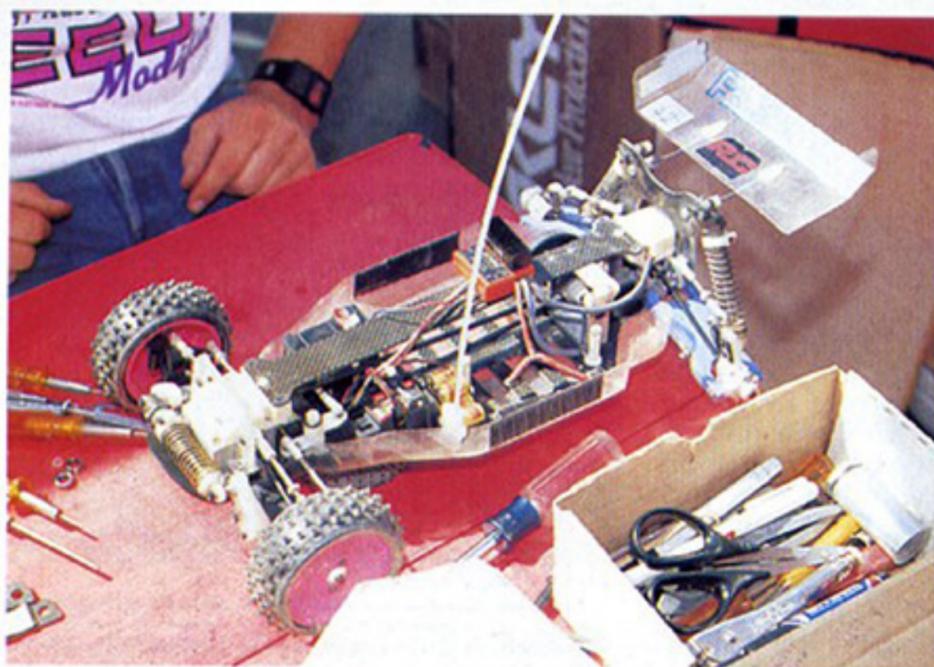
Le 4 x 2

D'entrée, Hirotsuka prend la pôle, pour ne plus la lâcher. Son meilleur temps sera exécuté à sa 3^e manche : 16 t en 5'12''5, avec un record du tour en 18''8 ! Jay Halsey, longtemps second, cèdera sa place, lors de la dernière manche, à Mike Dunn, avec un Losi parfaitement réglé. Cliff Lett sera logiquement 4^e sur la grille. Le jeune Britannique Drescher, avec un RC 10 graphite de boîte (sauf la transmission) effectue le 6^e temps. Voyez comme les temps

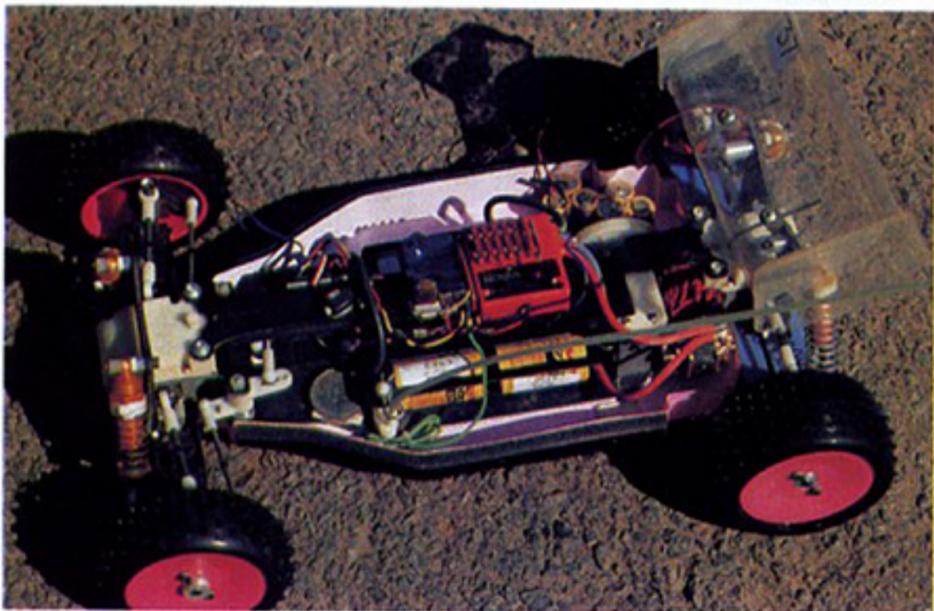
126 km/h !

Entre deux manches, nous avons eu l'occasion de discuter longuement avec Bob Novak, qui nous décrit le succès croissant des courses Oval aux États-Unis. Lui-même court très souvent dans cette catégorie et nous disait passer très facilement les 100 km/h de pointe, avec dix éléments d'accus et un 15 T double, sans oublier, bien sûr, un variateur Novak T1X !

Arrivé le mardi seulement, à cause justement d'une course de piste 1/10 Oval, Ken Clausen nous a donné des chiffres encore plus impressionnants. Deux jours auparavant, il avait remporté cette même course avec une moyenne de 126 km/h ou plus ! Klausen nous a raconté que parfois les voitures s'envolent littéralement ou partent en roues arrières, sans raison apparente, en plein ligne droite. A ce rythme, le moteur (un 14 T double) n'a duré que 3 tours, après quoi il a fallu refaire le collecteur et changer les charbons ! Avec Jean-Michel, nous espérons bien en faire autant à notre retour en France !



Les Yokomo se sont montrés une fois de plus les meilleurs. Nous vous laissons découvrir toutes leurs améliorations dans notre texte.

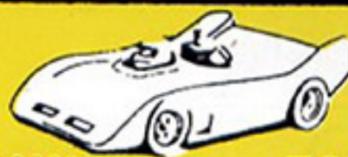


Notez la configuration d'accus "Special Australia". Deux éléments d'un côté, quatre de l'autre, le tout étant très recentré. Un second point à remarquer : les fameux pneus qui tenaient un peu mieux que tous les autres.



La voiture du champion du monde Masami avait opté pour les deux amortisseurs à l'avant tandis que les Américains, voir photo en haut, préféraient le monoshock.

TOP CAR RACING



BORDEAUX

59, rue Théodore Ducos
33000 BORDEAUX
☎ 56 99 07 39

TOULOUSE

14, place Occitane
31000 TOULOUSE
☎ 61 23 40 41

2 nouveaux magasins dans le Sud

1/10°
PISTE



SIZZLER

MRC BOLINK PRO RACING ASSOCIATED

1/8°
PISTE



Phoenix

NEW 90



SPACE 4x4

1/10°
TOUT-TERRAIN



ACE

NEW 90

SANTANA 4x2 - 4x4
YOKOMO - SCHUMACHER - LOSI ASSOCIATED - KYOSHO

1/8°
TOUT-TERRAIN

MUGEN 4x4

PROMO

avec moteur

MOTEURS
ÉLECTRIQUES

LRP
ELECTRONIC

NEW 90

SPEEDWORK - TRINITY
LOSI - ASSOCIATED - PARMA - PK

MOTEURS
THERMIQUES

PARIS
Racing Products

PICCO - NOVAROSSO S. POWER - REX

Spécialiste en préparation de compétition électrique, piste thermique et échelle 1/4

Nouveau dans nos magasins
la DWA échelle 1/4
standard ou modifié

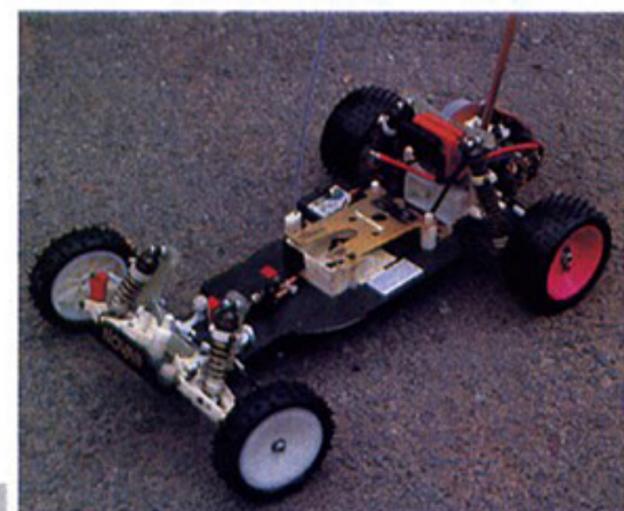
Une équipe sympathique vous
accueille de 9 heures à 19 heures
du lundi au samedi



VENTE PAR CORRESPONDANCE
DANS TOUTE LA FRANCE

de qualifs sont serrés, avec seulement sept pilotes en 16 t. Joel Johnson, champion en titre, sera le premier des 15 t et se place 8^e.

En finale B, on retrouve Kloeber, K. Moore (auteur de la pôle 4 x 2 à Romsey et du meilleur temps ici au tour des qualifications, avec un incroyable 17''55), C. Keil, avec un RC 10 ultra-rapide, Howart, etc. Beaucoup d'Européens célèbres sont loins : le second TopCat est celui d'Oberle à la 38^e place, par exemple. Et les Français ? Je suis 82^e, avec un 14 t en 5'03''89 (et mon meilleur temps au tour est de 20''41). Voyez l'écart avec le premier. Jean-Michel est, lui, 93^e, avec un 14 t en 5'05''85 et le meilleur tour en 20''94. Très peu d'écart entre nous deux.



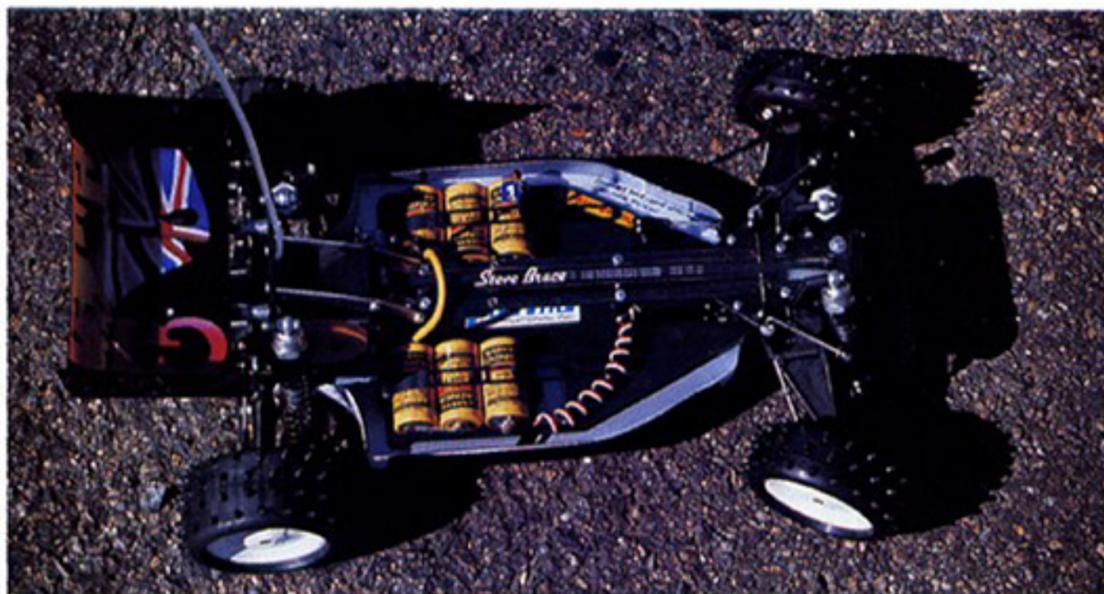
Le TQ 10 Associated s'empare du titre en 4 x 2. Avec une version plus évoluée que celle-ci dont on nous interdisait tout cliché.

Les finales 4 x 2

C'est avec les commentaires d'Eustace Moore, un spécialiste, qu'elles vont avoir lieu.

La finale A : après l'essai, où il a quelques problèmes d'autonomie, Hirosaka se rattrape bien et remporte la première manche, suivi par Halsey qui a bien remonté, lui aussi. Dunn est troisième. Ces trois pilotes sont les seuls à passer les 17 tours, ce qui les donne favoris. Dans la manche 2, c'est le même scénario, avec Hirosaka en tête, mais Halsey le suit bien cette fois. Rossetti fait un peu désordre et plante Johnson, le pilote le plus rapide en pointe. Halsey commet des fautes et laisse la place à Dunn qui, à son tour, la cède à Lett qui ne fait pas de faute, comme Hirosaka. Il ne rattrapera cependant pas le Japonais mais passera les 17 tours (les deux seuls de cette manche). La der : 4 pilotes peuvent encore gagner mathématiquement, bien qu'Hirosaka soit évidemment favori. Il va effectivement très vite dès le départ, suivi par Dunn qui se fait rapidement passer par Halsey. Lett, inquiet un moment par Booth, dépasse Dunn à son tour. Halsey fait le forcing et se trouve vraiment roue dans roue avec Hirosaka. C'est un spectacle fantastique pendant deux minutes et Halsey prendra le meilleur sur Hirosaka en se jetant littéralement sur lui au passage de la boucle. Du grand art ! C'est donc Hirosaka qui logiquement remporte la finale. Halsey est second et Lett troisième.

Le Pro Cat est en réalité un Cat simplifié dans bien des domaines. Au bout du compte, une voiture encore plus performante.



En finale B, Keil complètement surmotorisé fera un peu désordre, alors qu'en tête la bagarre fait rage entre Kloeber et Moore. Ce dernier prend la tête avec un Ultima et effectue une belle démonstration. Mais après avoir doublé deux voitures d'un coup de manière splendide, il se déconcentre à la suite de cet exploit et commet une erreur qui permet à Kloeber de passer et de remporter cette finale. La C sera, elle, remportée par Losi Junior, qui ne laissera aucune chance à ses adversaires. La E verra la victoire de Kondo, devant Lautenbach. Quant à moi, je vais gagner ma finale, après être parti second et avoir doublé le premier à 3 mn de course. Position finale : 81^e, Jean-Michel finira 3^e de sa finale. Position : 93^e.



Voilà un train avant de Pro Cat. Le différentiel a quelque peu changé mais les principales nouveautés se trouvent à l'arrière.

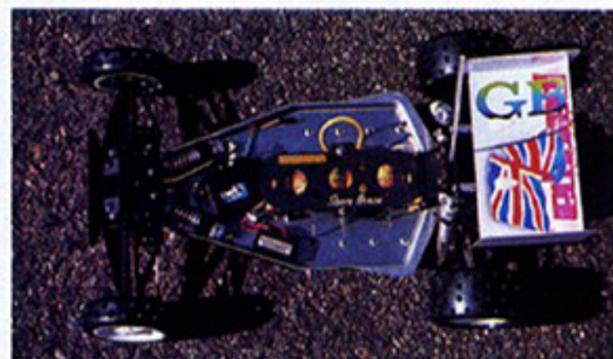
Le Top Cat a connu quelques modifications dans le sens de la fiabilité. Un train avant plus étroit était à l'essai.

Résultats de la finale 4 x 2

1. Masami Hirosaka (JAP), 18''6 (meilleur tour), 34 t 10'25''58 ; 2. Jay Halsey (USA), 18''66, 34 t, 10'27''23 ; 3. Cliff Lett (USA), 18''97, 34 t, 10'35''24 ; 4. Mike Dunn (USA), 19''58, 33 t, 10'23''43 ; 5. Rick Vehlow (USA), 18''92, 32 t, 10'07''74 ; 6. Jamie Booth (GB), 19''32, 32 t, 10'11''36 ; 7. Craig Drescher (GB), 18''95, 32 t, 10'13''95 ; 8. Jack Johnson (USA), 19''06, 32 t, 10'17''30 ; 9. Joel Johnson (USA), 19''07, 32 t, 10'25''05 ; 10. Ron Rossetti (USA), 19''32, 32 t, 10'39''21.

Le 4 x 4

On se dit que cette fois Hirosaka ne va peut-être pas gagner, car sa voiture ne semble pas parfaite et celles d'autres pilotes, comme Lett ou Howart, lui sont supérieures. Ce n'est qu'illusion, car « Magic » Hirosaka s'empare de la pôle tout de suite, dès la première manche. Avec 17 t en 5'12''22 (meilleur temps total 17''18 au tour !). Aucun autre pilote ne pourra venir chercher sa pôle. Kloeber semble

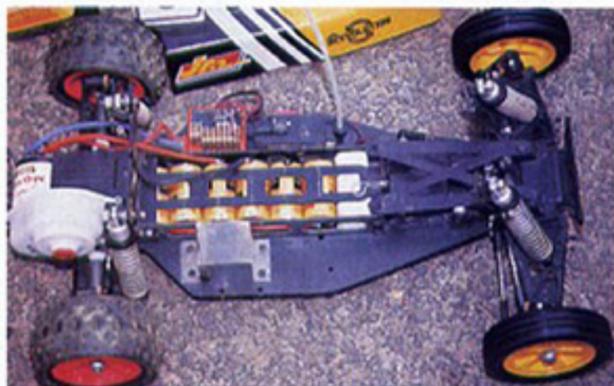


Caractéristiques techniques des finalistes 4 x 2

NOM	VOITURE	MOTEUR et BOBINAGE	NB TOURS et ø FILS	ACCUS et SERIE	PNEUS AV	PNEUS AR	VARIATEUR/RADIO	RAPPORT et ø PNEUS	CARROS-SERIE
Hirosaka	RC 10 Proto	Reedy	Bleu 12 x 3	Asso	Dynamite	Yokomo	Ko CX III	16/86	Asso
Halsey	RC 10 Proto	Reedy	Bleu	Reedy	Dynamite	Yokomo	Sanwa Novak TI	17/87	Asso
Lett	RC 10 Proto	Reedy	Bleu	Reedy	Dynamite	Yokomo	Novak TI Sanwa	17/87	Asso
Dunn	Losi LW	Race Prep	14 x 2	Race Prep	Losi blok	X Pattern Losi HT	Ko Novak TI	16/86	Asso
Vehlow	RC 10 Proto	Reedy	Bleu	Reedy	Dynamite	Yokomo	TI Sanwa	17/87	Asso
Booth	TopCat	Reedy	Vert 13 x 2	Schum	T 654	X Pattern	Nosram	22/91	TopCat
Drescher	RC 10 normal	Reedy	Vert	Keil	Dynamite	TI Sanxa	RC Prof	17/86	Asso
Johnson Jack	Losi LW	Losi	Mountain Missile 12 x 1	Losi SL	2 RM K compound	X Pattern HT	Tekin Sanwa	16/86	New Pro Kit
Johnson Joel	New Ultima	Trinity	—	Trinity	Losi block	X Pattern	Ko Novak TI	10,2/1	Kit
Rossetti	Losi LW	Losi	Mountain Missile	Losi SL	2 RM K	X Pattern HT	TI Sanwa	19/86	New Pro Kit

Avec son Astute, Tamiya nous a offert une production intéressante. Ce 4 x 2 fera parler de lui en compétition. Quant à l'Egress, il reprend les solutions du Vanquish avec toutes les options en plus. Nous essaierons bientôt ces deux voitures...

le plus proche de lui, mais ce sont Lett (avec un buggy parfaitement amorti) en 17 t 5'13''02 et Howart (grâce à un super 13 t triple) en 17 t 5'13''16, qui se placent second et troisième. Les temps sont extrêmement serrés et douze pilotes effectuent 17 tours. J. Booth longtemps en finale A reculera petit à petit, jusqu'à la 16^e place (c'est dire le niveau) et S. Oberle, champion d'Europe en titre, n'est que 34^e ! Heureusement, trois Européens sont là pour sauver l'honneur : Lautenbach, Davies (qui connaît le Cat par cœur) et Cull (au pilotage tout en dérapage). Ils



Champion 89 des Etats-Unis en 4 x 2, le Losi JR x 2 fut le seul à pouvoir contester la supériorité des Asso en Australie. Pour tout savoir sur les nombreuses améliorations, reportez-vous au texte.



seront respectivement à la 6^e, à la 7^e et à la 8^e place. Le meilleur temps au tour de toutes ces finales sera réalisé par Mike Dunn, 10^e, sur son AYK, en 17''31. D'excellents pilotes sont très loin, encore une fois : Keil 38^e, McElroy 51^e, Stevens 69^e, Moore (Eustace) 75^e, Allec 76^e, Isherwood 111^e, etc. ! Et nous ? Blandin est 71^e, avec 16 t en 5'13''68 et Jean-Michel termine 97^e avec 15 t en 5'00''98.

AUTO8

COURSE

Les finales 4 x 4

La finale A : parfaitement en confiance, Masami Hirosaka va partir en tête de la première manche et la remporter, très nettement détaché de C. Lett second. Auparavant, c'est Lautenbach qui a bien suivi Hirosaka. Mais Kloeber le passe et talonne Hirosaka, dont la voiture est moins stable. C'est cependant Lett qui finira second, suite à deux fautes de Kloeber. Le plus rapide en vitesse de pointe est Rick Howart (peut-être parce qu'il recharge ses accus sur la piste, juste avant le départ ?), mais il commet trop de fautes.

Dans la manche 2, malgré sa troisième place dans la manche précédente, c'est Kloeber qui semble être le seul à pouvoir inquiéter Hirosaka. Ceci va se confirmer, car il finira second après une belle remontée. Mais un tournant de la finale vient d'être atteint puisque Hirosaka, impérial, vient de passer les 18 t en 5'16''56, record absolu !

Manche 3 : Hirosaka part en tête, comme d'habitude, suivi par Kloeber et Lett, puis Lautenbach. Beaucoup d'accrochages dans cette dernière manche. Dunn perd une roue. Seuls sont épargnés Hirosaka et Kloeber.

SANTANA

FABRIQUE EN FRANCE PAR MRC



**POUR SA PREMIERE SORTIE
EN CHAMPIONNAT DE FRANCE,
LE SANTANA S'OFFRE LA POLE ET LA
VICTOIRE. COMME LES MEILLEURS PILOTES,
POUR JOUER OU POUR GAGNER, CHOISISSEZ
LA TECHNOLOGIE MRC. DISPONIBLE EN 2 OU 4 ROUES MOTRICES**

MRC
MODEL RACING CAR

Cull, avec un ProCat à empattement court, survire beaucoup trop et ne peut se battre. Halsey, qui a abandonné dans les deux premières manches, montre qu'il aurait pu jouer avec les trois premiers. La fin de course est superbe : Hirosaka touche l'arbre (sa seule faute dans tout le championnat !), se retourne et repart second, malgré l'empressement du ramasseur. Suit un forcing terrible — à l'attaque partout — il ne pourra remonter Kloeber, brillant vainqueur de cette manche. Bien entendu, c'est Hirosaka qui remporte largement le titre. Seconde place bien méritée pour Kloeber et 3^e Lett (champion des États-Unis en 4 × 4, il faut le rappeler) ; Kayano, l'ami étudiant de Masami, finira 9^e, un super résultat pour lui.



94 Du nouveau chez Lavco. Un chargeur pour un élément et des déchargeurs sur 20 A. Bref, un constructeur qui se "polarise" sur les accus...

La finale B sera remportée par J. Booth, très rapide, avec son ancien Cat qu'il connaissait mieux, suivi par Vehlow et Kondo.

Joel Johnson, en tête dès le début, remporte de justesse la finale C devant l'Australien Bolton et Kyes, toujours aussi bon. Oberle doit se contenter de remporter la finale D, devant un autre ProCat bien réglé, celui de l'Australien Beilby.

Je vais à nouveau remporter ma finale, après une course seul en tête, avec un 17 t, ce qui me met au total en 71^e position. Le seul PB du plateau, dans ma finale, abandonne. Jean-Michel se défendra bien et finira 4^e dans sa manche. Au total, il sera 94^e.

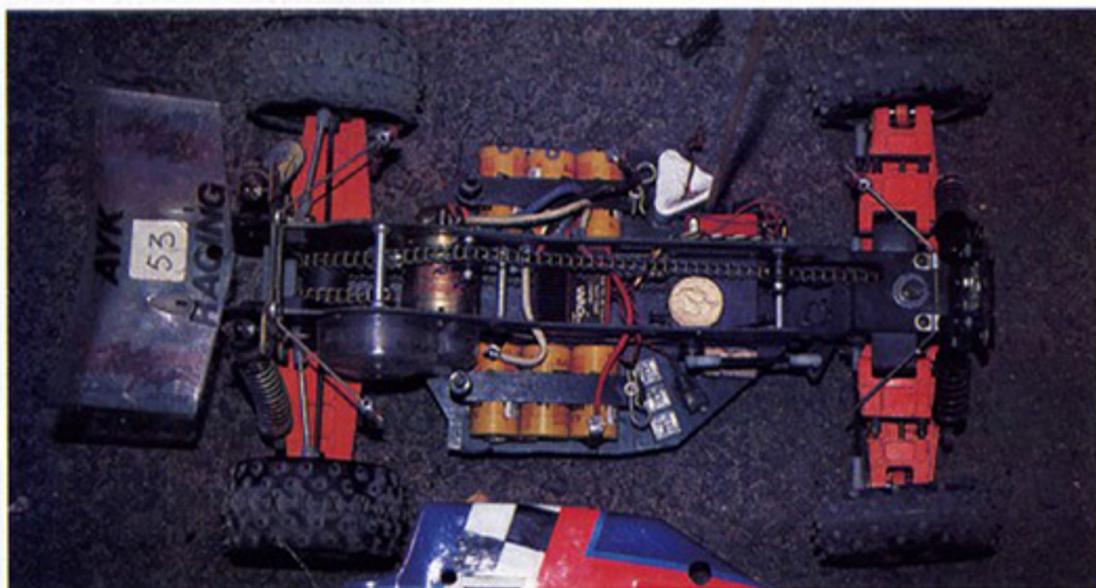
Il y a bien eu un 16,59 secondes affiché, mais précédé d'un temps assez long, ce qui laisse supposer un rattrapage manuel du comptage.

La dernière manche courue, il ne restait plus qu'à attendre la confirmation des résultats et, plus tard, la remise des coupes et, pour chaque participant, d'une magnifique plaque gravée comme souvenir.

Résultats de la finale 4 × 4

1. Masami Hirosaka (JAP), 18''02 (meilleur tour), 36 t, 10'35''28 ; 2. Butch Kloeber (USA), 17''92, 35 t, 10'20''62 ; 3. Cliff Lett (USA), 18''07, 34 t, 10'15''84 ; 4. Jurgen Lautenbach (WG), 18''09, 34 t, 10'17''39 ; 5. Rick Howarth (USA), 18''17, 34 t, 10'20''15 ; 6. Phil Davies (GB), 18''48, 34 t, 10'30''69 ; 7. Rory Cull (GB), 18''39, 34 t, 10'34''84 ; 8. Mike Dunn (USA), 18''25, 34 t, 10'36''82 ; 9. Satoshi Kayano (JAP), 18''52, 30 t, 9'22''12 ; 10. Jay Halsey (USA), 17''91, 30 t, 9'22''12.

L'Américain Dunn a été remarquable avec son AYK Pro en finale. Sa voiture était équipée des pneus Losi X Pattern.



En guise de conclusion

Que dire en conclusion de ce paragraphe, si ce n'est que pour constater l'écrasante domination du team Associated/Yokomo. Masami Hirosaka, doté d'énormes moyens techniques, de l'assistance sans faille de deux mécanos (dont son propre père Masaki), du sorcier des moteurs Mike Reedy, sans oublier ses immenses talents de virtuose du pilotage, ne pouvait que remporter ce championnat du Monde. Il l'a fait avec panache, s'adjugeant les deux pôles et les deux titres. Avec le 1/12 en 1988, il est maintenant champion du Monde toutes catégories en électrique ! Mais n'oublions pas non plus les autres



Un variateur plus puissant chez Sanwa avec deux fois plus de transistors que le Vortex.

membres du team Asso tels que Kloeber, Lett et Halsey, finalement vraiment très proches du Japonais. Mais ce dernier a « un quelque chose » en plus dans son pilotage qui l'a fait vaincre, comme... prévu ! (petite allusion à l'interview de Hirosaka par la TV locale, lorsqu'il a répondu, en toute sincérité à la question « Qui voyez-vous comme vainqueur ? » : « Me ! »).

Les Losi, en 4 × 2, nous ont fait une forte impression, alors que les TopCat et Ultima étaient un bon ton en dessous. En finale, on retrouve cinq RC 10 et trois Losi, ce qui confirme nos dires. En 4 × 4, même remarque. Les Yokomos ont parfaitement dominé, aucun autre engin ne paraissant autant à l'aise sur cette piste. La preuve : on en retrouve cinq en tout, en finale. Bonne prestation du seul AYK de la finale. Le Kyosho de Howarth n'a pu faire jeu égal, malgré les moteurs et le pilotage, car moins stable que les Yokomos. Enfin, des trois Schumacher de la finale, seul celui de Lautenbach pouvait prétendre se classer honorablement, mais son pilote semblait trop se battre avec la voiture et commit quelques fautes. Peut-être est-ce aussi le manque d'accroche des pneus (autres que les Yokomos et Losi réservés à leur team) qui explique tout cela sur une piste aussi glissante. Dommage, nous aurions bien aimé voir les RC 10, Yokomo et Losi tourner avec des pneus « du commerce » !

Denis Blandin

Caractéristiques techniques des finalistes 4 × 4

NOM	VOITURE	MOTEUR et BOBINAGE	NB TOURS et Ø FILS	ACCUS et SERIE	PNEUS AV	PNEUS AR	VARIATEUR/RADIO	RAPPORT et Ø PNEUS	CARROSERIE
Hirosaka	New Yokomo	Reedy	13 T x 2 Vert	Reedy	Yokomo TF 330 Soft	Yokomo TR - 31S	KO CX III	11.4	Kit
Kloeber	New Yokomo	Reedy	Vert 13 x 2	Reedy	Yokomo	Yokomo	Sanwa TI X	10.9	Kit
Howarth	Kyosho Lazer	Peak Performance	13 x 3	PP SCE SL	Schum 3 row	Losi X Pattern	Futaba Tekin	10.23 : 1	Kyosho
Lett	New Yokomo	Reedy	Vert 13 x 2	Reedy	Yokomo	Yokomo	Sanwa Novak I	120/23	Clett Protech
Lautenbach	ProCat	LRP	Orange	LRP	T 653	TAG	Multiplex Nosram	27/122	Kit
Davies	ProCat	Reedy	Gold 14 x 2	Schumacher SI	T 653		Corally	32/120 9 : 11	Kit
Dunn	Ayk Pro	Race Prep	12 x 2	Keil	Yokomo	Losi X Pattern	Ko Novak TI	15/90	Kit
Kayano	New Yokomo	Reedy	Vert	Reedy	TF 330	TR 31S	CX III Ko	17/86	Kit
Cull	ProCat (Short)	Reedy	Gold	Reedy	T 653	T 651	Nosram normal	23/92	Kit
Halsey	New Yokomo	Reedy	13 x 2	Reedy	TF 330	TR 31	Sanwa Novak TI	17/86	Kit