

● 89年IFMAR

1/10

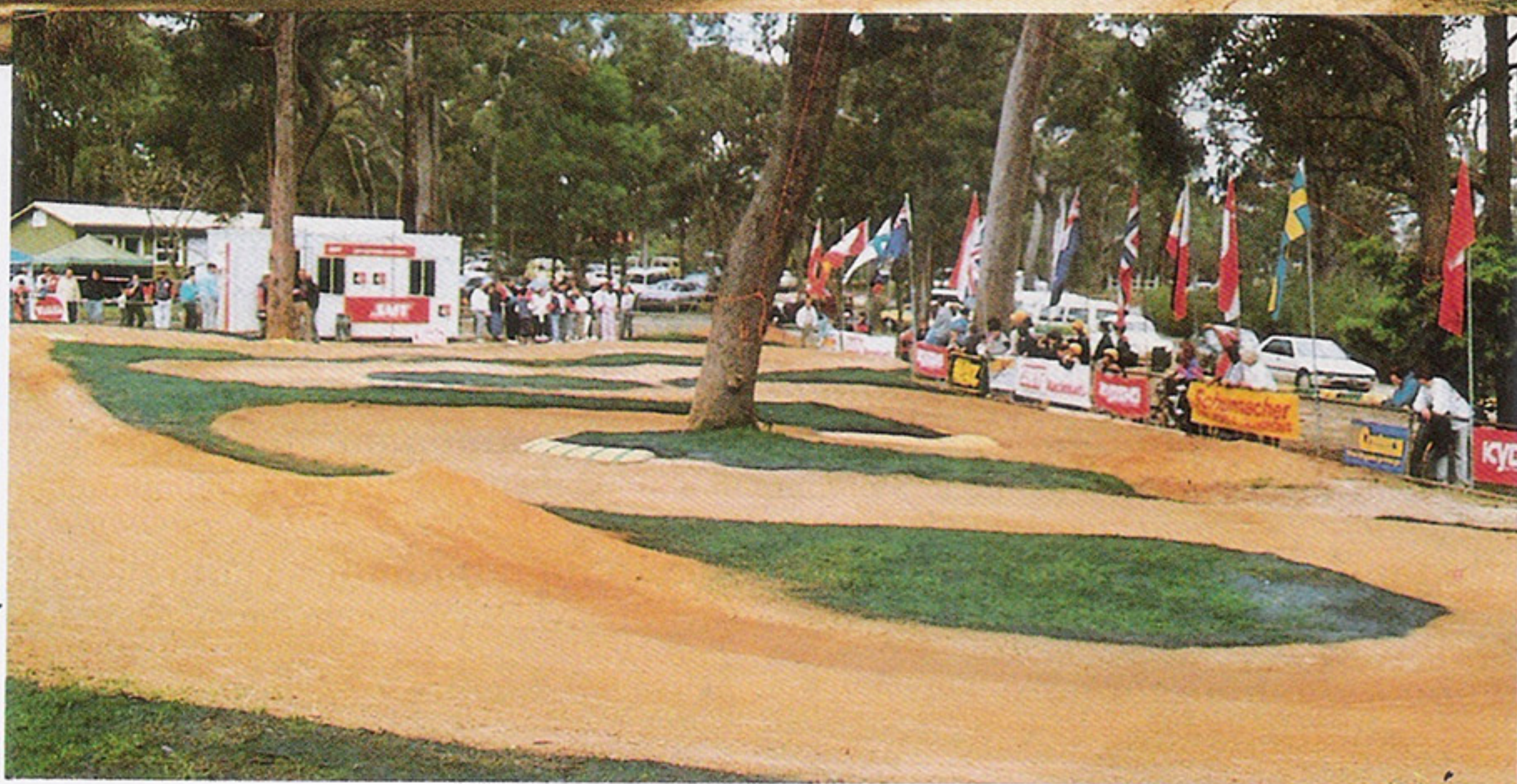
電動越野車世界賽

廣坂再登宝座



表所屬目的IFM
 電動越野車世
 終於在9月10日
 了，激戰之後日
 手廣坂正美終於
 二驅和四驅組雙
 冠。

：89年9月5日~
 10日
 ：澳洲雪梨市



★注目的焦點

在賽前已經引起各界推測的IFMAR世界1/10 電動越野車賽，廣坂是否能蟬連冠軍？RC-10及YZ-870C是否能再度綻放光芒，國外之各媒體均爭相報導各車隊所準備參賽的超級車種，尤其廣坂使用的車子更是爭相報導的重點，當然所有的資訊都不及比賽結果來得重要，俗話說得好，勝者為王、敗者為寇。

★先上車後補票

我們一直希望以最快的速度將大夥關心的問題公諸於世，作出最快速最詳盡的報導，此次世界1/10電動越野車賽剛比完不久，照片及比賽結果即空運抵台，原本提供比賽詳細經過的香港京商隊車手鄭嘉突因為個人業務繁忙，截稿之前無法整理出詳細經過資料，所以只好先將精彩的圖片及成績先讓同好解一解癮，下一期接獲更進一步的資料後再與讀者們分享。

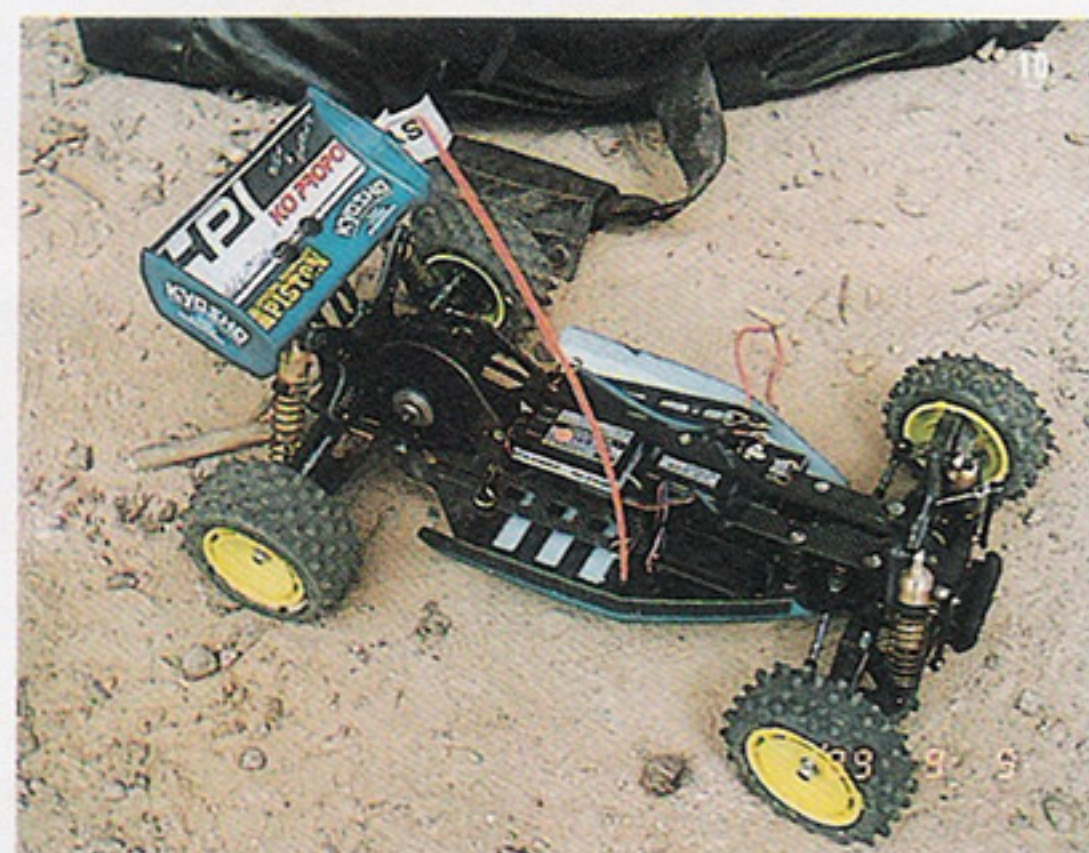
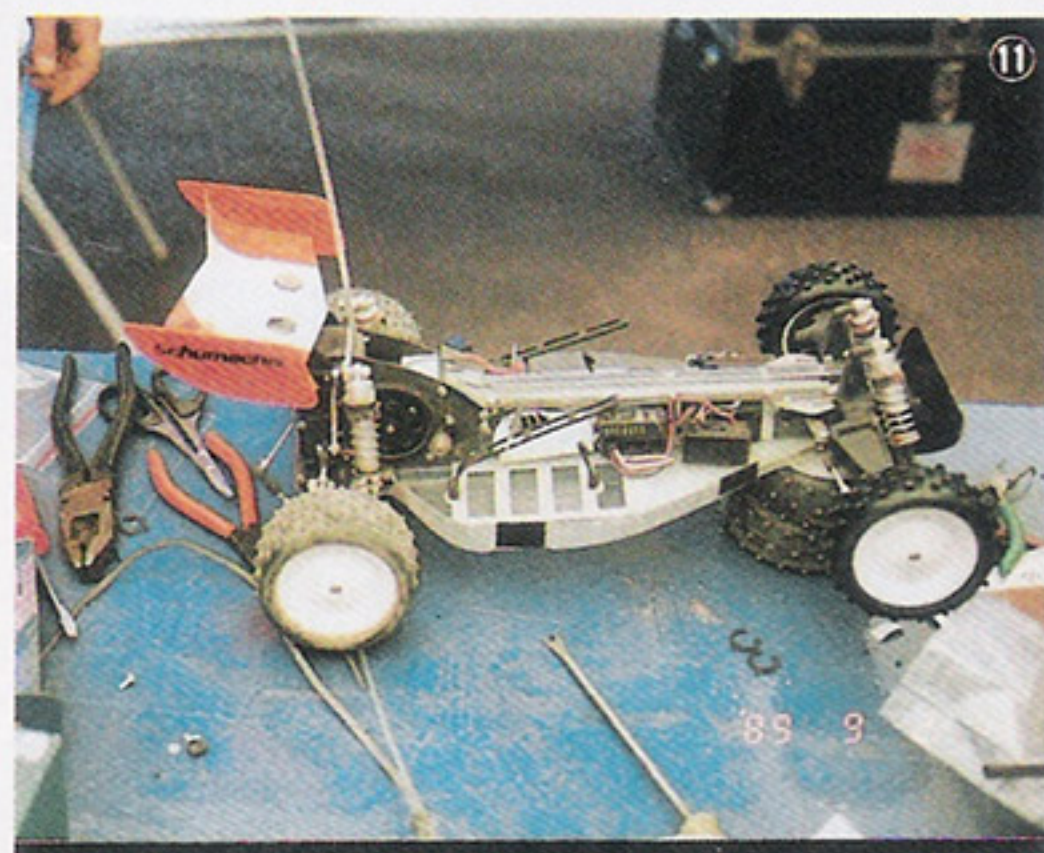
比賽日期由九月五日至十日，二驅組先上場與四驅組分開前、後段進行；來自世界各地的好手在澳洲的雪梨市準備爭奪世界賽盟主。九月五日至七日為二驅組的賽程，八日至十日為四驅組的賽程，參賽人數及場次都非常多，每一組都有六次的初賽機會，之後排定名次進行準決賽及決賽。



照片一／賽前各國車手出場熱絡
(圖為德國車隊)。
照片二／超前衛的車殼塗裝方式。
照片三／廣坂正美手握兩隻三輪
YZ870C及RC-10。
照片四／YOKOMO車隊成員。
照片五／香港代表隊成員，中央
白衣服者為領隊羅漢龍
先生，左一莫國強、左二
鄺嘉奕(NIKI)、左三
林豐耀、左五羅龍龍。
照片六／乍看之下廣坂的戰車並
無異樣。



AF
界
客
籍
取
料
...



照片七 A組決賽車手在操縱台上準備開戰。
 照片八 KYOSHO重量級戰車。
 照片九 KO狗是否為日本帶來幸運？
 照片十 4驅組季軍的KYOSHO LAZER ZX。
 照片十一 CAT經過大肆改良。
 照片十二 KYOSHO LAZER ZX。



照片十三 / 廣坂的父親充當助手。
 照片十四 / 起跑瞬間少有撞車鏡頭。
 照片十五 / 起跑排位井然有序。
 照片十六 / 狀況很好的跑道。
 照片十七 / 廣坂再度登上寶座。



1/10 電動越野車世界賽成績表：

4 驅 A 組決賽成績						
車手	國家	一回合 (圈數 時間)	二回合 (圈數 時間)	三回合 (圈數 時間)	二次最高成績總成 (圈數 時間)	結果
廣坂正美	日本	17' 5" 01" 67	18' 5" 16" 56	18' 5" 18" 72	36' 10" 35" 28	冠軍
CLIFF LETT	美國	17' 5" 05" 98	17' 5" 11" 41	16' 5" 08" 51	34' 10" 17" 39	4 位
RICK HOHWART	美國	17' 5" 10" 57	16' 5" 04" 25	17' 5" 05" 27	34' 10" 15" 84	季軍
BUTCH KLOEBER	美國	17' 5" 09" 91	17' 5" 02" 12	18' 5" 18" 50	35' 10" 20" 62	亞軍
JAY HALSEY	美國	13' 4" 13" 25	15' 1" 27" 00	17' 5" 08" 87	30' 9" 22" 12	10 位
JURGEN LAUTEN BACH	西德	17' 5" 14" 27	17' 5" 09" 23	17' 5" 10" 92	34' 10" 20" 15	5 位
PHIL DAVIES	英國	16' 5" 00" 61	17' 5" 11" 68	17' 5" 19" 01	34' 10" 30" 69	6 位
RORY CULL	英國	16' 5" 02" 91	17' 5" 16" 10	15' 5" 02" 01	33' 10" 19" 01	9 位
SATOSHI KAYANO	日本	17' 5" 19" 19	17' 5" 17" 63	16' 5" 03" 82	34' 10" 36" 82	8 位
MIKE DONN	美國	17' 5" 17" 39	17' 5" 17" 45	9' 2" 44" 19	34' 10" 34" 84	7 位

2 驅 A 組決賽成績						
車手	國家	一回合 (圈數 時間)	二回合 (圈數 時間)	三回合 (圈數 時間)	二次最高成績總成 (時間 圈數)	結果
廣坂正美	日本	17' 5" 11" 23	17' 5" 16" 65	17' 5" 14" 45	34' 10" 25" 68	冠軍
MIKE DONN	美國	17' 5" 18" 74	16' 5" 04" 69	16' 5" 11" 67	33' 10" 23" 43	4 位
JAY HALSEY	美國	17' 5" 13" 04	16' 5" 18" 09	17' 5" 14" 29	34' 10" 27" 23	亞軍
CLIFF LETT	美國	16' 5" 02" 88	17' 5" 18" 79	17' 5" 16" 45	34' 10" 35" 24	季軍
RICK VEHLow	美國	16' 5" 06" 40	16' 5" 01" 34	16' 5" 09" 55	32' 10" 07" 74	5 位
CRAIC DRESCHER	英國	16' 5" 02" 70	16' 5" 11" 25	16' 5" 14" 78	32' 10" 13" 95	7 位
JAMIE BOOTH	英國	16' 5" 04" 90	16' 5" 12" 21	16' 5" 06" 46	32' 10" 10" 36	6 位
JOEL JOHNSON	美國	16' 5" 09" 75	16' 5" 15" 30	16' 5" 17" 13	32' 10" 25" 05	8 位
JACK JOHNSON	美國	16' 5" 07" 81	16' 5" 17" 26	16' 5" 09" 49	32' 10" 17" 30	8 位
RON ROSSETTI	美國	16' 5" 15" 35	16' 5" 23" 68	15' 5" 01" 25	32' 10" 39" 21	10 位

廣坂正美再登2WD、 4WD寶座

所屬目的IFMAR 1/10 電動越野車賽終於落幕，廣坂正美再握RC-10、YZ-870C兩張王牌再度問鼎雙料冠軍寶座。一屆的世界盟主爭霸賽高潮迭起，其餘車手與廣坂開始接近，使戰況更為激烈。



89年IFMAR

1/10 電動越野車世界賽

- 日期：89年9月5日~10日
- 地點：澳洲雪梨市



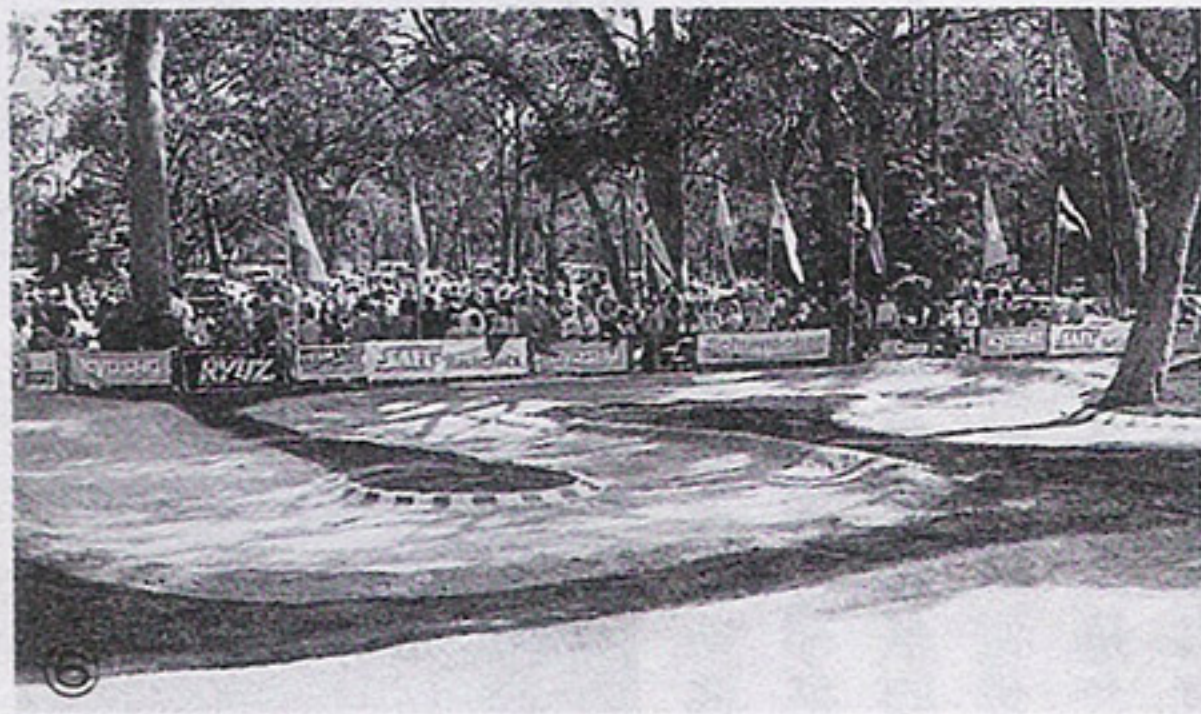
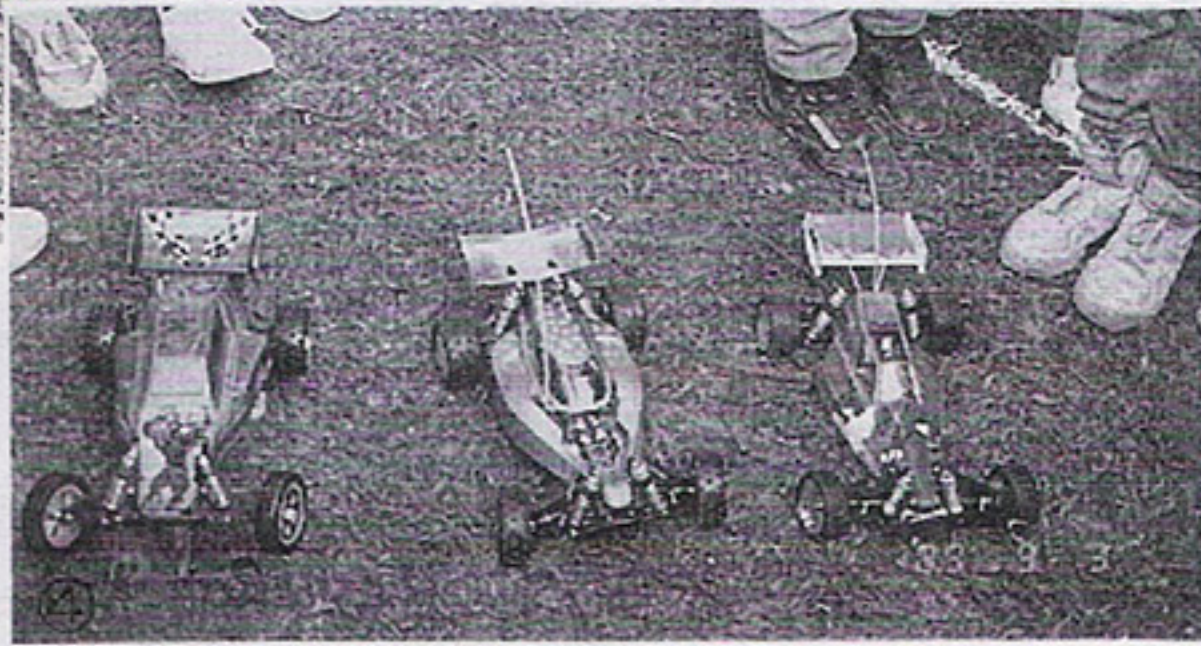
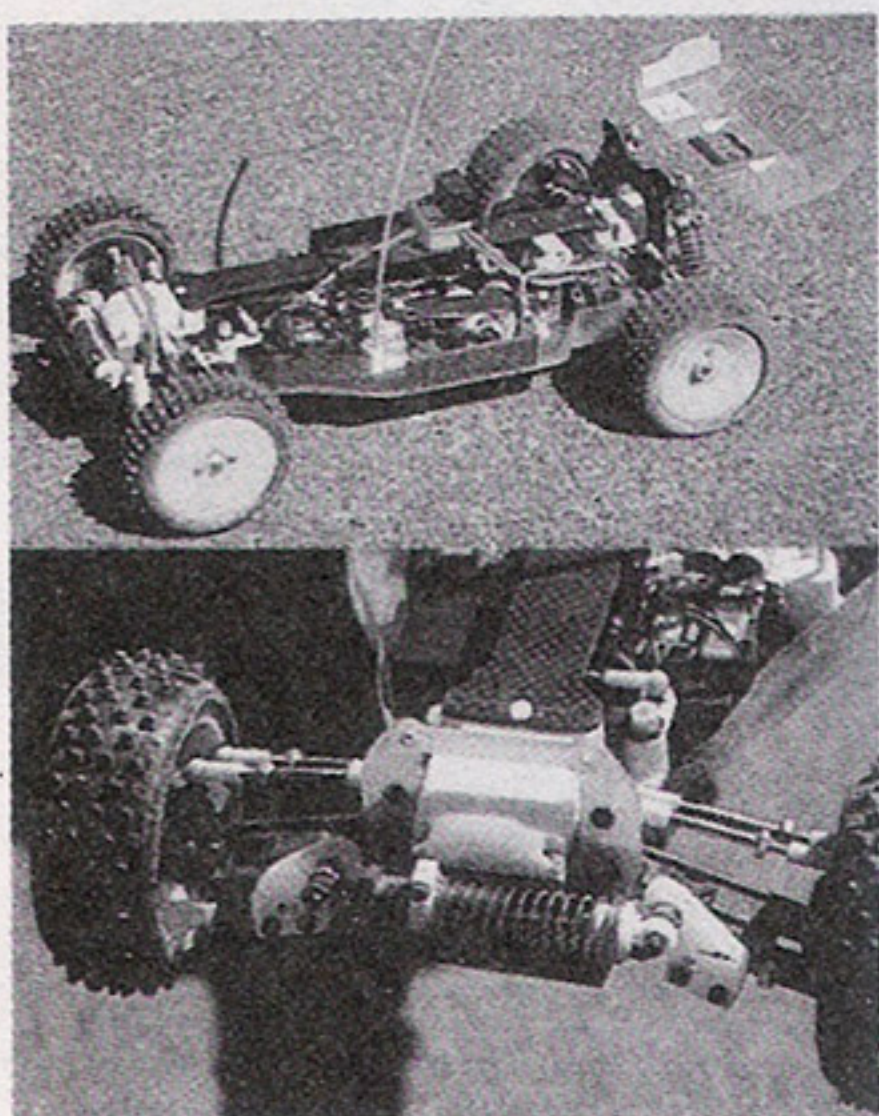
★前言

此次比賽經過上一期的快報先讓讀者先睹為快之後，終於收到香港京商車隊車手鄺嘉奕先生所提供的詳細資料，以鄺君參加世界賽之所見所聞以及詳細的比賽過程供諸同好，在此感謝鄺君及環球模型邵漢勳先生提供比賽資料以及大會正式記錄，使同好們享有臨場感般地體會世界賽的經過。

★盛大的開幕儀式

全部的賽程由九月三日展開序幕，五日正式開戰，之前都是選手練車的時間，練車時間分為自由練車時間以及限定人數練車時間，更有分組預練。五日為二驅組的驗車、報到手續，中午舉行開幕儀式，先是儀隊的開場，接著各國及車隊的車手帶著自己的戰車出場跑這一圈，觀眾可由領頭的小姐手上舉的標示牌了解隊伍的來頭。最後是由IFMAR主席及此次比賽的贊助廠商Schumacher的太子爺（老板之子）上台致詞，並宣佈開戰。

正式開戰之前，大會先評定今年度的美觀獎，結果由當地的澳洲選手取得，據說他老兄花費了八〇天塗裝完成這個車殼，想不得獎都很難。完成了開幕及美觀獎評定之後，場地開



- ①開幕前由蘇格蘭式的樂隊展開序
- ②美國隊是陣容非常強的隊伍。
- ③廣坂的RC-10與一般型式大有出
- ④中央這部就是得美觀獎的戰車。
- ⑤美國隊的YZ-870C改成前單筒油
- ⑥場地路面非常滑，除非有良好的

聽說可以增加過彎的貼地性。
否則難有好成績。

★二驅組開戰(五日)

第二天就要正式開戰，手們也毫不含糊地為戰馬做最後的調整。

五日早上開始驗車，合乎標準的車子大會馬上在車底盤刻上車手編號，接著領取比賽時間表。完成之後可以自由練車，可是操作台上同時間只准站十二位車手試車，練習時間至中午十二點結束，下午就是模擬初賽了，意思就是各組依照初賽程序正式試跑，可是成績不做大會紀錄，完成了半天的模擬初賽之後第二天也就是九月六日才是正式的開戰。

終於等到六日的正式開戰，二驅組即將展開激戰。大會並沒有預先安排各隊的整備區，所以各車隊必須自行尋找整備區劃地為王，隊伍方面則很少有國家隊的分別，大部份都是以車隊為單位，香港隊則屬京商車隊之內。二驅組的高手計有廣坂正美、

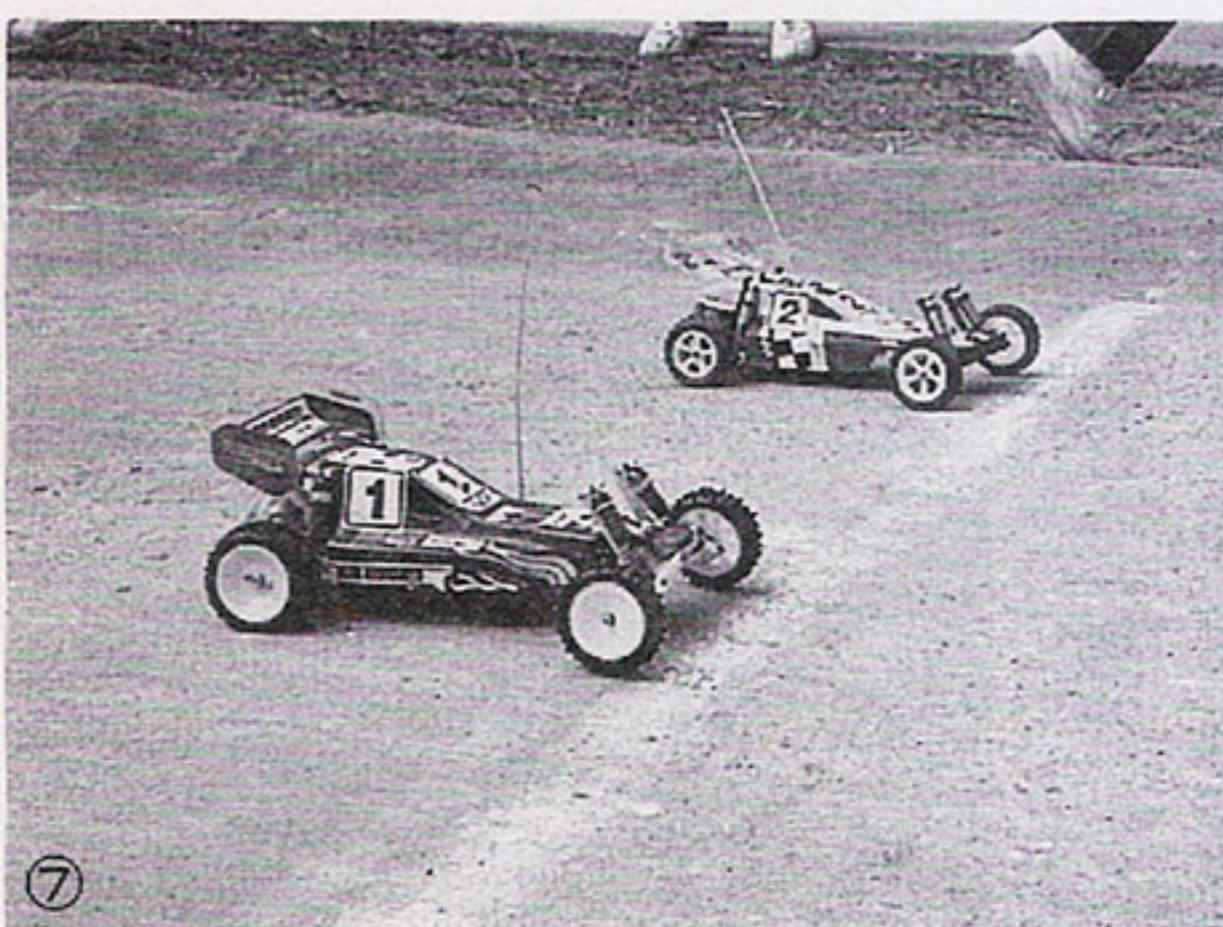
CLIFF LEFT、JAY HALSEY、JOEL JOHNSON、近藤勝則等都到場與賽，最受矚目的當然是廣坂選手啦！可惜的是廣坂在整備區調車的時候爲了不讓全新的 RC-10 曝光，

所以用布蓋著車子使很多欲探冠軍車種風采的同好大失所望，這種全新改良設計的 RC-10 只有美國 Associated 車隊中的幾位主力車手以及日本隊的廣坂正美擁有此部戰車，雖然廠商預定十月底會開始發售，可是這時

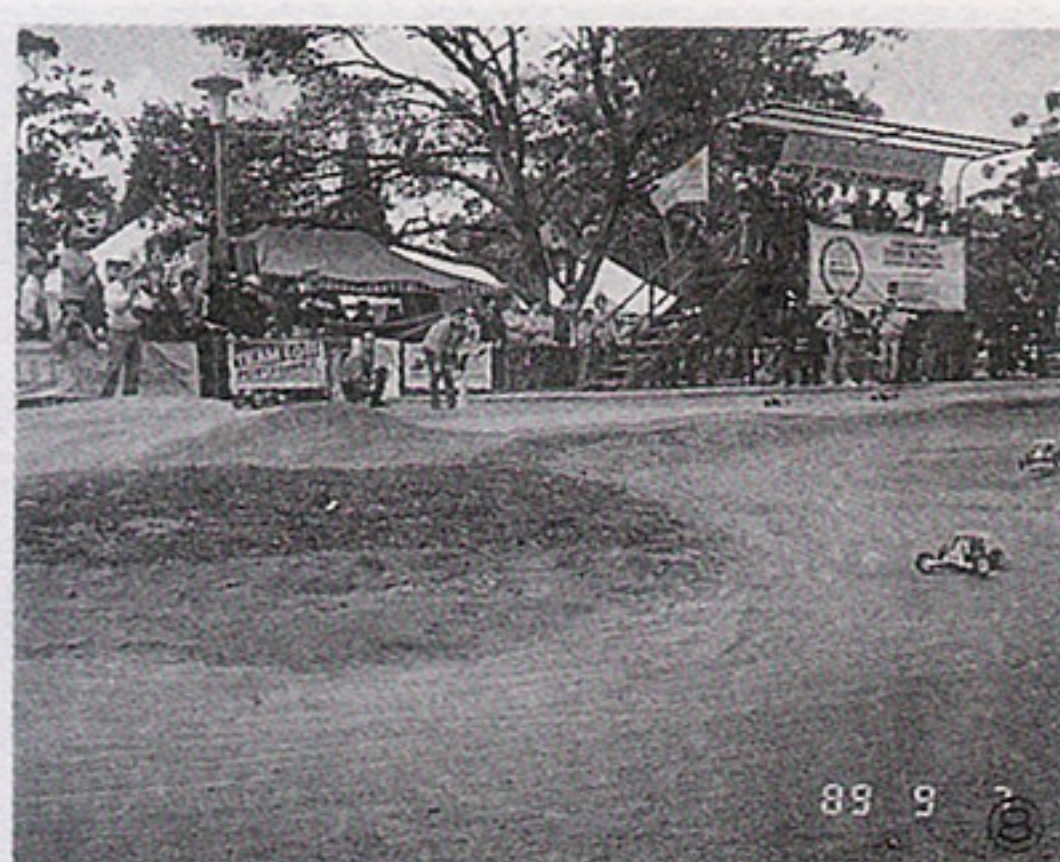
★激烈的競爭

而京商車隊的整備區開放參觀引來了不少的觀眾、同好圍觀，一探究竟。

二驅組因爲阿蘇士賽前有至該場地確實練車、調車，準備非常充份，而且 RC-10 車種還專門爲此場地設計了一組新輪胎，輪圈比較大，胎身比較來得寬且薄，只有美國、英國及日本的 TEAM ASSOCIATED 才擁有這編號 PR-32 的輪胎，因此在整備上阿蘇士佔盡了優勢。Schumacher 雖然也有新式的輪胎應戰，可惜效果平平，反而 Team Losi 的新輪胎可與阿蘇士一爭高低，京商隊卻只有 TR-10 MID 可以適應場地，可惜抓地力不強，無法發揮，場地非常容易打滑，所以輪胎的好壞就成爲最重要的武器了。



▲廣坂的1號車RC-10 正在起跑線等待與JR



⑧趁早上路面有濕氣可以跑出更好成績。
 ⑨京商的LASER EX 因為沒有適合的輪胎，只好退居第四名了。
 ⑩選手整備區沒有一定的規劃。 ⑪成績表現較佳的車手可以排有利位置起跑。



九月六日經過五次初賽之後，進入前十名 (TOP 10) 的大部份都是美國車手，其中有剛取得美國冠軍的 Jack Johnson，廣坂當然是順利晉級，最可惜的是 Losi 的公子原本是在第六位置，因為整備區太遠以致大會傳他進場當助手的時候沒有報到，依規定扣一圈成績使得由 TOP 10 掉到二〇幾位，失去了大有可為的江山。

經過一天的初賽激戰之後，等待第二天的最後一次初賽，接著進行決賽，前十部車種計有佔多數的 RC-10 車種，少數的 JRX-2 和一部 TOP CAT。Joel Johnson 在最後一次初賽因為一大早地面上還有很高的濕氣，使輪胎抓地力極佳，做出非常不錯

★二驅大決戰

九月七日中午開始進行決賽，預定進行三回合決賽，取兩次最高成績總合來評定名次。第一回合競爭即十分激烈，開始廣坂就取得領先位置，可是 JAY HALSEY 及 MIKE DUNN 給他的壓力十分大，JAY 並有四分鐘的時間緊咬廣坂尾巴，可惜未能超越。Joe Johnson 會經由第八位向前推進至第四位，原來有希望往前擠，最後因為碰撞而落敗，結果第一次比完，廣坂第一、Mike 第二、Jay 第三。

第二回合還是由廣坂領先，Jay 在第一圈跑到一半即壞車宣佈退出比賽。CLIFF 一直在第二位置，這一回合比較沒有驚險鏡頭發生，而廣坂順利地再取得第一位。

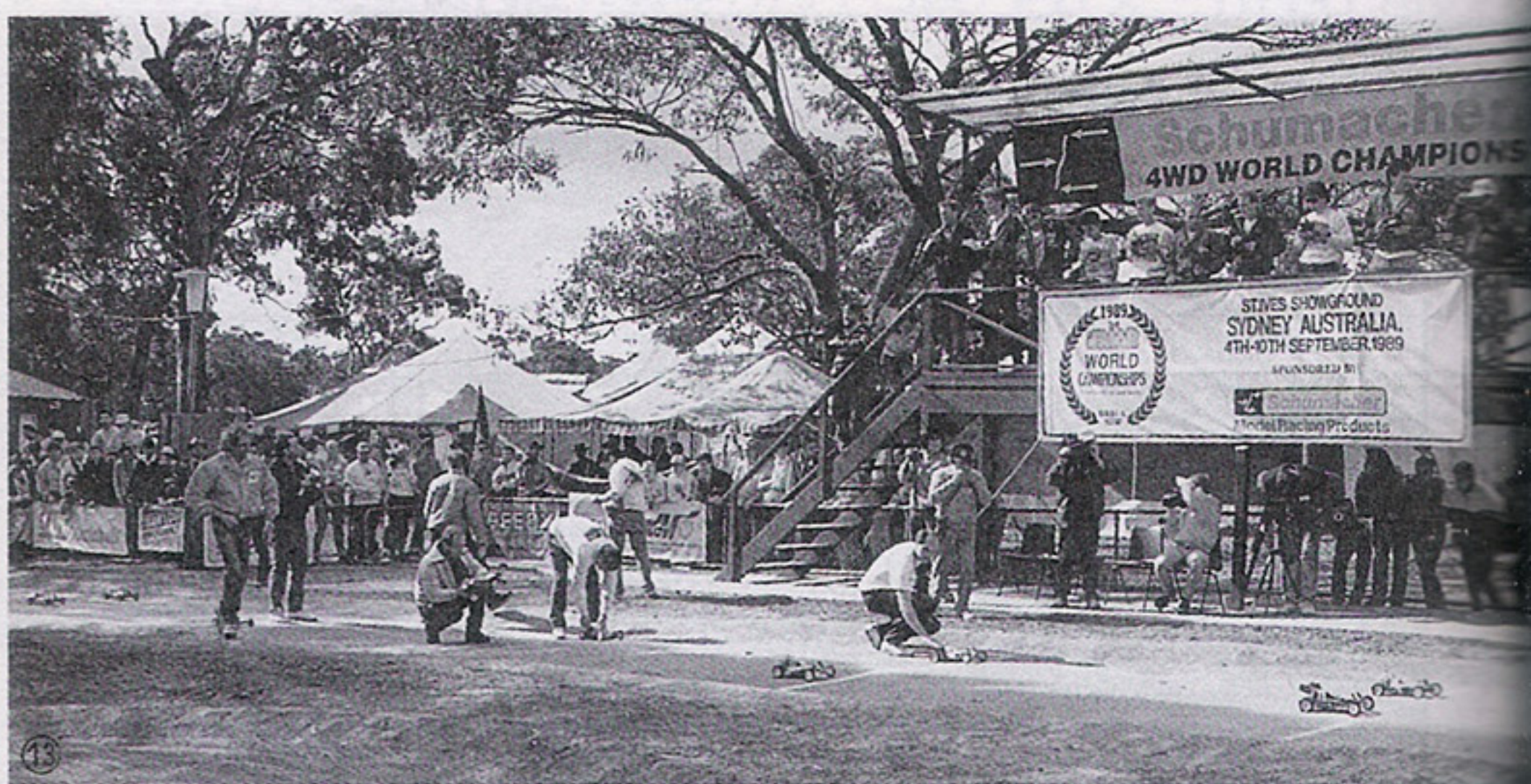
第三回合是最後的機會，也是最激烈的一回合決賽，其實廣坂賽完了前兩回合已經穩拿冠軍了，除非在最後的一回合有車手能跑出比他在前兩回合快兩圈的佳績，這幾乎是不可能的。由一開跑廣坂即與 JAY 開始競爭到最後一分鐘，JAY 會因為想超車而兩度與廣坂碰撞，結果還是無法如願，最後十幾秒 JAY 忍不住在直線加速道尾端衝上了廣坂的車上，結果翻了筋斗，就這樣互相擁抱衝過終點，完成了最刺激的一場比賽。TOP 10 的車種，RC-10 佔五部、JRX-2 五部

★四驅組上場



▲廣坂手中的一張王牌，請留意前後胎滿滿的細釘。

九月八日早上四驅組開始報到，驗車，領取時間表之後可以自由試車至中午結束，下午是模擬初賽的開始，過程與二驅組類似，之後跑這封閉等待第二天的正式初賽。眾目所歸依然是廣坂選手，雖然 YOKOMO 車隊與阿蘇士車隊均使用 YZ-8700C 上陣，可是廣坂所使用的 YZ 則與一般的狗不一樣，齒輪箱及 A 臂均使用全新的尼龍混碳纖維材質，皮帶方面前長皮帶使用的是細齒型 (類似 Schumacher 貓所使用的)，短皮帶則是橘紅色的鐵弗龍製的皮帶，全車經過大肆改良。Team Losi 使用京商的 LASER 上陣，京商車隊則以類似販賣型的 LASER EX 上陣，除了日本京商車隊使用全新式樣的車殼，他國的京商車隊成員均使用舊款 MID SPECIAL 的車殼，輪胎方面 YOKOMO 使用全新的薄輪胎上陣，而且很明顯地可看



MO TR-9M 後胎應戰，車未落地先展開輪胎之戰。

★ 初賽開鑼

初賽進行得非常緊張，早上的跑道上因為有霧水，所以狀況非常好，前兩回合跑完後廣坂只以些微之差領先，京商新車種LASER EX 開始顯示威力，可惜的是輪胎的搭配並不盡理想，五回合跑完之後排頭的十二位車手都跑出十七圈成績，日本老將近藤勝則剛好排十一位無法進入TOP10。

結果TOP 10大部份都是美國Team的車手，只有一位西德車手，即是排名第六位的JURGEN LAUTENBACH，二位英國車手分別是第七位的PHIL DAVIES及第八位的RORY CULL，一位日本的廣坂正美。車種方面有五部YZ-870C，三部全新設計的PROCAT 一部京商LASER EX，一部美國車手MIKE DUNN 改裝的AYK 車種，特別的是美國隊的YZ

- ⑬ 比賽過程井然有序。
- ⑭ 香港京商車隊成員及他們所使用的愛車。
- ⑮ 美國隊改裝的AYK 戰跑力十足。
- ⑯ 整備區只有代表各廠的車隊區分，沒有國家的區分。

870C前懸吊系統改裝成使用單一油壓避震器，據說這種設計能使轉向更為穩定。



★ 最後決戰

九月十日早上進行完畢最後一次初賽之後，成績並沒有太大的變化，下午進行三回合的決賽，四驅組的決賽反而沒有二驅組緊張。

第一回合開跑即由廣坂領頭帶出，第一圈跑回來已經領先一條直路了，所以在毫無壓力的情況之下取得第一回合優勝。第二回合的廣坂終於遇到阻力，其間JAY HALSEY曾經兩度給予壓力，兩位高手由二驅組拼到四驅組來，真是「不是冤家不聚頭」，結果廣坂依然是以穩定的操作技巧再度取得第一位，似乎冠軍就要到手了。第三回合是最精彩的一場決賽，一路領先的廣坂終於在後段被美籍車手BUTCH KLOEBER 追趕而發生碰撞，結果被領先衝過終點，以〇・二二秒之差落居第二位，可是廣坂還是以前兩回合的佳績領先取得冠軍。終於完成了兩冠兩TQ。

★ 總結

這次世界賽的場地非常滑，似乎只有阿蘇士的新式輪胎可以適應該場地，這種狀況之下就像是由馬達、電池的戰爭進級到輪胎戰，京商車隊方面所使用的輪胎似乎與阿蘇士差了一截，也許是因為賽前沒有確實到比賽場地試胎的關係，也因此而無法與美國隊制衡。參加的國家計有：澳洲、英國、美國、瑞士、加拿大、德國、日本、香港、星加坡、印尼、菲律賓等。其中以日本和美國隊的實力最強，廣坂還是以沈著的技巧加上超級的配備取得壓倒性的勝利，兩年一度的盛事終於落幕了，下次再會時不知JAY HALSEY 是否能真正超越廣坂！或者是另有一匹黑馬出現。



YOKOMO 車隊美日大混戰，是最強的一支隊伍。