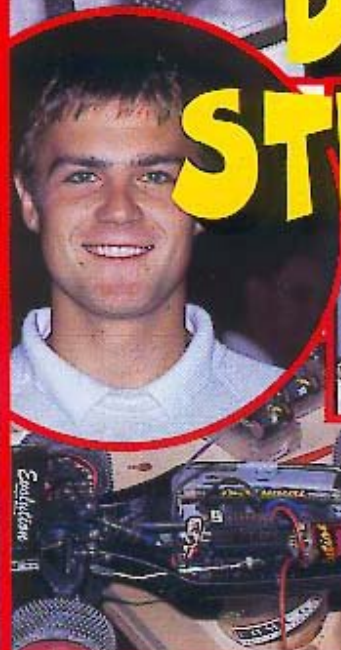


DRESCHER LOGIQUEM STEENARI TRANQUILLI ET SCHUMACHER SU TOUS LES PLANS



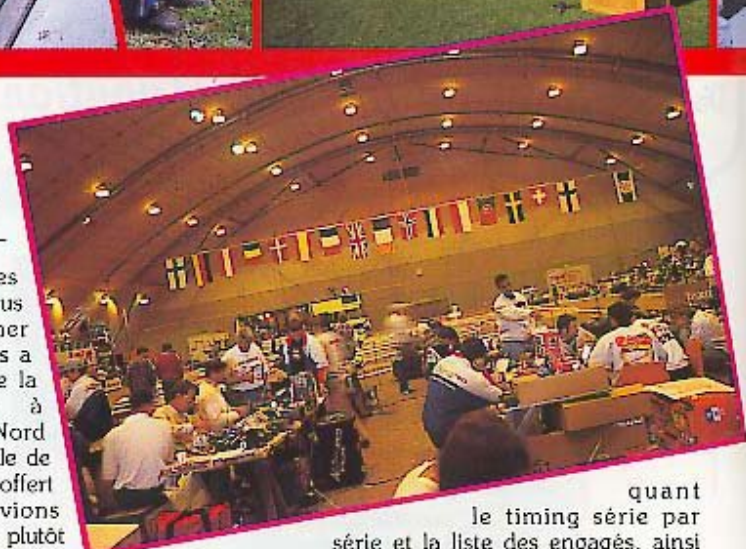
Par Christophe Boulain

C'est cette année en Finlande, à Rauma exactement, que la Fédération Européenne (l'EFRA) avait convié les meilleurs pilotes du continent à venir faire vibrer leurs fibres patriotiques pour ce championnat d'Europe TT 1/10è électrique. Une fois de plus, le meilleur de tous fut le roi "Craig", avec toutefois une réserve, puisque contrairement aux deux années précédentes, le titre 2 WD lui échappa au profit d'un impressionnant finlandais : Jukka Steenari. Avant d'entrer plus en détail dans ce qui fut une course en tous points exceptionnelle, sachez que ces deux victoires ont été acquises sur une seule et même marque : Schumacher.

Le club, ou plutôt la ville :

En effet, tant les choses furent grandioses, il nous est impossible d'imaginer que le club de Rauma les a réalisées sans l'appui de la municipalité. Située à quelques 240 kms au Nord Ouest d'Helsinki, cette ville de 50000 habitants nous a offert tout ce dont nous pouvions rêver pour un C.E. Jugez plutôt : hébergement possible et négocié dans le plus grand hôtel de la ville (celui-ci équipé de saunas, piscine et d'un bar "chaud"), piste en terre couverte (dans un stade de foot Indoor et relativement frais il est vrai), cérémonie d'ouverture en grandes pompes dans un stade jouxtant la piste (avec fanfare, majorettes, discours d'officiels et chemises estampillées "France" pour notre équipe), ainsi qu'une organisation de course sans faille :

Essais libres par série de 15 avec contrôle des fréquences lors de la réservation de la place par le pilote (celui-ci "colle" un badge aimanté à ses nom et fréquence sur un tableau métallique affichant des tranches horaires successives de 10 minutes et le repositionne après son essai). Carton nominatif dont le rôle est double : le pilote le présente au contrôle pour le retrait de sa puce (jusqu'à deux séries avant sa manche) et le récupère après sa course une fois que les contrôleurs (plus minutieux ça n'existe pas) y aient inscrit la validité ou non du véhicule. Si votre voiture n'est pas conforme, c'est écrit et il vous est impossible de feindre l'ignorance à la manche d'après. Petit livret fourni à tous les pilotes leur indi-



quant le timing série par série et la liste des engagés, ainsi que la composition des séries. Badge nominatif munis d'une petite pince, indiquant votre qualité (pilote, mécanicien, team manager ou presse), sans lequel il vous est impossible de circuler dans les stands ou sur la piste.

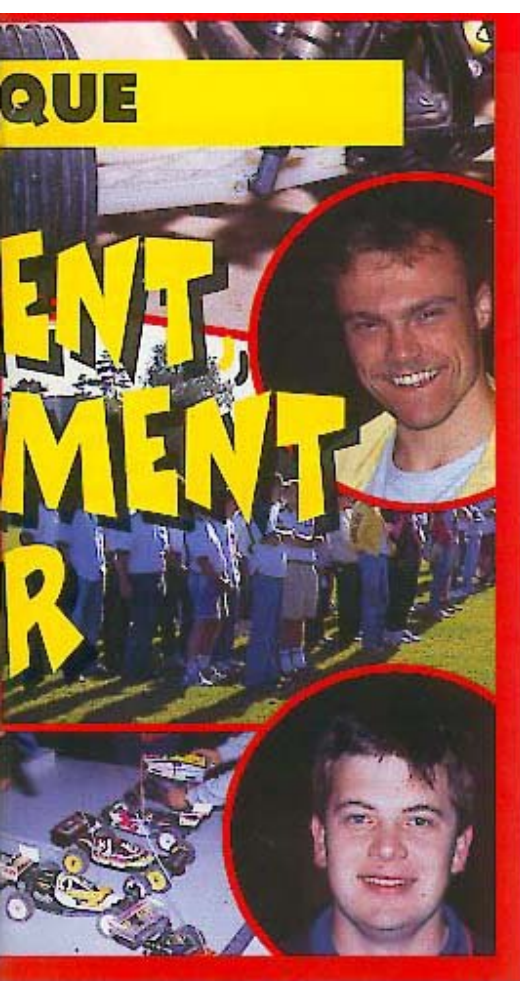
La piste

De type longue et roulante avec tous les ingrédients nécessaires à en faire un "juge de paix" : grande ligne droite sur courbe rapide qui se resserre, trois bosses éparpillées autour d'un 90°, chicane sous le podium, virages serrés puis grande courbe rapide dominant sur une épingle, table américaine à enrouler vita-



QUE

ENT,
MENT
R



nales, ces packs sont étiquetés Orion-Reedy car c'est maintenant le trieur suisse qui sélectionne les packs des pilotes de la marque américaine. Les places restantes sont partagées entre Keil, Mega et quelques autres trieurs. Pour la charge, et comme les rapports de transmission se sont vu gonfler, il fallait de la tension et la majorité des pilotes tapèrent dans leurs packs, allant jusqu'à 7 Amp. en pulse.

Côté moteurs, deux nouveautés étaient à dénombrer : chez LRP, la X génération est enfin homologuée et commence à faire parler d'elle en TT après le championnat d'Europe piste 1/10. Ces moteurs reprennent les rotors des séries Grand Prix 2 (petits collecteurs et rotors fendus) avec de nouvelles têtes et cages d'origine Sagami. L'autre nouveauté nous vient de chez Reedy qui commercialise sa série Ultra Sonic qui diffère des précédents Sonic par l'adoption de petits collecteurs. Signalons l'arrivée en TT du fabricant anglais AGR qui pour sa première course inter place un moteur en A.

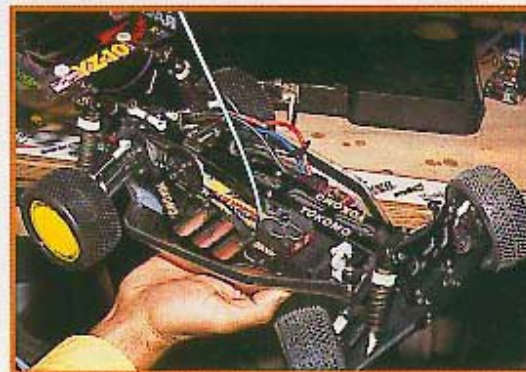
Enfin, finissons ce tour des stands "électronique" par les variateurs où, là aussi, deux news nous attendaient. Chez HEL, J. Léonard utilisait le 3000 team qui possède la partie puissance du "piano" en disposant d'une programmation simplifiée qui ne nécessite plus l'emploi d'un clavier (ouf). Enfin, chez LRP, l'ICS digital est arrivé dans sa version définitive et possède comme le HEL différents programmes de limitation pour gérer l'accélération, ainsi qu'une mémorisation des réglages radio par une touche. Notons que la souplesse exemplaire de ce

nouveauté si ce n'est une carrosserie superbement galbée de chez CML, des platines carbone de différentes provenances (CML, Keil ou Team Syndicate) ou des étriers avant permettant de réduire la chasse. Signalons toutefois que d'après les Top pilotes étrangers, le châssis champion du Monde est très réactif aux changements de longueur d'amortisseurs avant (cales à l'intérieur). Attendons le World.

Le HEL "3000 Team" possède la partie puissance du "3000 S", mais dispose d'une programmation simplifiée.

Tenth Technologie

Pas de grands bouleversements chez le leader du championnat anglais. Le concepteur travaille sur quelques pièces dans deux buts : la fiabilité grâce à une nouvelle denture des corps de diff (moins bruyante), un renfort de cellule arrière (une petite barre entre le support amortisseur arrière et le support moteur pour éviter les torsions du châssis sur sa partie postérieure),



lement sur "Pif-Paf" violent qui nous amène au tour suivant. Si l'on ne m'avait pas prévenu qu'en Finlande on mange comme ailleurs j'aurais bien pris ceci pour une carte des desserts. Dernière précision pour la surface : toutes les parties bosselées sont en terre alors que le reste ressemble à de la terre battue virant au bitume, toutefois saupoudrée d'une poussière humide qui rend glissantes certaines parties du circuit.

Les stands

L'électronique

Avant de s'attaquer au gros morceau que constituent les châssis, attardons nous sur les "News électroniques". Honneur aux accus avec ce qui, pour les "tétéistes", ressemble à une nouveauté : la présence sur la piste d'un staff Orion pour assister nombre de pilotes. Arrivé avec plus de 100 packs en série ZD (interdite au World Car trop récente) de valeurs comprises entre 363 et 370", P. Neidhart occupera 50 % de la finale 4 WD pour se contenter de 40 % en 2 WD. Signalons que pour les courses internatio-



L'ICS Digital a fait des émules à ce Championnat d'Europe.

modèle a désuit nombre de pilotes puisque Steenari, officiel Tekin, changea de marque durant la course 4 WD, comme Collet ou Choquet (précédemment Novak).

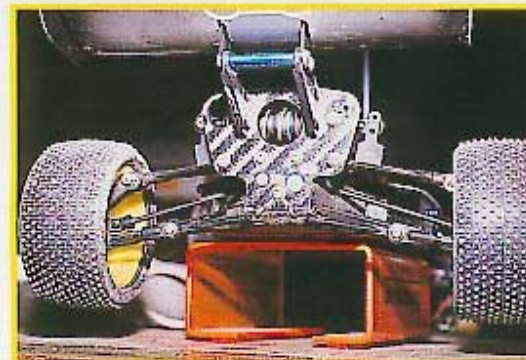
Les châssis

Yokomo

Chez la marque japonaise, pas ou peu de

L'YZ 10 de Falter.

ainsi que par une nouvelle trame en nid d'abeille pour le carbone du châssis qui le rend plus léger et plus résistant, permettant même de pratiquer des trous pour l'évacuation des cailloux. Pour ce qui est des performances, le second sujet des recherches, elles ne sont pas oubliées et le nouveau set de ressorts y est pour quelque chose (plus fermes, mais surtout combinant deux duretés différentes à l'arrière), ainsi que "l'anti pitch bar" avant, dont le rôle est strictement l'inverse d'une barre antiroulis. Testés aussi sur cette



Notez la très fine barre antiroulis de ce Prédator.

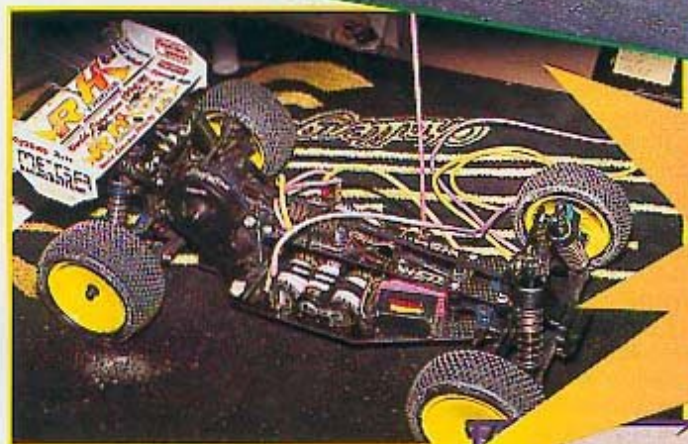
course, des sorties de différentiel en aluminium très légères, ainsi que des ailerons rabaisés et allégés.

Kyosho

Rien de bien reluisant en 2 WD, alors qu'en 4 WD nous notions la présence de plusieurs Lazer ZX RR généralement aux mains de pilotes norvégiens. Les autos sont de boîte excepté le carbone nécessaire à la bonne santé pondérale du châssis et certains supports d'amortisseurs avant perso, très hauts, qui permettent l'utilisation d'amortisseurs mi-long montés verticaux. Signalons que c'est E. Andreassen qui remporta la finale B, sur son ZX RR, alors que l'allemand Rabenseifner finira 18ème sur un autre ZX RR extrêmement performant.

Tamiya

En 4 WD, seul un proto roulait, aux mains de l'espagnol Vega Frias. Il ne fut d'ailleurs relégué en B que dans la dernière manche de qualif. Cette



auto qui n'a que peu évolué depuis 93, fera des merveilles. Ces principales caractéristiques, maintenant connues, sont une transmission par courroies (style Kyosho), une triangulation conséquente et allez savoir pourquoi, un train arrière très mobile.



En 2 WD, le même pilote utilisera avec beaucoup moins de réussite un TRF, version précédente du connu Dynastorm.

Associated

Ici comme chez Yokomo, on attend le World. Toutefois, sur la voiture de Drescher,



Le RC 10 de Léonard.

transparaient déjà quelques nouveautés: tiges d'amortisseurs noires téflonnées, coupelles de ressorts coniques sur la face supérieure pour centrer le ressort et adoption du support de pack du Truck. Nous avons également vu une fixation de servo "stylée", ainsi que des essais de position de pack avancé.

Losi

Enfin des nouveautés, même si la majorité proviennent d'initiatives personnelles, en pièces commercialisées nous trouvons un jeu de direction qui permet par déplacement de la petite biellette d'obtenir plus ou moins d'effet Akerman et des amortisseurs téflon entrevus sur l'auto de Moore. Trois "bricolages" semblèrent par ailleurs faire l'unanimité: des triangles arrière retaillés pour repercer un quatrième trou vers l'extérieur (melleur contrôle du roulis), des pistons reperçés 2 trous à 0,56 (rose) et



Le Losi de Feschtschenko.

Le Lazer tout carbone de Rabenseifner arborait un support d'amortisseur "maison" permettant de monter des combinés mi-longs plus verticalement.

Le fin du fin, une plaque d'anticabrage maison qui donne un pincement de 6° "in board" au Losi.



Le Proto Tamiya 4x4 de Vega Frias frôlera la finale "A". Un peu esseulé, son TRF rencontrera moins de succès en 4x2.

1 trou à 0,57 (orange) et enfin, le fin du fin, une plaque d'anticabrage qui donne un pincement total de 6° "in board". Ces fous repercent la plaque arrière pour mettre 3° de pincement dans chaque axe de triangle et utilisent par conséquent des fusées de 0°. Signalons que 90 % des pilotes Losi utilisent le châssis STD et compensent la réduction de l'empattement (due au pincement des triangles) par l'adoption de cales qui trouvent leur place après avoir enlevé 4 mm de matière aux triangles.

Schumacher

Comme chez Losi, peu de nouveautés commercialisées, seulement trois pièces en provenance de Northampton: des supports de triangles arrière donnant 3° de pincement à chaque axe de triangle pour le Cat ou pour le Cougar (support amortisseurs) et des triangles arrière protos pour le 2 WD qui reculent les masses.

Un jeu de direction permettant d'ajuster l'effet Akerman fait son apparition chez Losi.



Pour ce qui est des réglages, reportez-vous aux fiches fournies tout en sachant que nombreux étaient les pilotes en finale à utiliser des modifications qu'ils connaissent.

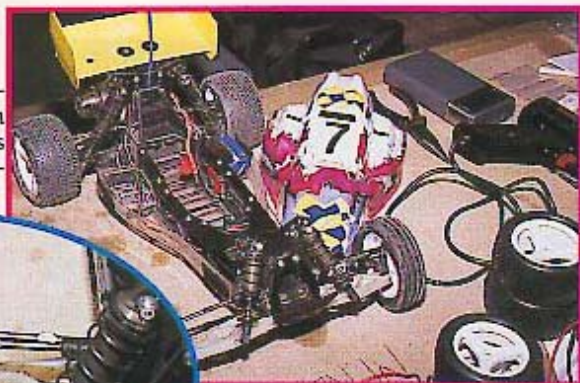
Pour exemple, Steenari roula toutes les qualifications 4 WD avec des supports amortisseurs type Cat 2000 sur son "EC".

Ce même pilote, qui assurément avait la voiture la plus performante en 2 WD, utilisait sur son Cougar des triangles avant raccourcis de 5 mm côté châssis, des ressorts avant rouge Losi de JRX Pro, (dont il avait enlevé la peinture), et à l'arrière des verts Asso. Ajoutez-y le retour aux pistons d'origine, mais ouvert à trois trous, et vous aurez une petite idée des heures de test passées sur sa voiture pour en arriver à de telles solutions.

Signalons que Needham employait sur son Cougar un train avant SACS Proto doté d'un angle de 20° (au lieu de 30°), donnant d'après son propriétaire, autant de stabilité que le train étroit du finlandais, en étant plus vif.

Les pilotes

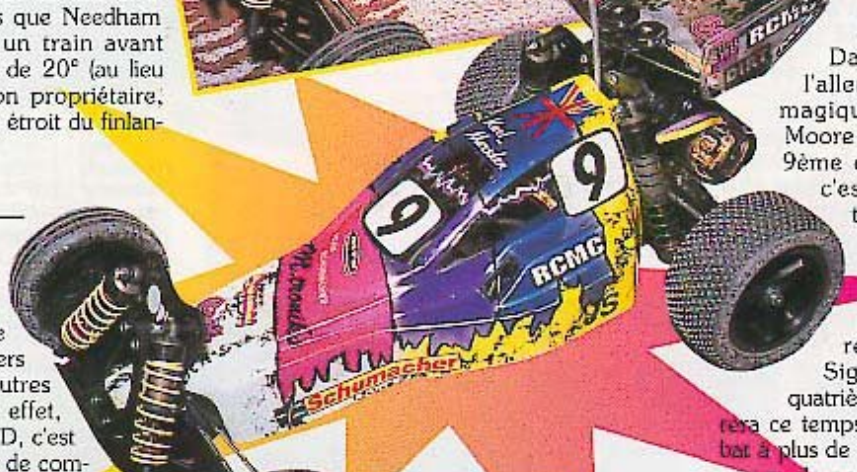
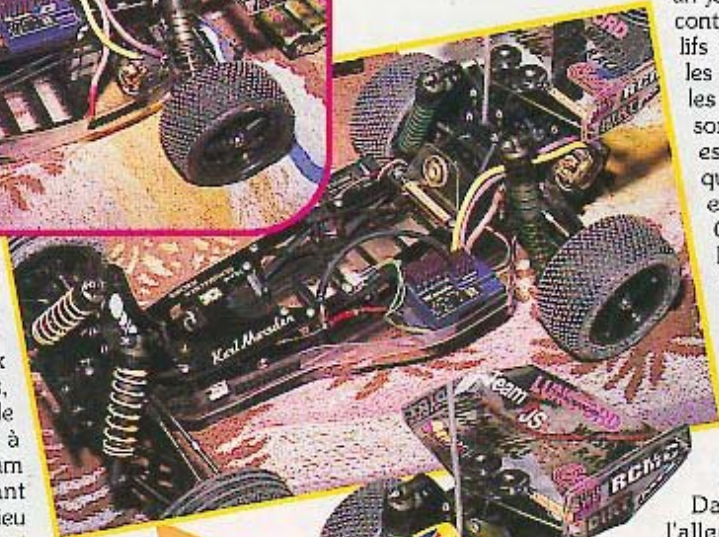
Vous vous en seriez douté, les meilleurs européens étaient du voyage et ne manquaient à l'appel que Sittaford, Stumham ou Rodgers côté anglais, alors que les autres pays affichaient complet. En effet, 138 en 4 WD et 148 en 2 WD, c'est ce que nous pouvons qualifier de complet.



Le Cougar de Steenari et ses triangles avant raccourcis de 5 mm côté châssis.



Les deux très belles autos de Marsden.



Cette année avait quelque chose de spécial pour nous français. En effet, pas ou peu de discorde était à recenser dans l'équipe formée, qui comptait dans ses rangs en 4 WD : Héliogoin, Schoebelen, Choquet, Collet, Colin et Montheil alors que ce furent Collet, Montheil, Boulain, Maurel, Bouhours, Colin, Urbes et Schoebelen qui défendirent les couleurs françaises en 2 WD.

Notons l'étonnante colonie nordique (Finlande, Suède et Norvège) qui constituait à elle seule presque 40 % des pilotes. Espérons qu'en 96, si nous avons l'Euro comme prévu, ce sera l'équipe de France qui bénéficiera des réalocations de l'épreuve.

Les courses

Contrairement aux années précédentes, ce fut par la course 4 WD que les hostilités commencèrent, en suivant un schéma novateur : un jour d'essai, un autre pour l'essai contrôlé et les trois premières qualifications pour finir le troisième jour par les deux dernières qualifications et les finales. Signalons que celles-ci sont au nombre de trois, plus un essai contrôlé pour la "A", alors que toutes les autres se courent en une manche, aux points.

Chaud !

Demière précision sur la piste, qui sera changée dans sa partie sous le podium pour la course 4x2 afin de ne pas trop avantager les pilotes qui doublèrent les catégories.

Qualifications 4 WD

Dans la première manche, c'est l'allemand Falter sur un Yokomo magique qui prend la pôle devant Moore et son Prédator. Choquet est 9ème et si vous cherchez Drescher, c'est à la 125ème place qu'il se trouve après avoir "pété les plombs" d'énervement.

Mais dès la deuxième manche, celui-ci se reprend en établissant un nouveau temps de référence que personne n'égale.

Signalons qu'excepté lors de sa quatrième sortie, le roi "Craig" améliorera ce temps à chaque fois. Derrière, on se bat à plus de 5", et c'est Falter qui s'en sort le mieux devant Moore et Steenari qui améliorent dans la dernière. Côté français, c'est à un joli tir groupé que nous avons droit puisqu'entre Choquet (31) et Colin (49) se trouvent nos quatre autres pilotes : Héliogoin (32), Schoebelen (39), Montheil (42) et Collet (48).



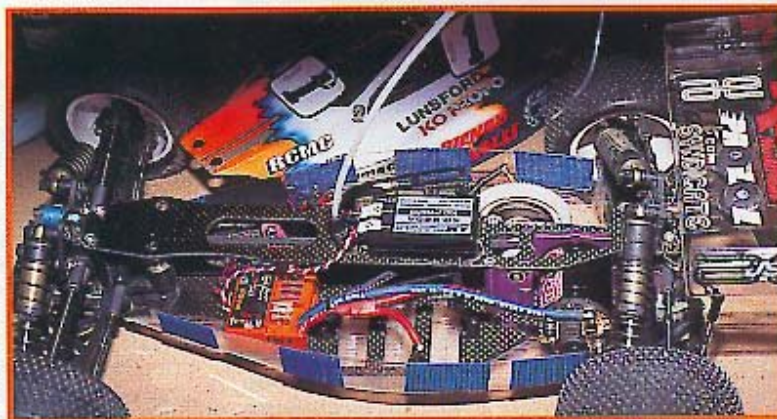
L'équipe de France nous gratifiera d'une prestation plus qu'honorable. Encore un effort, la finale A est toute proche !

Qualifications 4x4

- 1/ Drescher 13 T 5'04"44, 2/ Falter 13 T 5'09"19, 3/ Moore 13 T 5'09"77, 4/ Steenari 13 T 5'10"40, 5/ Feschtschenko 13 T 5'10"71, 6/ Marsden 13 T 5'12"23, 7/ Lautenbach 13 T 5'13"08, 8/ Mitcham 13 T 5'13"13, 9/ Laino 13 T 5'13"34, 10/ Duggan 13 T 5'13"58, 11/ Frias Daniel 13 T 5'13"71, 12/ Kenningley 13 T 5'14"90, 13/ Needham 13 T 5'16"07, 14/ Gammon 13 T 5'15"81, 15/ Andreassen 13 T 5'16"67, 16/ Naulapää 13 T 5'16"31, 17/ Tucker 13 T 5'17"87, 18/ Worsley 13 T 5'18"10, 19/ Léonard 13 T 5'18"14, 20/ Rabenseifner 13 T 5'18"23, 23/ G De Weerd 13 T 5'18"45, 24/ Savolainen 13 T 5'18"74, 25/ Mc Burney 13 T 5'18"80, 26/ Booth 13 T 5'18"84, 27/ Helbing 13 T 5'18"99, 28/ Leiman 13 T 5'19"04, 28/ Döhler 13 T 5'19"04, 30/ Skatulla 13 T 5'19"38.

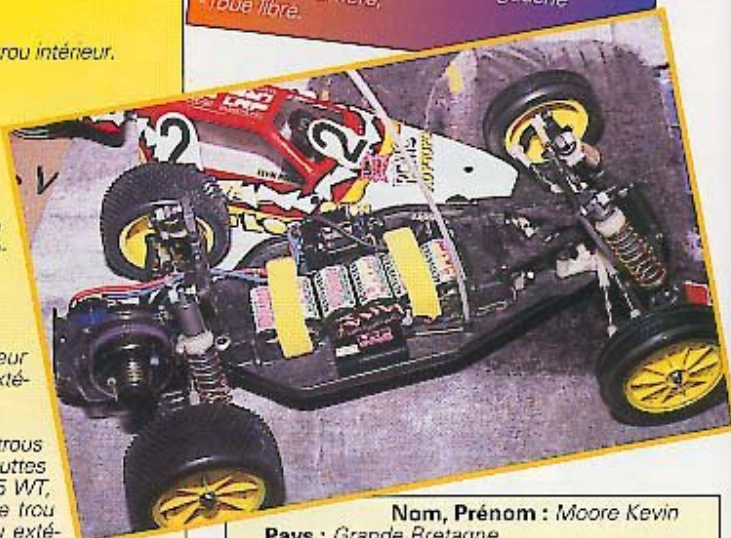
Finales 4 WD

Les finales "A" furent superbes, mais faute de place, il nous est impossible de vous les narrer en totalité. Reportez-vous aux tableaux. Sachez que seul Moore sera capable de suivre Drescher sur de sa performance, mais que le pilote Prédator pêchera par excès d'agressivité pour échouer sur la troisième marche du podium. Notons au passage qu'un seul pilote est passé sous la barre des 23" au tour : P. Feschtschenko avec un tour en 22"93. Pour les français, il aurait été difficile de faire mieux puisque les deux finales (D et E) furent remportées par Héligoin (31) et Collet (41) et que Schnoebelen se classe 32ème Choquet (38), Colin (48) et Montheil (50).



Nom, Prénom : Drescher Craig
Pays : Grande Bretagne
Chassis : Schumacher Cat 2000 "EC"
Moteur : Reedy Ultra Sonic 11x4 Ratio : 9,50
Batteries : Kell SP
Variateur (limitation) : Novak Hammer
Pneus avant : Proline 83 M2
Pneus arrière : Proline 83 M2
Réglages avant :
Carrossage : - 1°
Pincement : 0°
Ancrage biellettes : B
Chasse : 0
Antiplongée : 12°
Amortissement (pistons, huile, ressorts et ancrage) : Piston 3 trous, Huile 30 WT, Ressort Gris (No Paint), ancrage support 2 et triangle 2
Réglages arrière :
Carrossage : - 1°
Pincement : 3° in board
Ancrage biellettes : A
Anticabrage : Origine
Amortissement : Pistons 3 trous, Huile 25 WT, Ressort jaune (No Paint)
Remarques (roue libre, B.A.R.,...):
 - Renvois de direction inversés (+ Akermann),
 - Empattement médium,
 - BAR fine arrière,
 - 1 mm de cale en plus côté gauche amortisseur arrière,
 - roue libre.

Nom, Prénom : Moore Kevin
Pays : Grande Bretagne
Chassis : Losi XX
Moteur : LRP BIG C (10x3) Ratio : 9,69
Batteries : LRP/Orion
Variateur (limitation) : LRP ICS (80)
Pneus avant : Losi lignés Silver
Pneus arrière : Proline 83 M2
Réglages avant :
Carrossage : - 1°
Pincement : 0°
Ancrage biellettes : 2ème trou intérieur.
Chasse : 25°
Antiplongée : 30°
Amortissement (pistons, huile, ressorts et ancrage) : Piston 2 trous 0,56, 1 trou 0,57, Huile 10 gouttes 20 + complément 25, Ressort Orange, ancrage 2ème trou intérieur et extérieur triangle.
Réglages arrière :
Carrossage : - 1°
Pincement : 6° in board.
Ancrage biellettes : Intérieur milieu support, 3ème trou extérieur fusée.
Anticabrage : 2°
Amortissement : Piston 2 trous 0,55, 1 trou 0,56, Huile 40 gouttes 20 WT et complément en 25 WT, Ressorts rose, ancrage 2ème trou intérieur support, 4ème trou extérieur triangle.
Remarques (roue libre, B.A.R.,...):
 - Renfort cellule avant Truck,
 - Chassis graphite STD,
 - Rattrapage empattement sur fusées arrière.



Nom, Prénom : Moore Kevin
Pays : Grande Bretagne
Chassis : Predator Tenth Technology
Moteur : LRP Killer X (11x2) Ratio : 11,00
Batteries : LRP/Orion
Variateur (limitation) : LRP ICS Digital
Pneus avant : Proline 83 M2
Pneus arrière : Idem
Réglages avant :
Carrossage : 3 rondelles (- 1 mm)
Pincement : + 1° ouverture.
Ancrage biellettes : Origine
Chasse : Origine
Antiplongée : Origine
Amortissement (pistons, huile, ressorts et ancrage) : Pistons 1 trou + 2 fentes, Huile 40 WT, Ressort jaune (News), ancrage vers l'avant.
Réglages arrière :
Carrossage : (- 1 mm)
Pincement : 6 mm
Ancrage biellettes : haut
Anticabrage : Origine
Amortissement : Pistons 2 trous + 2 fentes, Huile 30 WT, Valves sav. piston ; ressorts vert/gold, ancrage : milieu triangle et bas support.
Remarques (roue libre, B.A.R.,...):
 - Roue libre.
 - Anti pitch bar,
 - Pincement arrière "in board".



Le podium 4x4 (de gauche à droite) : Falter, encore Drescher et toujours Moore.

Qualifications 2 WD

Cette fois, Drescher ne laisse à personne le soin de réaliser le pôle dans la première manche. Mais c'est Morre sur un Losi plus rapide qui lui reprend dans la deuxième. Signalons qu'après la première manche, Boulain et Collet étaient 11 et 12ème. C'est dans la troisième que les choses se sont jouées, lorsque Steenari établira une nouvelle pôle, inattaquable. Pas de changement dans la quatrième alors que c'est dans la dernière manche que l'irlandais Crée réalisera un temps de "A". Nos compatriotes, bien qu'améliorant leurs temps n'irons pas au-delà de la finale "C". Collet (21), Montheil (22), Boulain (24), Maurel (47), Bouhours (59), Colin (92), Urges (109) et Schnoebelen (114). Notons la disqualification de Matze Sonke, un pilote allemand qui traitait ses pneus Losi, chose interdite.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES FINALISTES 4X4

Clt	Nom	Voiture	Moteur	Ratio	Accus	Variateur	Servo	Pneus AV	Pneus AR	Sponsors	Points
1	Drescher	Schumacher Cat 2000 "EC"	Reedy Ultra Sonic 11x4	9,50	Kell	Novak Hammer	KO 1002	Proline 83 M2	Proline 83 M2	Schum, Kell, KO, Reedy, Proline	1/1/4
2	Falter	Yokomo YZ 10	Reedy Boss 11x4	12,32	Kell	Novak Hammer - 70 A	KO 1002	Proline 83 M2	Proline 83 M2	Kell	3/3/1
3	Moore	Predator	LRP Killer X	11,00	Orion LRP	LRP ICS	KO 1001	Proline 83 M2	Proline 83 M2	Tenth Technology, KO, LRP Orion	2/2/5
4	Steenari	Cat 2000 "EC"	Novak 12x3	9,4	Orion Reedy	Takin G12	KO 1001	Proline 83 M2	Proline 83 M2	Orion, Schum, Cataly, Takin	5/1/2
5	Feschtschenko	YZ 10	Proton 11x2	11,00	Saga 3000	LRP Digital 2002	KO 1002	Lozi Silver 11x2 Pin	Lozi Silver 11x2 Pin	Lozi, GEP Racing, Kell, H. Dickmann	4/0/2
6	Martens	Cat 2000 "EC"	Novak 12x3	9,50	Orion Reedy	M-Tronics 200 204P 80 A	KO 1002	Proline 83 M2	Proline 83 M2	Schum, Corally, M-Tronics, KO	7/4/9
7	Leutenbach	YZ 10	LRP Killer X	11,00	LRP Power Pack	LRP ICS	KO 1001	Proline 83 M2	Proline 83 M2	LRP, KO, Yokomo, Accu	6/5/10
8	Mitchani	Predator	Novak 11x3	10,51	Orion Reedy	LRP ICS	KO 1001	Proline 83 M2	Proline 83 M2	Tenth Technology, LRP, Corally, Orion, Lanford	6/5/3
9	Linos	Cat 2000 "EC"	Novak 12x2	10,09	Orion Reedy	Novak HPC	ERG X2	Proline 83 M2	Proline 83 M2	Schum, Corally, Orion and D&D	9/7/0
10	Drogem	YZ 10	Reedy Sonic 10x2	11,00	Fedex	Takin G12	KO 1002	Proline 83 M2	Proline 83 M2	Accu, LRP, Randy, Yokomo, Moulé, Carter	10/9/6



Finale 2 WD

Une fois de plus, reportez-vous aux tableaux. Toutefois, sachez que Steenari inquieté dans la 2ème par un Moore très vélocé (record de la piste en 24"05), mais ayant du mal à passer la puissance au sol, et dans la troisième par Drescher Himsel, remportera toutes les



Le podium 4x2 (de gauche à droite) : Drescher, Steenari et Moore

finale. Derrière, ce fut très brouillon pour ne pas dire violent et une fois de plus, les deux anglais de service, Drescher et Moore répondirent présents. Côté français, notre champion du Monde national, Collet, remportera sa finale (21) nous offrant notre unique consolation. Montheil finit 25ème, Boulain (29), maurel (48), Bouhours (60), Colin (94), Urbes (102) et Schnoebelen (114).

El Conclusionne :

Course superbe, vainqueurs splendides et français en progression, que dire de plus ? C'était la première fois depuis l'Allemagne que nous étions capables de rentrer en finale et que les deux ou trois secondes qui nous manquent peuvent facilement être comblées, soit par un "toit" en moins, soit par des voitures un peu plus affûtées ou encore par un peu plus de régularité dans nos bons tours. Expérience, expérience, déplaçons-nous à l'étranger, comme l'ont fait certains français en Belgique et préparons-nous pour l'année prochaine.

Nom, Prénom : Feschtschenko Patrick
Pays : Allemagne
Châssis : Yokomo YZ 10
Moteur : Evolution 11x2 - Ratio : 11,00
Batteries : Mega SP
Variateur (limitation) : RH 3000
Pneus avant : Losi Ifmar Pin Silver
Pneus arrière : Idem
Réglages avant :
 Carrossage : 0°
 Pincement : Ouverture 2°
 Ancre biellettes : 2
 Chasse : Origine
Antiplongée : Origine
Amortissement (pistons, huile, ressorts et ancrage) : Pistons Asso N° 1, Huile 22,5 WT, Ressorts Yokomo noirs, ancrage support : milieu, triangle : intérieur.
Réglages arrière :
 Carrossage : 0°
 Pincement : Origine
Ancre biellettes : A
Anticabrage : Origine
Amortissement : Pistons Asso N° 1, Huile 22,5 WT, Ressorts Yokomo Black, ancrage : support, milieu triangle : extérieur
Remarques (roue libre, B.A.R.,...):
 - Roue libre,
 - BAR arrière,
 - Platino carbone Keil,
 - Support aileron Kyosho,
 - 3 rondelles Asso fines pour limiter le débattement des amortisseurs avant.

Catégorie : 4x2
Nom, Prénom : Drescher Craig
Pays : Grande Bretagne
Châssis : Associated RC 10 World
Moteur : Reedy Ultra Sonic 11x2
Batteries : Keil SP
Variateur (limitation) : Novak Hammer
Pneus avant : Losi lignés Silver
Pneus arrière : 83 Proline M2
Réglages avant :
 Carrossage : - 1°
 Pincement : 0°
Ancre biellettes : Origine
Chasse : 25°
Antiplongée : Origine
Amortissement (pistons, huile, ressorts et ancrage) : Piston N° 1, Huile 35 WT, Ressort Noirs Asso, ancrage origine.
Réglages arrière :
 Carrossage : - 1°
 Pincement : 0°
Ancre biellettes : Trou reperçé, plus haut.
Anticabrage : Origine
Amortissement : Piston N° 1, Huile 25 WT, Ressorts Verts Asso, ancrage origine.
Remarques (roue libre, B.A.R.,...):
 - Tiges amortisseur traitées (New),
 - Support batterie T2,
 - Nouvelles coupelles de ressort.



Catégorie : 4x2
Nom, Prénom : Steenari Jukka
Pays : Finlande
Châssis : Schumacher Cougar 95 Team
Moteur : Corally 10x3 Ratio : 8,80
Batteries : Oxy/Reedy
Variateur (limitation) : LRP ICS Dignel
Pneus avant : Losi Lignés Silver
Pneus arrière : Proline 83 M2 (use)
Réglages avant :
 Carrossage : 1°
 Pincement : 0°
Ancre biellettes : B
Chasse : Origine (SACS : 30°)
Antiplongée : Origine
Amortissement (pistons, huile, ressorts et ancrage) : Pistons 3 trous, Huile 30 WT, Ressort Losi JRX Rouge, ancrage support 4 et triangle 3.
Réglages arrière :
 Carrossage : - 1°
 Pincement : 3° par roue "in board"
Ancre biellettes : A
Anticabrage : 5°
Amortissement : 3 trous, 22,5 WT, Asso vert, ancrage support 3, triangle 3.
Remarques (roue libre, B.A.R.,...):
 - Triangles avant raccourcis de 5 mm chacun,
 - Empattement X Long,
 - Ackermann maxi,
 - Cardan alu anciens modèles.



Qualifications 4x2
 1/ Steenari 13 T 5'21"96, 2/ Moore 13 T 5'22"80, 3/ Drescher 13 T 5'22"90, 4/ Rabenseifner 13 T 5'23"12, 5/ Léonard 13 T 5'24"08, 6/ Feschtschenko 13 T 5'24"19, 7/ Needham 12 T 5'00"18, 8/ Falter 12 T 5'01"93, 9/ Marsden 12 T 5'02"42, 10/ Cree 12 T 5'02"50, 11/ Hakansson 12 T 5'03"12, 12/ Leino 12 T 5'03"93, 13/ Mathiesen 12 T 5'04"05, 14/ Duggan 12 T 5'04"39, 15/ Kenningley 12 T 5'04"71, 16/ Erman-Porsson 12 T 5'04"87, 17/ Törnren 12 T 5'05"00, 18/ Booth 12 T 5'05"01, 19/ Lautenbach 12 T 5'05"04, 20/ Mitcham 12 T 5'05"12, 21/ Collet 5'05"25, 22/ Montheil 12 T 5'05"09, 23/ Tucker 12 T 5'05"80, 24/ Boulain 12 T 5'06"15, 25/ Gammon 12 T 5'06"18, 26/ Simila 12 T 5'06"36, 27/ Andreassen 12 T 5'06"41, 28/ Mc Burney 12 T 5'06"50, 29/ Heini 12 T 5'06"53, 30/ Taylor 12 T 5'06"56.



Beaucoup voient en Léonard un futur Drescher, c'est tout dire !

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES FINALISTES 4X2

Ord	Noms	Voiture	Moteur	Ratio	Accois	Variateur	Serve	Pneus AV	Pneus AR	Sponsors	Points
1	Steenari	Cougar 95 Team	Corally 10x3	8,80	Orion Reedy Activated	LRP ICS	KO 1001 Fet	Losi Lignés Silver	M2 B3 Use	Schumacher Corally, Orion LRP	1/17,5
2	Moore	Losi XX	LRP Dig C	9,88	Activated Orion LRP	LRP ICS	KO 1001 Fet	Losi Ligne Cut Silver	M2 B3 Use	Losi, LRP, KO, Orion, RHC	4/4,5
3	Drescher	RC 10	Reedy Ultra Sonic 11x2	10,84	Keil	Novak Hammer	Altronics 151	Losi Ligne Silver	M2 B3 Use	Associated, Reedy, Keil, Novak, KO	3/2,2
4	Rabenseifner	Losi XX	Evolution 13x3	11,84	Mega	RH 3000 10 A	KO 1001 Fet	Losi Ligne Silver	M2 B3 Use	GM Racing, Halberg	6/6,6
5	Léonard	RC 10	Reedy Ultra Sonic 11x2	10,84	Activated Orion Reedy	RH Digital Team	Altronics 151	Proline Edge XTR	M2 B2 Neuf	Associated, Reedy, GM, Orion, Proline	5/3,9
6	Feschtschenko	Losi XX	Evolution 13x4	11,84	Mega	H Halberg 3000 M2 A	KO 1001 Fet	Losi Ligne Silver	M2 B3 Neuf	Losi, GM, Halberg	7/5,4
7	Needham	Cougar 95 Team	Losi Infrady 12x3	8,80	Schumacher Flash Pilot	Novak Hammer 10 A	KO 1001 Fet	Losi Ligne Silver	M2 B3 Use	Schumacher, Novak, Loro, RCMC, SW Racing, Eurocard, JIS Racing	10/10,0
8	Falter	RC 10	Sonic 10x2	12,28	Keil Puzzed	Novak Hammer 70 A	KO 1002 Fet	Losi Ligne Cut Silver	M2 B3 Use	Keil	5/5,8
9	Marsden	Cougar 95 Team	Corally 10x3	8,80	Activated Orion Reedy	M Tronics VHF 900 B.A.	KO 1002 Fet	Losi Ligne Silver	M2 B2 Neuf	Schumacher, Corally, Orion, M-Tronics, KO	3/17,0
10	Cree	Losi XX	11x2 20H	10,84	Trinity	M Tronics VHF 900 B.A.	KO 1002 Fet	Losi Ligne Silver	M2 B3 Neuf	Losi, AGR, Trinity, M-Tronics	10/17