

CHAMPIONNAT DU MONDE 1/10 TT

Par J.M. Fraisse

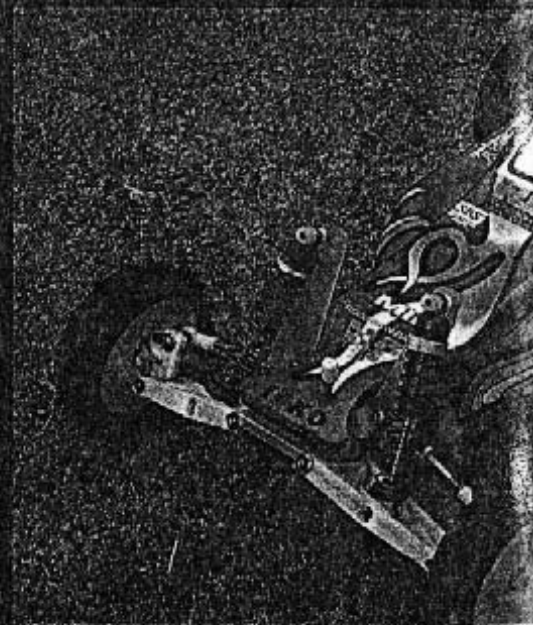


Le Yokomo du champion... Tas vu l'auto-collant classe ?!

Du 4 au 10 septembre derniers se sont déroulés en Australie les championnats du monde 1/10e catégorie 4x2 et 4x4 sur le circuit de St Yves près de Sydney. En avant première d'un article plus détaillé, voici donc les résultats et les tableaux des matériels employés par les finalistes.

On constate que l'écrasante "association" Reedy Associated Yokomo a porté ses fruits ne laissant que 50 % des places en finales 4x2 et 4x4 aux outsiders. Etant donné les moyens techniques humains et financiers dont cette équipe dispose, ce n'est que justice. Savez-vous que le Team Yokomo était sur place dix jours avant la course pour les essais de pneus. Il disposait d'environ 30 types de pneus nouveaux (10 dessins différents, 3 gommes). Une fois le choix effectué, un telex au Japon pour en faire fabriquer 3 à 500 paires afin de fournir la plupart des utilisateurs d'Asso et de Yokomo du championnat. Élémentalre...

Hirosaka une fois de plus, pardon deux fois de plus, est champion du monde, plus deux pôles position après avoir remporté le titre en 1987 en 4x4, et celui de 1/12 piste en 1988. Il faut dire qu'il les voulait sûrement très fort ces titres, car il était déjà venu participer à deux courses sur ce circuit avec quelques autres du Team Asso, juste pour avoir la certitude que l'auto était bien adaptée au circuit. Dix jours avant la course il était déjà sur la piste pour s'entraîner intensivement, et quand je dis intensivement, je ne mâche pas mes mots. Imaginez que Masami avait trois mécanos qui s'occupaient de tout, et quand le "run" d'entraînement touchait à sa fin, il descendait



Scoop ! le proto Associated RC 10 avec son "new" train avant.

du podium, toujours en pilotant, pour prendre l'émetteur de l'auto suivante que lui tendait un des mécanos, et il remontait sur le podium

En 4x4 comme en 4x2, Hirosaka est champion du monde ! Deux titres de plus !

4 X 2

| Cl | Nom | Pays | Place | Meilleur tour | Auto | Moteur | Bobinage | Rapport | Pneus | | Variateur | Batterie | Radio |
|----|-----------------|------|-------|---------------|--------------|---------------------|----------|---------|-------------|---------------|--------------|----------------------|------------------|
| | | | | | | | | | AV | AR | | | |
| 1 | HIROSAKA | J | 1 | 18,66 | RC 10 Proto | Reedy bleu | 12x3 | 16x86 | Dynamite | Yokomo Proto | KO CXIII | Sanyo reedy | KO manches |
| 2 | HALSEY | USA | 3 | 18,66 | RC 10 Proto | Reedy bleu | 12x3 | | Dynamite | Yokomo Proto | Novak TI | Sanyo Reedy | Airtronic volant |
| 3 | LETT | USA | 4 | 18,97 | RC 10 Proto | Reedy bleu | 12x3 | 18x87 | Dynamite | Yokomo Proto | Novak TI | Sanyo Reedy | Airtronic volant |
| 4 | DONN | USA | 2 | 19,58 | Losi JRC LWB | Race Prep Pro sagie | 14x2 | 16x86 | Losi Black | Losi XPatern | Novak TI | Sanyo Race Prep | KO volant |
| 5 | VEHLOW | USA | 5 | 18,92 | RC 10 Proto | Reedy bleu | 12x3 | n.c. | Dynamite | Yokomo Proto | Novak TI | Sanyo Reedy | n.c. |
| 6 | BOOTH | GB | 7 | 19,32 | Top cat | Reedy vert | 13x2 | 22x91 | T 654 Schum | Losi X Patern | Nosram Proto | Sanyo Schum | JR manches |
| 7 | DRESCHER | GB | 6 | 18,95 | RC 10 kit | Reedy vert | 13x2 | 17x86 | Dynamite | Yokomo Proto | Novak TI | Sanyo Keil | Sanwa Exerd |
| 8 | JOHNSON Jack | USA | 9 | 19,06 | Losi LWB | Losi | 12x1 | 16x86 | Losi Black | Losi XPatern | Tekin 600 | Sanyo Losi Primetime | Airtronic volant |
| 9 | JOHNSON Joel | USA | 8 | 19,07 | Ultima Proto | Trinity | n.c. | 102/1 | Losi Black | Losi X Patern | Novak TI | Sanyo Trinity | KO volant |
| 10 | ROSSETTI | USA | 10 | 19,32 | Losi JRC LWB | Losi | 12x1 | 16x86 | Losi Black | Losi X Patern | Novak TI | Sanyo Losi Primetime | Airtronic volant |



4 X 4

| Cl | Nom | Pays | Place | Meilleur tour | Auto | Moteur | Bobinage | Rapport | Pneus | | Variateur | Batterie | Radio |
|----|-----------|------|-------|---------------|--------------|--------------------|----------|------------------|-----------------|--------------|-----------------|----------------------|------------------|
| | | | | | | | | | AV | AR | | | |
| 1 | HIROSAKA | J | 1 | 18,02 | Yokomo | Reedy vert | 13x2 | 11,4/1 | Yokomo Proto | Yokomo Proto | CX III | Sanyo Reedy | KO manche |
| 2 | KLOEBER | USA | 4 | 17,92 | Yokomo | Reedy vert | 13x2 | 10,9/1 | Yokomo Proto | Yokomo Proto | Novak T1X | Sanyo Reedy | Airtronic volant |
| 3 | HOWART | USA | 3 | 18,07 | Kyosho laser | Peak perfo. | 13x3 | 10,2/1 | T 653 Schum | Losi XPatern | Tekin 700 Proto | Sanyo peak perfo. | Futaba volant |
| 4 | LETT | USA | 2 | 18,09 | Yokomo | Reedy vert | 13x2 | 23/120 | Yokomo Proto | Yokomo Proto | Novak T1 | Sanyo reedy | Airtronic volant |
| 5 | LUTERBACK | RFA | 6 | 18,17 | Procat | LRP | n.c. | n.c. | T 653 Schum | TAG | Nosram | LRP | Multiple |
| 6 | DAVIES | GB | 7 | 18,48 | Procat | Reedy gold | 14x2 | 9,11/1 32/120 | T 653 Schum | T 667 Schum | Corally MMS | Sanyo Schum | JR Apex |
| 7 | DONN | USA | 10 | 18,39 | Ayk radiant | Race Prep Pro sage | 12x2 | 15/90 | Yokomo Hot laps | Losi XPatern | Novak T1 | Sanyo race prep Keil | KO volant |
| 8 | KAWANO | J | 9 | 18,25 | Yokomo | Reedy vert | 13x2 | 17/86 | Yokomo Proto | Yokomo Proto | CXIII | Sanyo Yokomo | KO EX1 |
| 9 | COLL | GB | 8 | 18,52 | Procat | Reedy gold | 14x2 | 97/1 23/92 | Schum T 653 | Schum T 651 | Nosram | Sanyo Reedy | JR manches |
| 10 | HALSEY | USA | 5 | 17,91 | Yokomo | Reedy vert | 13x2 | n.c. | Yokomo Proto | Yokomo Proto | Novak T1 | Sanyo Reedy | Airtronic volant |

toujours en pilotant, jusqu'au pack suivant, cela, cinq fois par jour ! J'ai fait le calcul pour vous : Masami a parcouru rien qu'en entrainement environ 3000 km. Alors, si vous voulez le détrôner, au boulot, c'est dans deux ans !!!





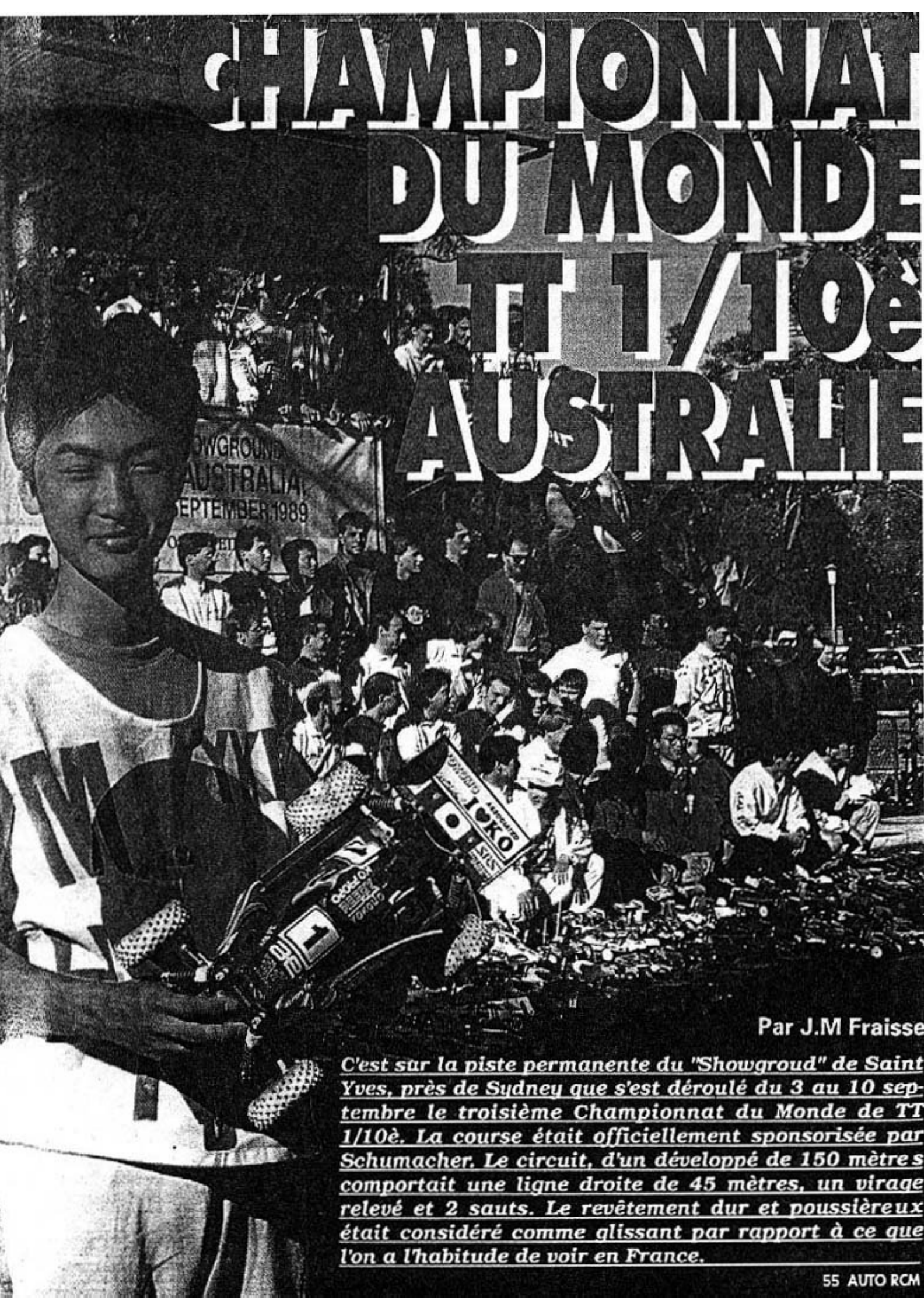
1989
3rd
ICMAR
WORLD
CHAMPIONSHIPS

2E

CAST

HIROSAKA

CHAMPIONNAT DU MONDE TT 1/10è AUSTRALIE



Par J.M Fraisse

C'est sur la piste permanente du "Showgroud" de Saint Yves, près de Sydney que s'est déroulé du 3 au 10 septembre le troisième Championnat du Monde de TT 1/10è. La course était officiellement sponsorisée par Schumacher. Le circuit, d'un développé de 150 mètres comportait une ligne droite de 45 mètres, un virage relevé et 2 sauts. Le revêtement dur et poussiéreux était considéré comme glissant par rapport à ce que l'on a l'habitude de voir en France.

n réalité, la trajectoire arrivait à se dépoussiérer et à devenir adhérente. Pour réaliser un chrono correct, la bande de piste utilisable mesurait moins d'un mètre, et chaque erreur de trajectoire était très pénalisante. A côté de la piste, derrière le podium fixe, se trouvaient les stands couverts composés d'une dizaine de tentes d'une centaine de mètres carré. Les organisateurs avaient prévu pour l'alimentation en énergie électrique des concurrents non seulement le secteur, mais aussi, le prêt de batterie 12 volts. Seule l'absence de compresseur fut à déplorer. La cabine de comptage, située à gauche du circuit, abritait une équipe efficace qui, munie de deux AMB, permit, tout au long de cette semaine de course des résultats sans reproche. Le tout au milieu d'un parc, le Saint Yves Showground, qui accueille régulièrement nombre de manifestations, entre autres durant le Championnat, un concours hippique, un concours canin, football, également dans cette enceinte divers hangars, dont l'un deux abrite une piste 1/12.

La cérémonie d'ouverture eu lieu le dimanche 3 septembre avec défilé de toutes les équipes par pays, fanfare, majorettes et discours : le grand jeu quoi ! ... Dans la soirée on procéda au concours carrosserie, dont l'un des juges n'était autre que Mike Reedy et ils eurent grand mal à départager les deux finalistes tant le travail et la qualité de la réalisation étaient irréprochables.

Les forces en présence

Associated Yokomo Reedy

A tout seigneur, tout honneur, cette association était super favorite. Asso et Reedy s'occupant de la préparation des moteurs et des deux roues motrices, Yokomo ayant la responsabilité des pneus et des 4 x 4 : et des pilotes tels que Masami Hirotsuka, Jay Hasey, Cliff Lett, Butch Kloeber, Satoshi Kayano, Reece Birtles... celle du pilotage. Et là encore, ils ne sont pas en reste. Quelques chiffres pour vous faire comprendre que ce championnat du Monde a vraiment atteint un niveau incroyable. En effet, pour ce Championnat du Monde, les

Le podium de la Finale 4 x 4.



Le Yokomo de Masami.

avoue avoir amené 250 moteurs pour son équipe, principalement des Goldstard 14 x 2, des "POINT BLEU" 13 x 2 et des "POINT VERT" 12 x 3. Tous, bien sûr, avaient été évalués avant la course et les heureux utilisateurs n'avaient pas de doute à avoir. En 4 x 2, deux voitures employées par le Team : le TQ 10 Graphite mis sur le marché quelques mois avant ce Championnat. Cette auto reprenant toutes les évolutions du RC 10 qui était fabriqué par d'autres accessoiristes, châssis carbone épais, roues avant plus larges, petit module. L'autre voiture était un proto bien caché à l'abri des photographes pour éviter toute production parallèle prématurée venant d'Asie. Ce que l'on pu voir de cette auto fut des triangles avant et arrière plus longs, de grands amortos avant, une nouvelle transmission, un châssis carbone plus une platine pour rigidifier l'ensemble, les accus étant placés longitudinalement. En 4 x 4, le Yokomo YZ 10 a bien évolué lui aussi. Un nouveau châssis avec une nouvelle disposition des accus en 4 plus 2 pour centrer les masses et avancer le centre de gravité, une platine de rigidification supérieure, de nouveaux triangles arrière, nouvelles jantes plus grandes et pneus fabriqués spécialement pour cette course. Curieusement, le choix de la disposition des amortisseurs avant fut différent pour les américains et les japonais : monoshock pour les premiers et classique pour les seconds.



Papa Hirotsuka au travail. On voit bien sur cette photo, les triangles AR prototype.

packs d'accus employés par les "factory drivers" ont été sélectionnés parmi environ 50000 éléments, c'est-à-dire que depuis un an les meilleurs éléments sortant de l'atelier sélection Reedy ont été réservés pour ce Championnat. Mike Reedy nous





L'équipe de France au grand complet.



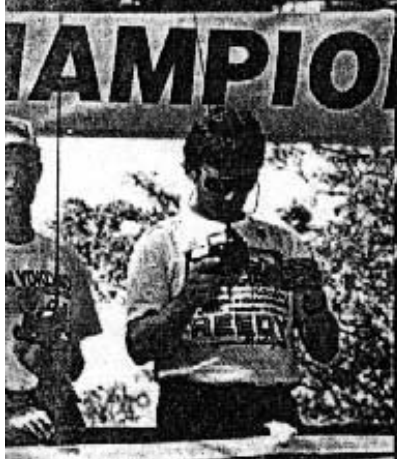
Vous n'en verrez pas plus sur le proto 4 x 2 Asso. Notez les calages différents des amortisseurs avant droit et gauche. Réglage assymétrique volontaire, ou compensation d'un châssis ville !

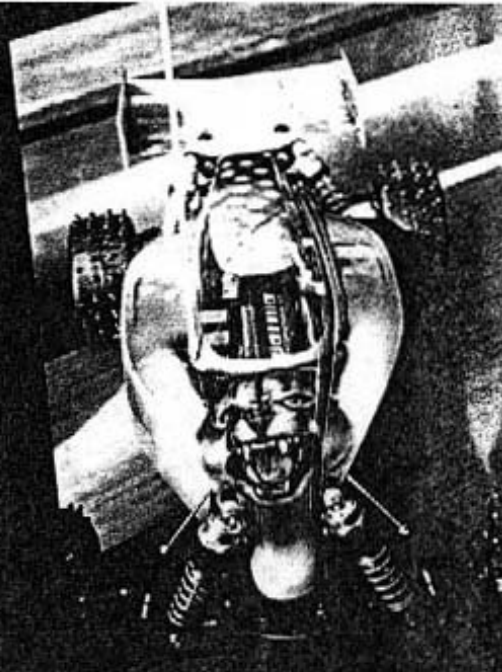
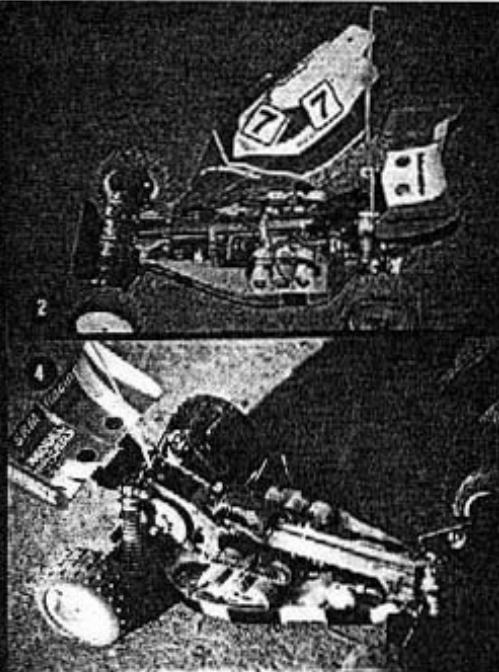
Schumacher

Sponsor officiel de cette manifestation, Champion d'Europe 4 x 2 et 4 x 4 et Champion du Monde 4 x 4 en titre, le Team Schum, représenté principalement par les anglais dont Jamie Booth, Phil Davies, par les allemands du Team LRP, Jurgen Lautenbach et Stephan Oberle, sans oublier notre représentant national sur cette marque, Denis Blandin, espérait beaucoup de ce Championnat, surtout après les résultats du Top Cat au Championnat d'Europe. Tous les rêves étaient permis... Seul Jamie Booth parvint à se hisser en finale 4 x 2 lors de sa dernière manche de qualif et à sauver les meubles. En 4 x 4 très bonne performance de Lautenbach, Davies et Cull. Du Cat au Pro Cat, très peu d'évolution, les seules modifications portant sur le train arrière, une nouvelle carrosserie, des supports de batteries à démontage rapide, et, comme sur le Yokomo, adoption, pour cette course, d'un système de limitation de couple dans la couronne pour une auto plus stable l'accélération.

Kyosho

Chez eux aussi, du beau monde ! Kondo, Kanaf, Joel Magic et Jonhson, toujours pilote chez Trinity, et tous les pilotes de chez Lost choisirent le Laser ZX appelé





aussi Légend 4WD (voir AUTO RCM n°97), nouveau 4 x 4 de chez Kyosho. Cette auto, très inspirée du Yokomo, comporte un diff central et une multitude de réglages d'amortisseurs. Toujours pour ceux qui aiment les chiffres, on dénombre 42 positions d'amortisseurs possibles pour l'avant et 57 pour l'arrière. En se limitant à une viscosité d'huile, à trois pistons différents, et à trois jeux de ressorts, on a le choix entre 263.169 réglages d'amortissement différents. Seul Rick Hohwart du Team Peak Performance en tira la quintessence. A ses dires, les amortisseurs asso qu'il avait adopté y sont sûrement pour beaucoup. Mais surtout, il avait incontestablement le moteur le plus rapide de la finale. Pour Joel Johnson le manque de mise au point dû à la jeunesse de l'auto ne lui permit pas d'exploiter une motorisation à la hauteur de la réputation d'Erni Provetti, Monsieur Trinity, et le reléga en finale C.

1 Yokomo de Cliff Lett version USA, mono-shock à l'avant.

2 Le Pro Cat de Phil Davies 6ème.

3 L'Ultima de Yaung Ngai Nang (Hong-Kong) (106ème). T'a vu l'autocollant !

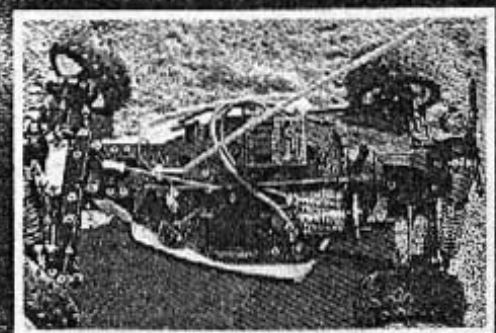
4 Le Cat de Jamie Booth. La couronne est équipée d'un "Slipper" pour stabiliser l'auto en accélération et réception de saut.

5 Un des deux finalistes du concours de carrosserie. **6** Admirez le travail !

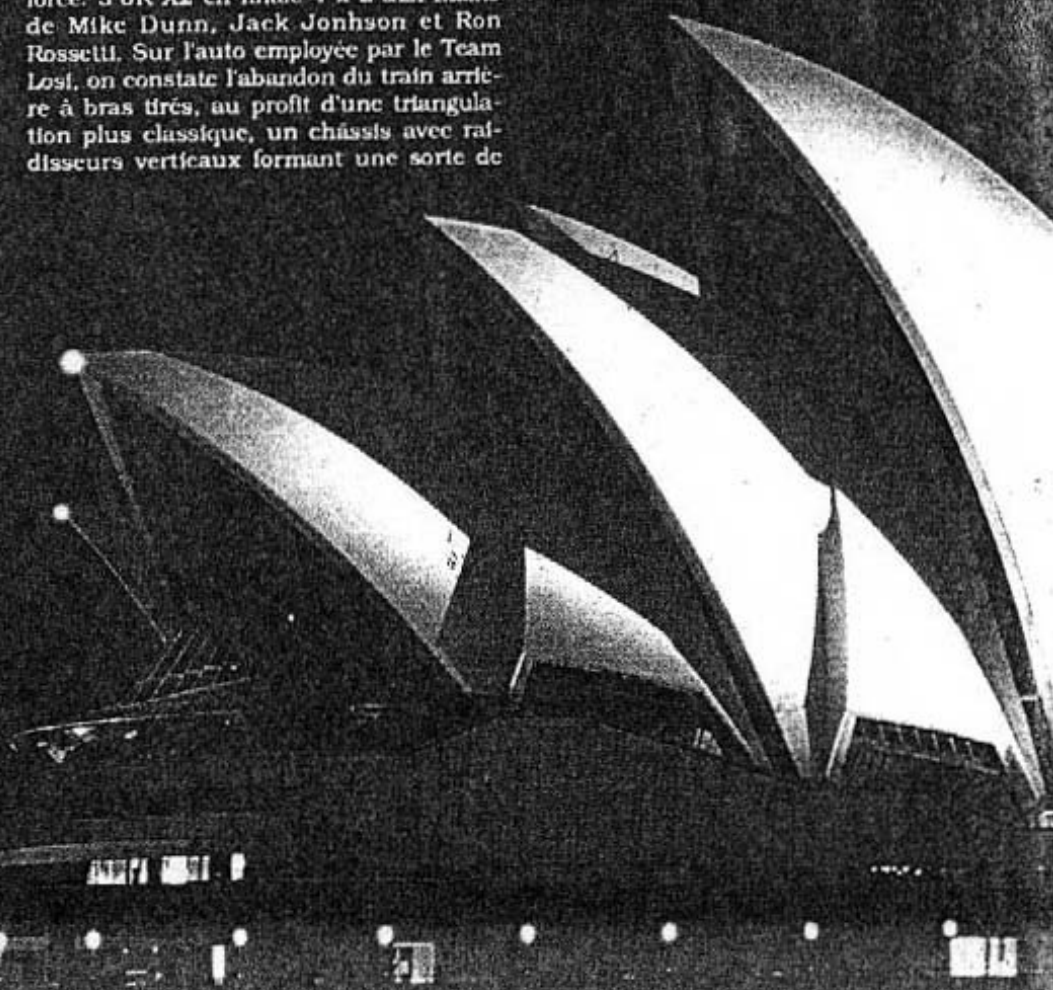
caisson pour une rigidité maximum et des amortisseurs avant longs comme le RC 10 Proto. Jil Losl Jr, pourtant dans les 10 premiers pendant longtemps, perdit tous ses espoirs dans la dernière manche de qualif, celle qu'il ne fallait pas rater car la piste avait été refaite comme un billard et se retrouva avec le 21ème temps. Dur, dur !...

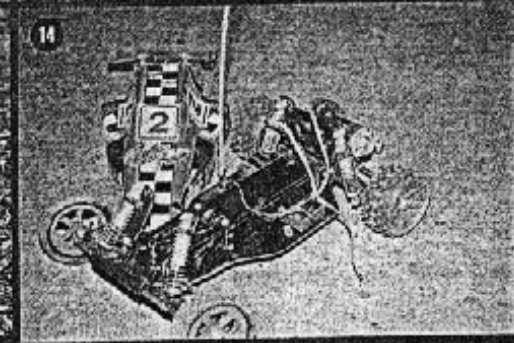
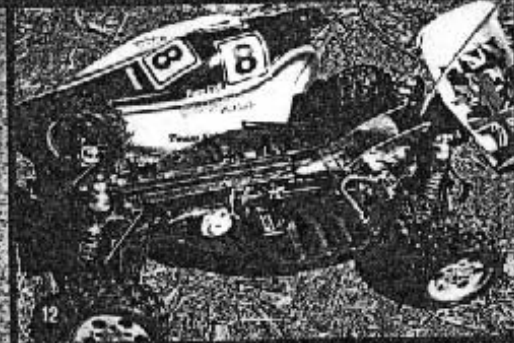
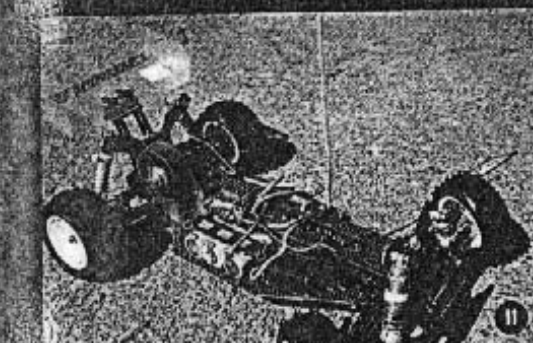
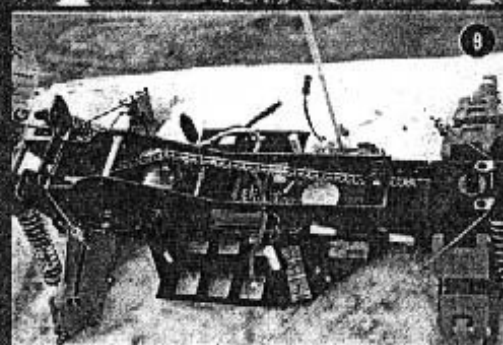
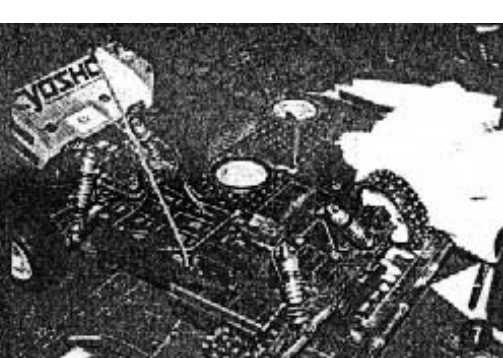
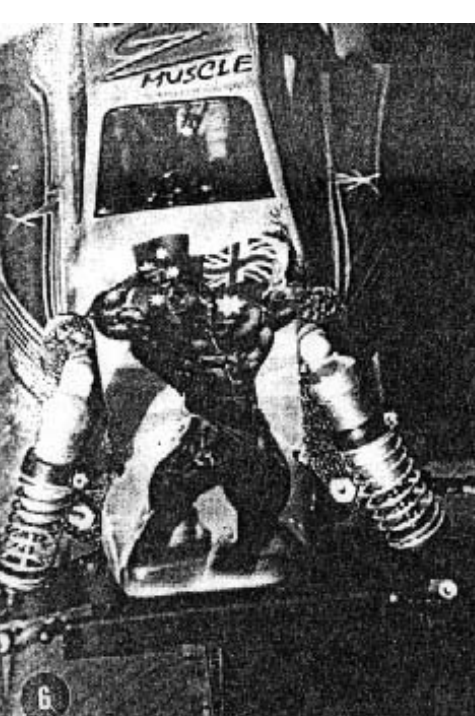
Losl

Ranch Pit's Stop, fabriquant du JR X2, avaient eux aussi fait le déplacement en force. 3 JR X2 en finale 4 x 2 aux mains de Mike Dunn, Jack Johnson et Ron Rosselli. Sur l'auto employée par le Team Losl, on constate l'abandon du train arrière à bras tirés, au profit d'une triangulation plus classique, un châssis avec raidisseurs verticaux formant une sorte de



L'Egrass, le nouveau 4x4 de Tamiya





7 L'Ultima de Kanai. Vainqueur de la finale (80ème).

8 Le nouveau train AR du Yokomo.

9 L'AYK de Mike Dunn à transmission par chaîne en a lui aussi surpris plus d'un de sa présence en finale. Il établit le record du tour en qualif à 17.31.

10 Nouvelle transmission pour les Asso 4 x 2 usine.

Ayk

Représenté par son importateur américain Race Prep, ce 4 x 4, le Pro Radian a transmission par double chaîne en surprit plus d'un par sa présence en finale. Aux mains de Mike Dunn, un deuxième "Magic", qui manque quand même de régularité en finale malgré une auto très rapide.

Tamiya

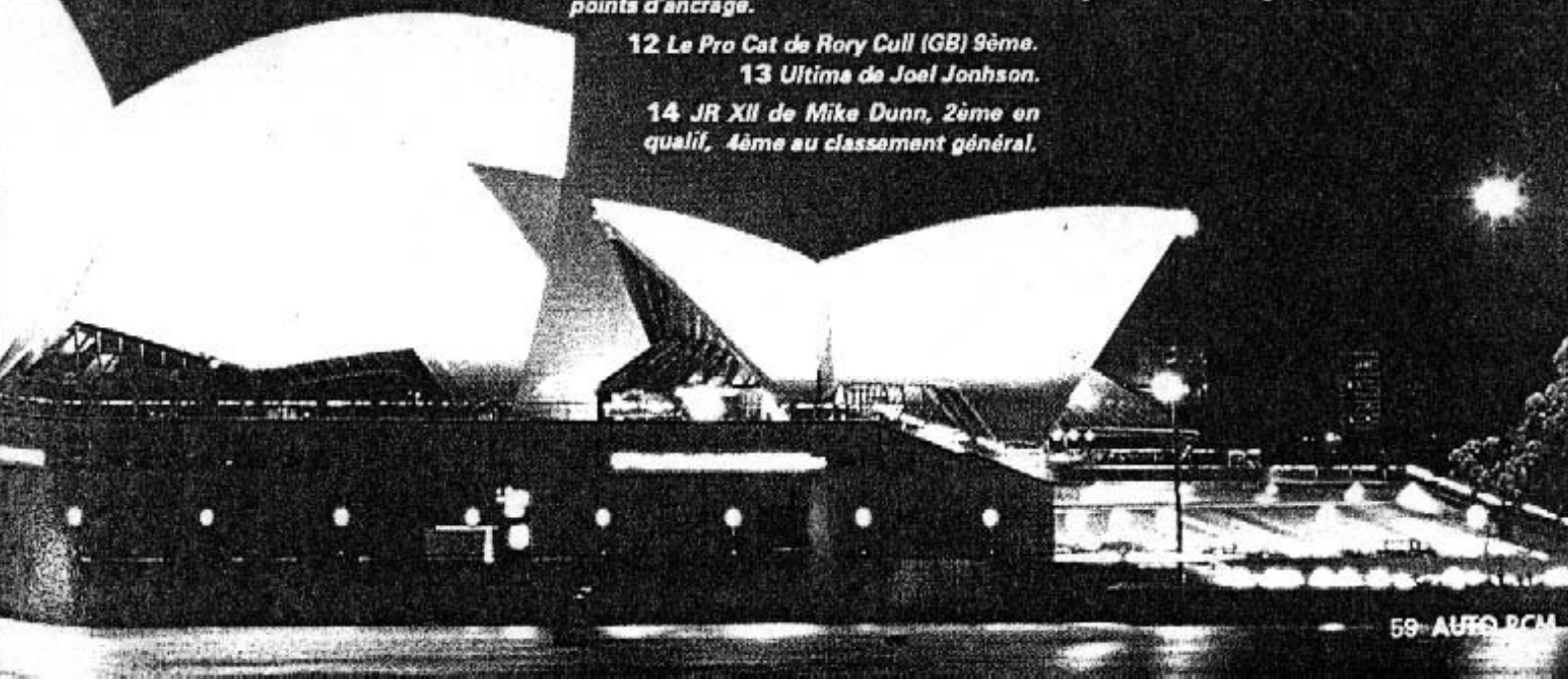
Pour Tamiya, pas d'équipe officielle, seulement 2 pilotes isolés : Lin Shikat de Singapour, et moi-même "from France" qui fut le seul à utiliser l'Astute, le nouveau 2 roues motrices de chez Tamiya arrivé au motel par la poste 2 jours avant la course. On vit aussi quelques Nikko sur la piste pas si ridicules que ça.

11 Le Lazer ZX de Rick Howart. Notez les amortisseurs Asso, et leurs multiples points d'ancrage.

12 Le Pro Cat de Rory Cull (GB) 9ème.

13 Ultima de Joel Johnson.

14 JR XII de Mike Dunn, 2ème en qualif, 4ème au classement général.



Déroulement de la course

Les qualifications

Pas de surprise, dès les premières manches de qualif, nos pronostics se révélèrent exacts, puisque Masami prit le



distamment la pôle dans les 2 catégories pour ne plus la lâcher. Il fut le seul à franchir la barrière des 19 secondes au tour en 4 x 2 où il semblait intouchable. Par contre en 4 x 4, il n'obtint pas le record du tour. Jay Halsey (17.74), Jurgen Lautenbach (17.75) et Mike Dunn (17.31, record du tour) furent plus rapide. Mais la régularité de Masami fut payante, son meilleur tour ne fut que de 17.76 secondes.

Les finales

Finale 4 x 2 : la finale C sera gagnée par Jil Losi Jr qui arrive enfin à conclure une manche.

Du beau monde en finale B, Christian Keil, Rick Hohwart, Kris Moore et Gary Kyes, un vétéran, mais c'est finalement Butch Kloeber qui l'emporte sur un proto Asso, malgré un mauvais départ.

Finale A 1ère manche. Contrairement à la manche d'essai remportée par Jay Halsey, cette finale sera remportée par un Masami impérial qui conservera une ligne droite d'avance sur son poursuivant Jay Halsey, pourtant plus rapide mais trop à l'attaque pour ne pas faire de fautes.

Dès le départ de la deuxième manche, Mike Dunn prend la tête, mais son moteur trop lent, ne lui permettra pas de contenir

Hirosaka plus d'un tour, ainsi qu'

Halsey qui avait enfin trouvé la voiture et la concentration

nécessaire pour jouer avec

Hirosaka. Mais son empressement à vouloir lui ravir la première place lui coûta très cher et le reléga 7ème. Complètement déconcentré, il finira 9ème de cette manche alors qu'Hirosaka l'emporte, suivi de près par Cliff Lett.

Dans la troisième manche, Jay Halsey, profitant peut être de la seule faute commise par Hirosaka remportera sa finale de 16/100 de seconde !

Finale 4 x 4

Dans la finale C qui ne correspond pas à ses talents, Joel Jonhson l'emporte grâce à une grande régularité. Comme en 4 x 2, un plateau très relevé pour la finale B : Katsunori Kondo, Kris Moore, Ron Rossetti et Jamie Booth qui la gagne comme à la parade avec un temps qui l'aurait placé troisième ou quatrième en finale A.

Finale A 1ère manche

Nous ne vous surprendrons pas en vous disant qu'Hirosaka prend la tête dès le départ suivi par Lautenbach qui nous laissera croire à l'exploit jusqu'à la deuxième minute. Seul Kloeber, parti bon dernier, remontera jusqu'à inquiéter Hirosaka mais sans pouvoir le dépasser. La deuxième manche sera sans surprise, les positions resteront inchangées du 1er au dernier tour. 2 points pour Hirosaka. Au départ de la troisième manche, seul Kloeber, plus rapide qu'Hirosaka peut encore le contrer. Effectivement il le battra, mais de trop peu, et à l'addition des deux meilleures manches, Hirosaka signe son quatrième titre de Champion du Monde.

Conclusion

C'est lors du banquet qui eut lieu dans l'un des bâtiments du Saint Yves Showground, que se déroula la remise des prix. Tous les concurrents furent récompensés et les finalistes prirent le micro pour remercier leurs sponsors et les organisateurs pour le travail accompli.