

La piste présentait diverses difficultés, accrues par une adhérence très précaire.

barrière surplombant le virage relevé, à plus de 2 m de hauteur par rapport à la ligne droite ! Quelle claque ! Puis de nouveaux accidents en tête font que tous les pilotes se regroupent, permettant à la voiture 7 de Christensen de passer en tête et d'y rester. La 1<sup>re</sup> de Kris Moore sera d'ailleurs obligée de s'arrêter après un accrochage.

Round three: départ clair: Moore, Booth, Johnson, et Halsey. Les deux hommes de tête s'accrochent, Johnson passe, ainsi que Halsey et Kondo. Johnson fait un « toit » en face du podium, dans la descente et la 5 passe car Halsey, lui, tâte le balisage. La 5 de Kondo maintiendra jusqu'au bout son avance sur la meute emmenée par Johnson.

Donc trois manches et trois vainqueurs différents, mais c'est Johnson qui, à l'addition des deux meilleurs temps l'emporte devant Kondo et Moore. Victoire totale des Ultima, plus stables et plus précis dans les dépassements que les RC 10 de Booth et de Halsey, pourtant bien réglés.



### La finale A (4x2)

| Noms                         | Manche 1      | Manche 2      | Manche 3      | Résultat      |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| J. Johnson<br>Etats-Unis     | 16 t: 318'5"  | 15 t: 312'63" | 15 t: 300'3"  | 31 t: 618'8"  |
| K. Kondo<br>Japan            | 15 t: 306'15" | 15 t: 305'23" | 16 t: 318'98" | 31 t: 624'21" |
| KR. Moore<br>Etats-Unis      | 16 t: 319'96" | 5 t: 108'95"  | 15 t: 307'75" | 31 t: 627'71" |
| M. Christensen<br>Etats-Unis | 15 t: 302'36" | 15 t: 300'18" | 15 t: 318'7"  | 30 t: 602'54" |
| J. Booth<br>G.-B.            | 15 t: 301'7"  | 15 t: 303'78" | 1 t: 19'66"   | 30 t: 605'48" |
| KE. Moore<br>G.-B.           | 14 t: 302'2"  | 15 t: 311'7"  | 15 t: 312'66" | 30 t: 624'36" |
| J. Halsey<br>Etats-Unis      | 14 t: 301'83" | 15 t: 315'13" | 15 t: 310'38" | 30 t: 625'51" |
| M. Hirosaka<br>Japan         | 9 t: 196'85"  | 15 t: 323'51" | 15 t: 304'83" | 30 t: 628'34" |
| R. Cull<br>G.-B.             | 15 t: 322'5"  | 15 t: 316'83" | 15 t: 316'6"  | 30 t: 633'43" |
| R. Moore<br>Etats-Unis       | 14 t: 303'05" | 15 t: 318'46" | 15 t: 314'98" | 30 t: 633'44" |



Les fameux bus londoniens pour un clin d'œil d'Angleterre.

### Résultats finaux 4 x 2

11. Umberto Pernice; 12. Marco de Marchi; 13. Pete Stevens; 14. Cliff Lett; 15. Mark Ocampo; 16. Kazuhiro Koizumi; 17. Gil Losi Junior; 18. Paul Dionne; 19. Butch Klobter; 20. Eric Soderquist; 21. Mike Glem; 22. Jack Johnson; 23. Hiroyuki Matsumoto; 24. Mike Bridges; 25. Eddie Knoles; 26. Mike Martin; 27. Ian Oddie; 28. Phil Davis; 29. Christian Kell; 30. Tony Wells; 31. Stephan Kaske; 32. Steve West; 33. Simon McRae; 34. Kazuhiko Nakanishi; 35. Jerry Case; 36. Atuhiko Ohno; 37. Steve Haynes; 38. Steve Dunn; 39. Mike Dunn; 40. Chris Allec; 41. Klaus Wilhelm; 42. Tony Anderson; 43. Ron Rossetti; 44. Denis Blandin; 45. Larry Grant; 46. Andrew Reade; 47. Joe Schmitz; 48. Kevin Blears; 49. Junichi Koma; 50. Derek McLarney; 51. Peter Liu; 52. Jeff Welch; 53. Jean-Michel Fraisse; 54. Akira Kogawa; 55. Kazuhiro Homma; 56. Colin Grenenger; 57. John Petarsen; 58. Richard Isherwood; 59. Thierry Grall; 60. Hiroshi Nakamura; 61. Neil Stringfello; 62. Léo Barana; 63. Darran Har-



Vous avez le bonjour des punks de Piccadilly Circus !

ris; 64. Glyn Pegler; 65. Kenichi Sakamoto; 66. Bill Jeric; 67. Bill Jones; 68. Peter Neilson; 69. Peter Smith; 70. Ian McLarney; 71. Tony Neisinger; 72. Gary Kyes; 73. Michael Selner; 74. Masaaki Kizuka; 75. Richard Wilkinson; 76. Alain André; 77. Tim Raskin; 78. Steve Newey; 79. Tatsuo Yoshinaga; 80. Kunsei Takeda; 81. Tony Rossetti; 82. Robert Smith; 83. Jose Rosas; 84. Takashi Aizawa; 85. Brian Calder; 86. Kar Man Leung; 87. Jean-Pierre Glasse; 88. Stephan Oberle; 89. U. Milonesi; 90. Craig Drescher; 91. Mark Ferguson; 92. Mike Stephenson; 93. Niki Kwong; 94. Andy Dobson; 95. Jenson Spencer; 96. Robert Novak; 97. Jason Green; 98. Guido Locher; 99. Christian Dauriac; 100. Nino Athanasios; 101. Keith Young; 102. Luc Bogaert; 103. David Hood; 104. Tony Bovard; 105. Tom Lincklaen; 106. Sven Hansson; 107. Eric Lavelatte; 108. Alex Vercammen; 109. Eric Raymond; 110. Scott Salter; 111. Meryn Bonte; 112. Markus Mathys; 113. Wolfgang Petermann; 114. Robert French; 115. Hon Kuen Tsoi; 116. Paul Delaney 3rd; 117. F. Ferraccioli; 118. Gunnar Walinder; 119. Greg Fox; 120. Michael Podiwinisky.

### La course 4 x 4 : les Européens dans le coup !

Après une journée de repos, la compétition va reprendre de plus belle. Les protos fleurissent sur les tables. Chaque équipe a apporté le sien, merveille de technologie. Alors, examinons-les !

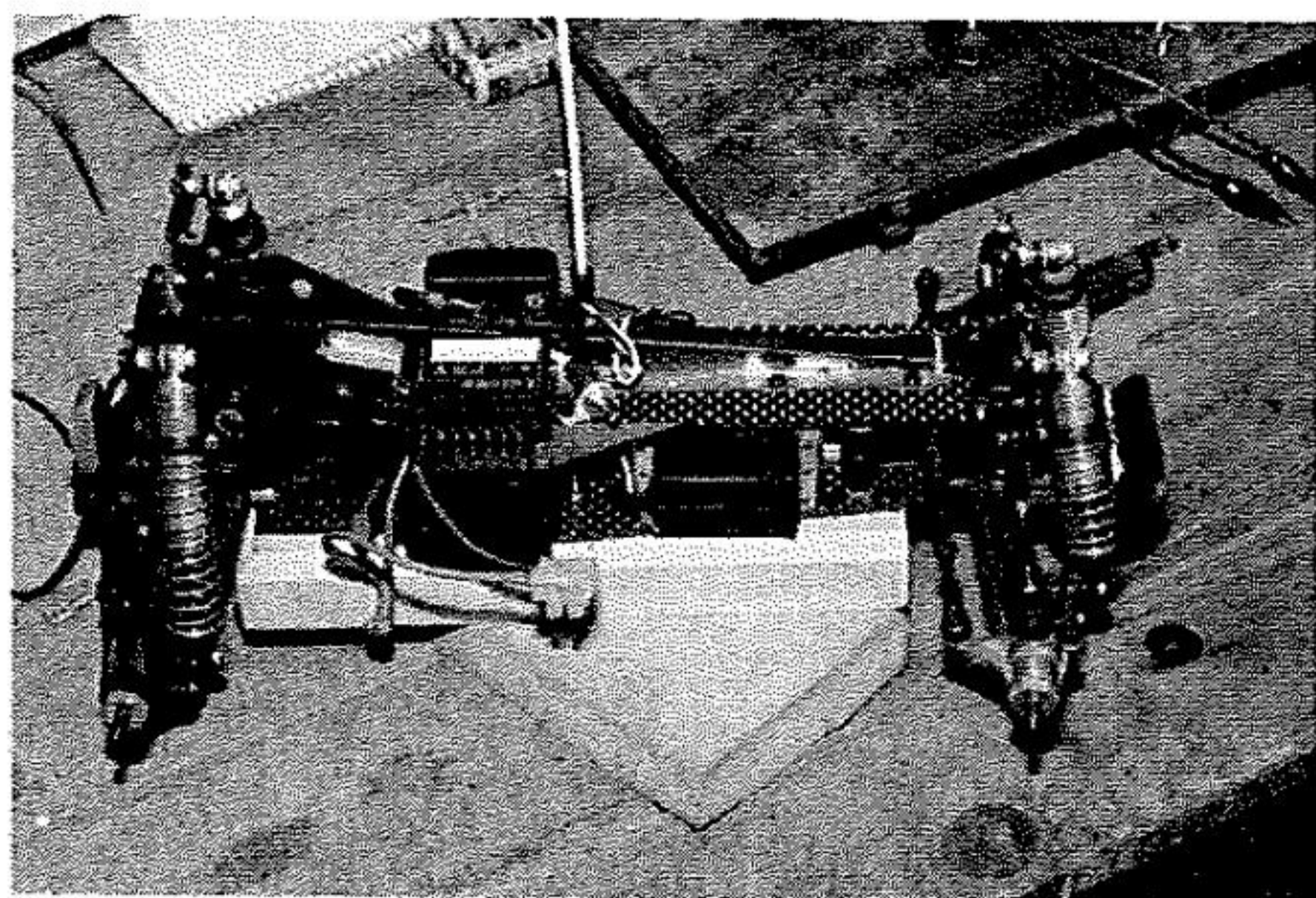
**Le proto Kyosho:** Spécialement conçu pour cette course et apparemment non destiné à être commercialisé dans l'immédiat, il reprend les diffs et la courroie déjà testés en Autriche. Tous les éléments de suspension sont ceux du Turbo Optima, qui donnent entière satisfaction, mais la plus grosse modification vient de la position du moteur, qui est centrale. Châssis et platine carbone, le reste des pièces étant emprunté à l'Optima ou à l'Ultima. Pour compenser un centre de gravité un peu trop haut, quelques Mid Optima possédaient un châssis 2 x 3 éléments. Protections courroie et couronnes latérales à la Schumacher, mais certains pilotes américains tournaient sans utiliser ces derniers afin de pouvoir monter des couronnes de 77 dents de plus grand diamètre.

**Le proto Yokomo:** Principalement aux mains des Américains, j'en ai également vus chez les Japonais et un Suisse. Il semble que ce soit le team Yokomo Etats-Unis qui assure les tests en compétition. En effet, le champion du monde 4 x 4 depuis 1985 n'était autre que J. Losi, sur un Dogfighter très modifié. Voyons ce proto: châssis plat carbone à 2 x 3 éléments, avec cornière alu pour la rigidification. Moteur central, monté ultrabas sur un minuscule support alu. Deux petites courroies cran-



## Tableau technique championnat du monde 4x2

| Nom            | Voiture     | Moteur et bobinage       | Accus et série     | Pneus AV   | Pneus AR     | Variateur     | Rapport et 0 pneus | Carrosserie        |
|----------------|-------------|--------------------------|--------------------|------------|--------------|---------------|--------------------|--------------------|
| J. Johnson     | Ultima      | Trinity Pure Gold Double | Trinity (SC)       | Kyosho new | Kyosho pavés | Tekin         | 17-57              | Kyosho             |
| K. Kondo       | Ultima      | Le Mans                  | Kyosho Sanyo (SCR) | Kyosho new | Kyosho pavés | Futaba MC-109 | 19-57              | Kyosho             |
| KR. Moore      | Ultima      | Twister 201              | Sanyo (SC)         | Kyosho new | Kyosho pavés | Novak 2       | 22-57              | RC Performance     |
| M. Christensen | Scratch MIP | Trinity                  | Sanyo (SC)         | Pro-Line   | Kyosho pavés | Tekin         | 12-58              | Andy's paint       |
| J. Booth       | RC 10       | Reedy                    | CS (SCR)           | Schumacher | Kyosho pavés | Demon         | 11-53              | Kit                |
| KE. Moore      | RC 10       | Reedy                    | Sanyo (SC)         | Dynamite   | Kyosho pavés | Demon         | 24-108             | Kit                |
| J. Halsey      | RC 10       | Reedy Silver             | Sanyo (SC)         | ?          | ?            | Novak 1       | ?                  | Kit                |
| M. Hirosaka    | RC 10 MIP   | UNO HPI                  | UNO HPI (SCR)      | Pro-Line   | Kyosho pavés | CX-I          | 25-108             | Associated Protech |
| R. Cull        | RC 10       | Reedy                    | Sanyo (SC)         | Dynamite   | Kyosho pavés | Demon         | 24-108             | Kit                |
| E. Moore       | MIP RC 10   | Trinity                  | Sanyo (SC)         | Tamiya     | Kyosho pavés | Tekin         | 12-54              | RC Performance     |



Le MID Optima de Kyosho. Une finition parfaite et une transmission terriblement efficace pour ce proto conçu uniquement pour ces championnats du monde.

tées assurent la transmission — entièrement à l'air libre — l'une directe sur le diff à billes AR, l'autre par l'intermédiaire d'une friction sur l'avant pour le réglage de la distribution du couple. Triangles en alu noir, amortisseurs asso ou mieux, Option House, et cardans en métal très fins.

**Le proto Mugen:** En 4x4, la répartition des éléments d'accus restait raisonnable: 2x3, montés droits. Transmission par courroie et pour le reste, il suffit de reprendre le paragraphe concernant le 4x2. Sur la piste, bon comportement mais sous-motorisé.

**Le PB nouveau:** Principal changement: une transmission à petit module qui, d'après Keith Plesteid «consommerait» 23 % d'électrons en moins. A vérifier, cela me paraissant trop optimiste. Nouveaux cardans à roues libres plus robustes, bac lexan inférieur associé à un châssis droit.

Les supports d'amortisseurs ressemblent toujours à du chewing-gum et le comportement sur la piste reste relativement décevant, dû au manque d'une équipe anglaise compétitive. Dommage.

**Le CAT Schumacher:** Depuis un an les modifs succèdent aux modifs et Cecil semble maintenant disposer d'un engin bien au point. Livré dans une nouvelle boîte — superbe — avec des instructions détaillées, le CAT long possède de nombreux atouts: agilité, stabilité — enfin trouvée —, une excellente transmission, une bonne tenue de route, bien aidée par les débattements de suspension supérieurs à la moyenne et, comme je vous le disais, suppression de tous les problèmes de jeunesse... Avec quelques options (diffs, roues libres,

etc.), les nouvelles pièces (pare-choc, pistons, antiplongée AR, etc.), c'est devenu un super-engin... d'ailleurs champion d'Europe et du monde!

**Le SG:** L'une des meilleures suspensions qui existent, associée à une transmission en progrès, mais encore gourmande, a fait de cet engin un redoutable adversaire aux mains de Marco de Marchi et d'Umberto Pernice. Qu'une chaîne ou courroie fasse son apparition et les finales A sont assurées.

**Le AYK:** C'est sur une base de Radian/Naverick que le team américain Race Prep a travaillé. Si l'ensemble inspire la robustesse, la transmission par plusieurs chaînes à l'air libre ne fait que peu d'adeptes.

**Le MIP:** Puisqu'Associated ne se décide toujours pas à sortir un RC 10 4x4, MIP se fait une joie de travailler en ce sens. Toutes les qualités routières du RC 10 conservées, avec les avantages de quatre roues motrices, donnent un cocktail bien réussi qui est allé en finale A!

Un Tamiya — autrichien, bien sûr, et quelques réalisations perso complétaient le parc.

Les pneus AV larges font leur apparition, nécessaires pour la motricité et la stabilité des 4x4. A signaler des pneus Tamiya de couleur blanche, rose et jaune, du plus bel effet!... mais interdite par le règlement.

Quelques nouveautés spéciales 4x4: SRM Racing propose des roues libres pour Optima améliorées (axe plus long), ainsi que des couronnes petit module pour Optima et CAT.

**day four:** Dès les essais libres, nous avons le sentiment que cela va tourner très vite. Un tour d'écart avec le 4x2, c'est énorme sur une grande piste. Les passages dans le virage relevé principal sont vraiment spectaculaires. Chaude lutte en perspective! Avec le passage d'engins plus lourds et un nombre de roues motrices multiplié, la piste se creuse par endroits ce qui, ajouté aux variations de température entre le matin et l'après-midi, oblige les pilotes à posséder des engins parfaitement suspendus.

**day five:** Début des vraies hostilités. Beaucoup de 16 t et deux 17 t: Kondo, en 5'16"75 et le futur champion, Hirosaka. Parmi les bons 16 t on note: Eustace Moore, Harris, Takeda, et en 6<sup>e</sup> place D. Blandin qui aurait pu faire le 3<sup>e</sup> temps si, dans le dernier tour, une voiture attardée ne lui avait fait perdre de précieuses secondes.

Manche 2: Booth fait un bon 16 t, ainsi que J. Johnson et M. Christensen. C. Lett, excellent, passe les 17 t en 5'19"33.

Manche 3: Hirosaka améliore et signe la pole

## AUTO8 COURSE

en 17 t 5'14"18, alors que E. Soderquist les manque de peu: 16 t en 5'01"28. J.-M. Fraisse réalise 16 t en 5'07"08, un bon temps qui lui offre une finale B, car on trouve maintenant beaucoup de très bons 16 t.

Manche 4: J.-M. Fraisse, petit à petit poussé en finale C en veut vraiment et nous fait une super-démonstration, jusqu'à ce qu'une fusée déboîtée décide de l'arrêter. Sans regrets pour Jean-Michel car de toute façon, il n'aurait pas ou alors très légèrement amélioré son temps précédent. Excellente manche de Johnson, qui réalise son meilleur temps: 17 t en 5'16" et de Booth 17 t en 5'16"76.

Manche 5: M. Christensen réitère un superbe 16 t en 5'01"43 et Halsey s'offre 17 t en 5'16"73, seul 17 t de cette fin de journée, après une manche parfaite sur son Yokomo super-stable.

**day six:** Manche 6: J. Kom réalise le 16 t qui lui fallait pour la finale A en 5'01"88 et P. Stevens, jusqu'alors assez loin, bénéficie d'une piste accrocheuse et d'un public qui le soutient efficacement, pour réaliser le meilleur des 16 t en 5'00"33. Je ne vous décris pas l'ovation qui suivit!

voyons maintenant nos six Français: D. Blandin n'a pas amélioré depuis la première manche et se retrouve dans la même finale C que J.-M. Fraisse, qui est à 88/100 devant. Lors de cette finale, J.-M. Fraisse, poussé au départ, remontera très bien à la 4<sup>e</sup> place, après avoir flirté avec la 3<sup>e</sup> à mi-course. D. Blandin, victime de problème radio, sort brutalement dans le virage relevé et arrache une bielle, après un premier passage sur la boucle de comptage en 4<sup>e</sup> place.

T. Grall fait très fort sur son Optima normal et se place en finale E, où il terminera 5<sup>e</sup>.

S. Cachard se retrouve en F et se placera 8<sup>e</sup>. G. Bohdanowicz est en E et terminera 4<sup>e</sup>, finale d'ailleurs remportée par Kris Moore, la pole du 4x2. Enfin, J. Rosas, toujours aussi malchanceux depuis le début, ne pourra compléter les 5 mn de sa finale H. A signaler que dans cette finale se trouvaient S. Oberle (le vainqueur) et S. Kaske. Trois finalistes européens en H, presque un gag!

Si les Européens n'étaient que deux en finale A, ils sont bien présents en finale B et C, finales de très haut niveau. Sur 20 places: 9 Japonais ou Américains et 11 Européens. Comme nous l'avons déjà mentionné, il s'en est parfois fallu de peu que deux Français: J.-M. Fraisse et D. Blandin n'atteignent la B, voire la A. Même malchance pour, M. De Marchi, à seulement 45/100 de la porte de la grande finale et G. Peglar, pour n'en citer que deux.

**Finale B:** Le Coyote de M. De Marchi, impérial, va dominer de bout en bout, talonné par Littley et, à une encablure, Neisinger.

**The final:** Round One: Encore plus de monde en ce dimanche après-midi pour suivre la finale et le final de ce championnat du monde 1987! Hirosaka part en tête, suivi par Johnson. Le gros du peloton est déjà semé. Johnson, dont le moteur est plus puissant que celui du leader, reste prudemment second et doit même freiner à plusieurs reprises. Malheureusement, son fair play ne va pas être payant. Hirosaka commet une faute, se retourne et tombe sur ses roues, alors que Johnson qui suivait ne peut l'éviter et reste sur le toit un long moment, permettant à Booth, Soderquist, Halsey de passer. Hirosaka restera en tête jusqu'au top final.

Round Two: Dès le premier virage, gros carton! Au passage de la boucle AMB, on trouve: Hirosaka, suivi comme son ombre par Kondo



## Super Hirosaka!

Pas très grand, plutôt fluide, comme beaucoup de nos amis japonais, Masami Hirosaka est un virtuose des manches.

Nous l'avions déjà rencontré à Las Vegas où il nous avait fait une démonstration d'une seule main avec les Tamtech Tamiya, sur le podium en moquette. J'avais moi-même testé des deux mains et la pauvre auto s'était retrouvée un mètre plus bas. C'est dire la difficulté!

Ses carrosseries vertes et noires à flammes orangées ont tout de suite attiré l'attention de l'équipe Schumacher lors des essais libres à Romsey. Son CAT court, monté quinze jours auparavant sera vite remplacé par le dernier CAT XL avec toutes les options. Il ne restera à installer qu'un servo, son CX1 et l'on connaît la suite. Pole position et victoire finale en catégorie 4 x 4. Ne donnant jamais l'impression d'aller vite, ses chronos sont pourtant impression-



nants. Il ne commet jamais d'erreurs et ses seuls « toits » ne se soldent que par un minimum de perte de temps car, la chance aidant, il retombe toujours sur ses quatre roues!

Après la finale, notre virtuose va se livrer à une de ses facéties habituelles: le pilotage à une seule main! Le pouce pour les gaz et le majeur pour la direction. Comme il va très vite, on lui demande d'inverser son émetteur, antenne vers le bas! Aucun problème, il tourne encore très fort! Il essaiera même avec les pieds, dans l'hilarité générale, avec le même succès, sauf aux endroits... où la voiture disparaissait à sa vue, cachée par la foule des spectateurs! Bravo Masami!

et Booth. Puis Lett se place second, car Kondo s'est planté et Booth s'est écarté. A 3 minutes de course, Hirosaka fait un toit et, pour une fois, reste les quatre roues en l'air, ce qui profite à Lett. Mais ce dernier ne résiste pas à la pression imposée par Booth, qui s'empare du commandement. Délire dans le public! Pendant ce temps, Johnson est bien remonté à la 4<sup>e</sup> position.

**Round Three:** Nouvel accident et Kondo, grâce à un départ prudent est en tête. A sa poursuite, Halsey et Lett. Pas pour longtemps pour le premier cité qui s'arrête, en même temps que deux autres Américains. Trois voitures out! Et Kondo poursuit son cavalier seul jusqu'à la fin, avec, à une ligne droite derrière C. Lett.

| Noms                         | Manche 1      | Manche 2      | Manche 3      | Résultat      |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| M. Hirosaka<br>Japan         | 17 t: 314'63" | 16 t: 306'56" | 16 t: 304'25" | 33 t: 618'88" |
| K. Kondo<br>Japan            | 15 t: 286'76" | 16 t: 317'23" | 17 t: 318'88" | 33 t: 636'11" |
| J. Booth<br>G.-B.            | 16 t: 301'3"  | 16 t: 301'41" | 16 t: 310'13" | 32 t: 602'71" |
| C. Lett<br>Etats-Unis        | 16 t: 321'93" | 16 t: 303'43" | 16 t: 301'93" | 32 t: 605'36" |
| J. Johnson<br>Etats-Unis     | 16 t: 309'61" | 16 t: 308'53" | 16 t: 316'83" | 32 t: 618'14" |
| J. Halsey<br>Etats-Unis      | 16 t: 309'48" | 16 t: 310'46" | 5 t: 94'03"   | 32 t: 619'94" |
| J. Koma<br>Japan             | 15 t: 304'66" | 16 t: 311'18" | 16 t: 310'93" | 32 t: 622'11" |
| P. Stevens<br>G.-B.          | 16 t: 312'9"  | 16 t: 317'68" | 16 t: 321'00" | 32 t: 630'58" |
| E. Soderquist<br>Etats-Unis  | 16 t: 307'98" | 15 t: 295'13" | 0 t: 0'00"    | 31 t: 603'11" |
| M. Christensen<br>Etats-Unis | 15 t: 301'43" | 10 t: 214'63" | 4 t: 86'45"   | 25 t: 519'29" |

Superbe remontée — grâce au pilotage — de Hirosaka.

Là encore, trois vainqueurs différents en trois manches. Tous calculs faits, le podium final est le suivant: Hirosaka, Kondo (qui à nouveau termine second, bravo!) et Booth.

Les récompenses — coupes et trophées — seront remises aux concurrents pendant le banquet organisé le dimanche soir au Jubilee Hall de Timsbury, tout proche. Bill Jones y recevra un cadeau de la part des concurrents et Eustace Moore, comme à son habitude, demandera à chacun des participants d'apposer sa signature sur une grande pièce d'étoffe. Pour nous, ce championnat s'achève sur une note bien britannique, puisqu'en quittant notre somptueux hôtel d'Eastleigh, nous assistons à un grand rassemblement de voitures de collection, où les Rolls et les Bentley côtoient les Lévassier et autres De Dion. Après les bêtes de course miniatures, les superbes et distinguées vieilles dames grandeur nature!

## Résultats finaux 4 x 4

11. Marco de Marchi; 12. Ian Little; 13. Tony Neisinger; 14. Jurgen Metz; 15. Glyn Pegler; 16. Stephan Kohler; 17. Hiroyuki Matsumo; 18. Gil Logi Junior; 19. Eustace Moore; 20. Umberto Pernice; 21. Steve Haynes; 22. Mark Ocampo; 23. Ian Oddie; 24. Jean-Michel Fraisse; 25. Paul Dionne; 26. Darran Harris; 27. Ron Rossetti; 28. Kunsei Takeda; 29. Denis Blan-

din; 30. Chris Allec; 31. Nino Athanasiou; 32. Colin Grenenger; 33. Mike Glem; 34. Eddie Knoles; 35. Jason Green; 36. Simon McRae; 37. Otto Ganss; 38. Kazuhiro Homma; 39. Mike Dunn; 40. Jack Johnson; 41. Klaus Wilhelm; 42. Butch Klobter; 43. Kazuhiro Koizumi; 44. Tony Rossetti; 45. Thierry Grall; 46. Takashi Rizana; 47. Gary Kyes; 48. Stephan Bluemel; 49. Steve Dunn; 50. P. Ansaloni; 51. Andrew Bolton; 52. Joe Schmitz; 53. Tony Wells; 54. Patrick Garpi; 55. Masaaki Kizuka; 56. Michael Toms; 57. Philippe Neidhart; 58. Sylvain Cachard; 59. Greg Fox; 60. Kazuhiko Nakanishi; 61. Kris Moore; 62. Scott Kennedy; 63. Richard Isherwood; 64. Georges Bohdanowicz; 65. Jerry Case; 66. Larry Grant; 67. Alex Vercammen; 68. Akira Kogawa; 69. Mike Martin; 70. Leo Barana; 71. Stephan Oberle; 72. Kevin Blears; 73. Tony Anderson; 74. Stephan Kaske; 75. Andrew Reade; 76. Kenichi Sakamoto; 77. Atuhiko Ohno; 78. Bill Jeric; 79. Tatsuo Yoshinaga; 80. Jose Rosas; 81. Greg Collings; 82. Ad Van Schaarden; 83. Peter Smith; 84. Stephan Ko; 85. Jeff Welch; 86. Luc Bogaert; 87. Michael Podiwinisky; 88. Christian Sterr; 89. Sven Hansson; 90. Michael Selener; 91. Robert Smith; 92. Derek McLarney; 93. Niki Kwong; 94. Tom Lincklaen; 95. Scott Salter; 96. Kurt Steinbuchel; 97. Kar Man Leung; 98. John Petarsen; 99. Robin Reade; 100. Tim Raskin; 101. Mark Luney; 102. Egil Holth; 103. Robert Novak; 104. Frederick Mathie; 105. Jan Schelling; 106. Guy Evans; 107. Peter Liu; 108. Keith Young; 109. Jacques Tailens; 110. Gil Losi Senior; 11. Spongia; 112. Cia; 113. Kam Hung Chan; 114. Paul Delaney 3rd; 115. Hiroshi Nakamura; 116. Peter Neilson; 117. Terje Brynhildse; 118. Hon Kuen Tsoi; 119. David Hood.

## Tableau technique championnat du monde 4x4

| Nom            | Voiture       | Moteur et bobinage    | Accus et série    | Pneus AV          | Pneus AR          | Variateur     | Rapport et θ pneus | Carrosserie     |
|----------------|---------------|-----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|--------------------|-----------------|
| M. Hirosaka    | Schumacher XL | UNO MPI               | UNO HPI (SCR)     | CAT               | CAT               | CXI           | 12-60              | CAT XL          |
| K. Kondo       | MID Optima    | Kyosho 240S           | Drastic Saft      | Kyosho pavés      | Kyosho pavés      | Futaba MC 109 | 19-74              | Optima Pro      |
| J. Booth       | CAT XL        | Reedy Double          | CS (SCR)          | CAT picots coupés | CAT picots coupés | Demon         | 24-122             | CAT XL          |
| C. Lett        | CAT XL        | Reedy Rouge 15 quad   | Reedy (SC)        | CAT picots coupés | CAT picots coupés | Novak I       | 18-90              | RC Perf. Mirage |
| J. Johnson     | MID Optima    | Trinity Sprint Double | Trinity (SC)      | Kyosho-pavés      |                   | Tekin         | 18-77              | Optima Pro      |
| J. Halsey      | Yokomo        | Reedy Silver          | Sanyo (SC)        | Cat picots coupés | Cat picots coupés | Novak I       | 23-85              | Yokomo          |
| J. Koma        | Mid Optima    | P. Performance quad.  | Sanyo Kyosho (SC) | Kyosho pavés      | Kyosho pavés      | Sanwa Vortex  | 19-74              | Optima Pro      |
| P. Stevens     | Mid Optima    | Parma 17 T Double     | Laser (SCR)       | Kyosho pavés      | Kyosho pavés      | Laser         | 18-74              | Optima Pro      |
| E. Soderquist  | Mid Optima    | Twister               | Losi (SC)         | Kyosho pavés      | Kyosho pavés      | Airtronics    | 19-77              | Optima Pro      |
| M. Christensen | MIP RC-10     | Trinity               | Sanyo (SC)        | CAT               | CAT               | Tekin         | 18-108             | Andy's paints   |