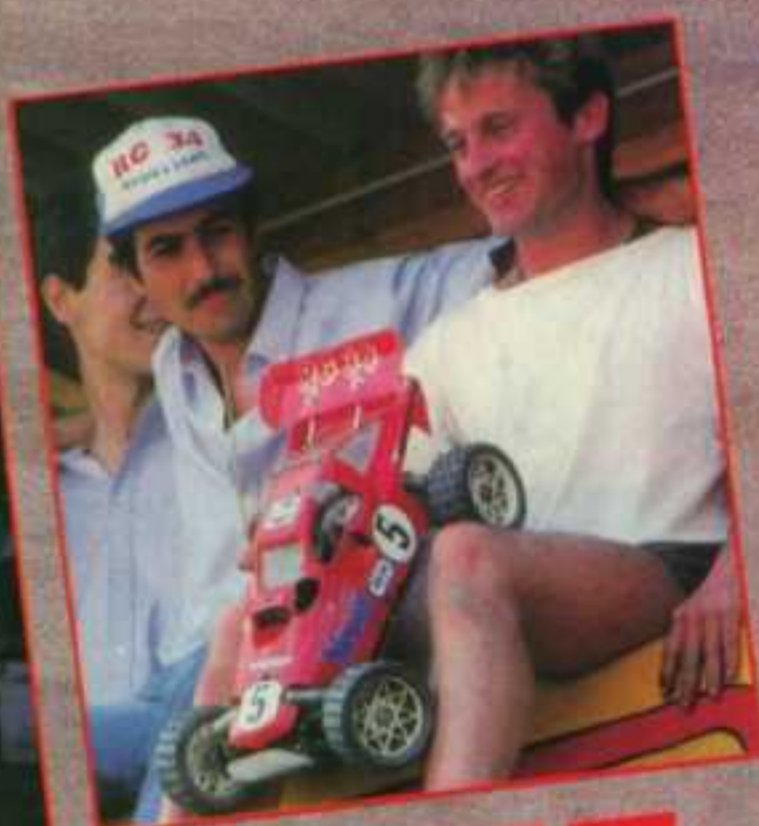


GRENOBLE 86-
CHAMPIONNAT DU MONDE



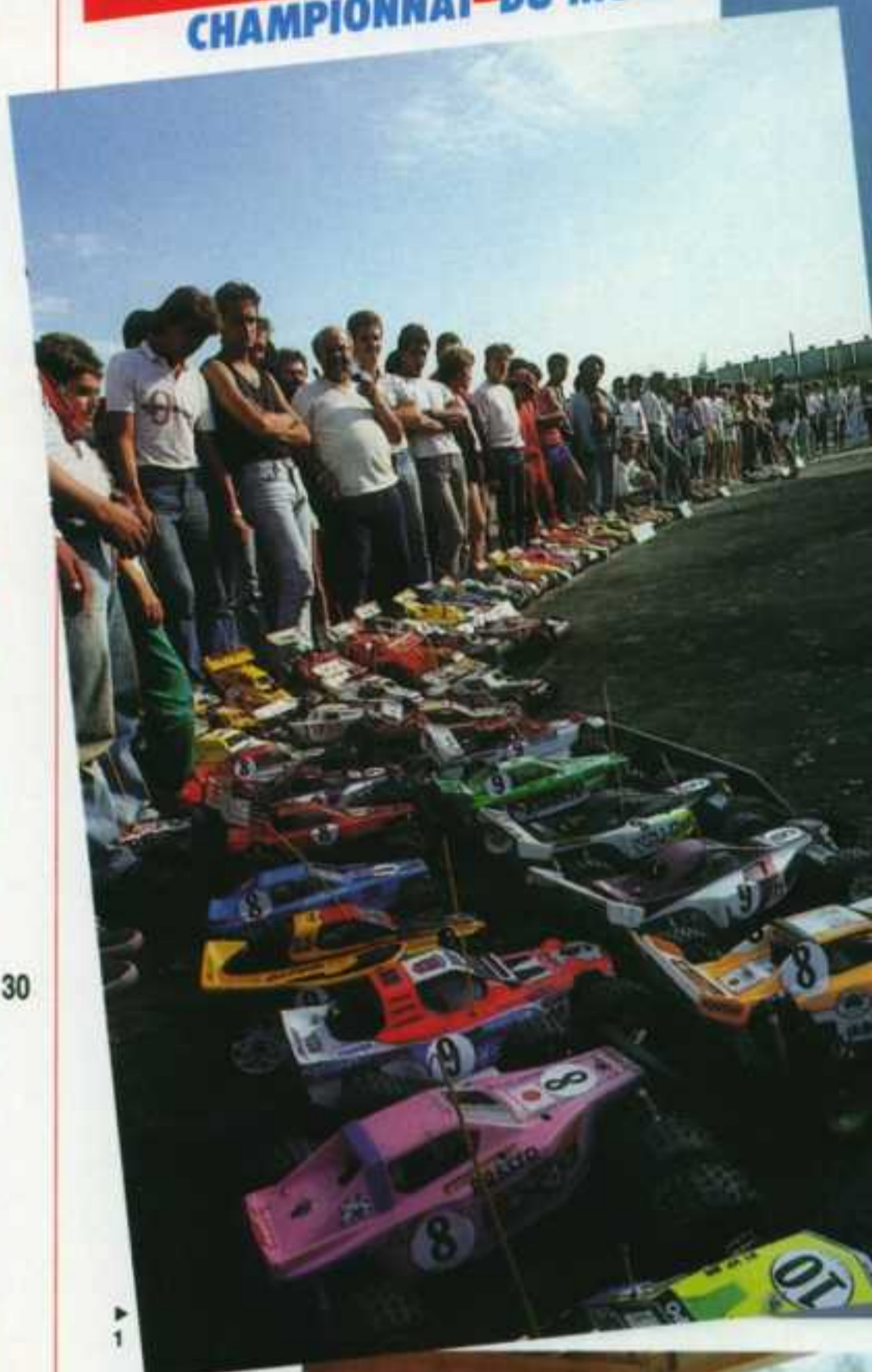
MARTINEZ
VEYS



Cette première confrontation mondiale, tant attendue par le monde du tout-terrain, a tenu ses promesses. Spectacle grandiose tout au long de la semaine, organisation souveraine et pour finir une apothéose pleine de rebondissements qui sacre champion du monde le Français F. Veysseyre. Le TT 1/8 vient d'écrire ses propres lettres de noblesse dans le livre d'or de la voiture radio-commandée. Mais arrêtons le lyrisme pour nous plonger au plus tôt dans le déroulement de cette folle semaine qui amena Veysseyre sur la plus haute marche.

SEME SEYRE RECOLTE

GRENOBLE 86- CHAMPIONNAT DU MONDE



30

1

2 ▲

1. La photo traditionnelle de chaque championnat du monde : un plaisir dont on ne se lasse pas.
2. Un cadre magique et la foule des grands jours pour la finale.
3. Beaucoup de discrétion de la part des pilotes japonais. Mais ils ont beaucoup appris.
4. Difficile de garder en permanence les quatre roues au sol sur une piste aussi bosselée.
5. Martinez fut sans contestation le pilote le plus impressionnant de ce Mondial 86.



3 ▲



4

AUTO8 COURSE

Le théâtre et ses acteurs

La piste de Grenoble vous est maintenant familière après les nombreux p'tits journaux du championnat du monde et le GP EFRA disputé sur ce même circuit en mai dernier. Certes elle a bien souffert durant toute cette semaine avec le millier de voiture qui n'ont pas arrêté de la creuser. Toutefois elle s'est stabilisée à partir de la deuxième journée d'essais qualificatifs. Ensuite ce fut surtout les cailloux qui apparaissaient qui gênent le plus les autos qui nous offraient de belles « casquettes » lorsqu'une roue se bloquait sur l'un d'eux. D'autre part, ce premier championnat du monde nous permet, en premier lieu, de faire une photographie de la pratique du TT sur notre planète. L'Europe, à travers la France, a été le berceau de cette discipline. Aussi, il ne faut pas s'étonner que les autres continents furent sous-représentés lors de cette première mondiale. Sur 117 pilotes présents, on dénombrait 99 participants issus du vieux continent. Seuls 17 Japonais et un unique Américain ont pris part à cette confrontation mondiale. Outre l'éloignement de Grenoble pour certains pays, il ne fait pas de doute que le tout-terrain n'atteint pas encore un fort développement sur le continent américain ou asiatique. Malgré tout, le Japon, fort de ses dix-sept pilotes, nous a apporté la note d'exotisme indispensable à la coloration d'un vrai championnat du monde. Encore une fois les « petits hommes jaunes » savent se déplacer pour voir, apprendre et tirer les conclusions qui s'imposent.

Au milieu des stands, la colonie française bien représentée par 19 pilotes a prouvé que sa valeur internationale dans le monde des glaiseux se porte au mieux. Mais n'anticipons pas sur le déroulement de la course et faisons ensemble le tour des stands.

Le tour des stands :

Lorsque j'arrive dans la journée de mardi sur le circuit de Monbonnot-Saint-Martin, il commence à régner l'animation propre à tout championnat du monde. Mais l'ambiance est un peu plus tendue que d'habitude car les conversations sont encore alimentées par les événements du championnat d'Europe qui s'est déroulé le week-end dernier en Italie. Veyssyre, notre futur champion du monde, a remporté le titre européen sur le tapis vert. Le vainqueur sur la piste, O. Danière, a été déclassé par le jury italien pour un réservoir non conforme (contenance supérieure) et pour des cotes limites de son Magnum. Il va sans dire la valeur de cette décision est loin de faire l'unanimité dans le camp français surtout du côté des pilotes Siccom. N'étant pas présent à Mantova, il m'est assez difficile de me faire une idée précise de « l'affaire » mais apparemment tout est loin d'être clair. De toutes manières, le championnat d'Europe servira de leçon pour les pilotes et les organisateurs qui officieront à Grenoble car les opérations se dérouleront sans aucune anicroche.

Après un petit bonjour aux multiples personnes que j'ai le plaisir de rencontrer, il est temps de voir les nouveautés que l'on peut trouver à l'ombre des stands qui sont déjà abondamment garnis. Ma première curiosité est, bien entendu, d'aller traîner mes yeux et mes Nikon auprès des pilotes japonais.



GRENOBLE 86-

CHAMPIONNAT DU MONDE



32

1 ▲

1. A chaque accélération, les OS des Japonais étaient si puissants que les voitures bondissaient littéralement.

2. On bricole, on bricole...

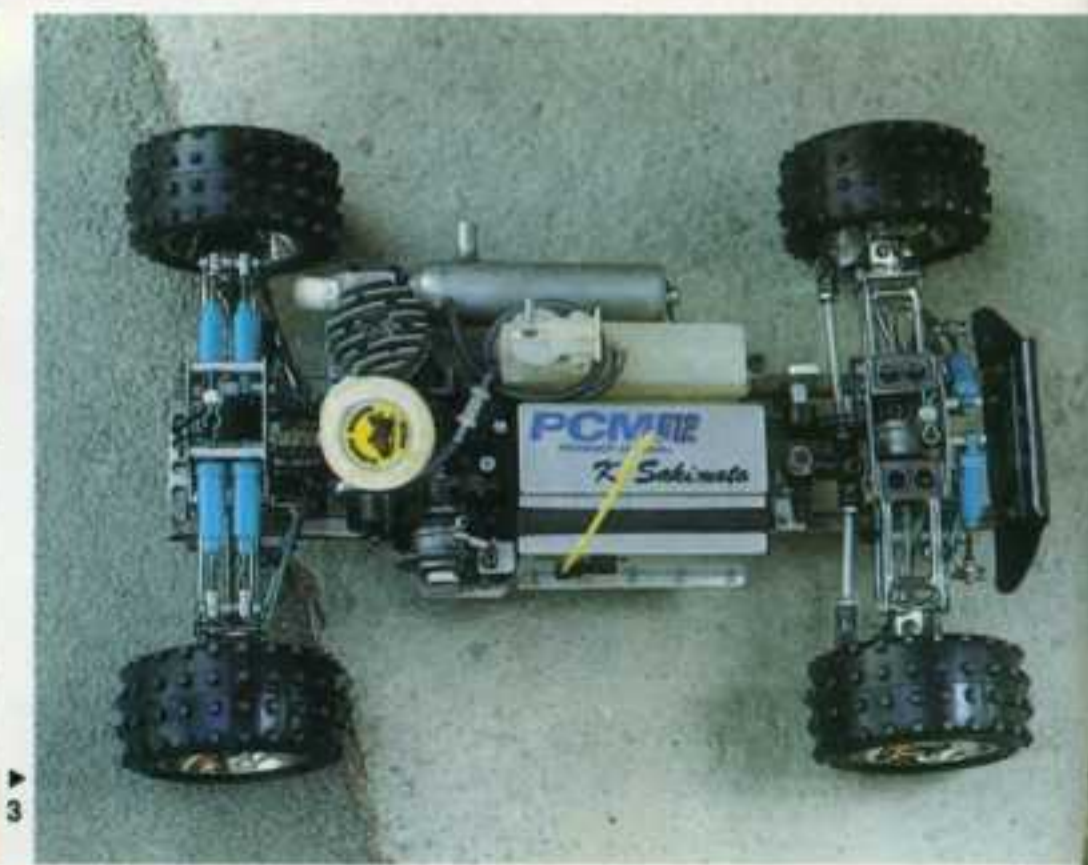
3. Une réalisation mécanique digne de la meilleure cuvée des Paris-Dakar.

4. Les Magnum ont exprimé leur potentiel surtout pendant les qualifications.

5. Un Cobra à la dérive, un cliché trop fréquent durant ce championnat du monde.



2 ▶



3 ▶

Les Japonais

Malgré la longueur du déplacement ils n'ont pas hésité à venir se confronter aux meilleurs pilotes européens. Si le Japon règne en maître incontesté sur le marché de l'électrique, il n'en est pas de même en thermique aussi j'ai hâte de découvrir les montures de nos honorables glaiseux de l'empire du soleil levant. La grande majorité des pilotes disposent de modèle Kyosho 4 x 4 dont la conception commence à dater quelque peu par rapport aux productions actuelles qui inondent les magasins français.



L'esthétisme des carrosseries est lui-aussi très poussé.

Les châssis conservent un châssis composé de deux longerons en aluminium sur lesquels vient se greffer toute la partie mécanique. Différentiels à l'avant et à l'arrière et une chaîne qui relie les deux essieux. Tout ceci nous replonge à l'époque des Land-Jump et n'apporte pas beaucoup d'innovations. En fait, c'est plutôt la réalisation technique qui est surprenante. Les pilotes japonais n'ont pas l'air d'apprécier les matériaux plastiques pour la réalisation des suspensions. Tous les triangles et articulations sont réalisés en mécano-soudure avec de l'acier chromé. Même les ingénieurs de F1 seraient étonnés par la qualité du travail. Difficile de faire plus beau. Le plaisir d'avoir un bel engin fait partie de la déontologie du modéliste nippon. Autre particularité des voitures japonaises : les suspensions. En premier lieu, le ressort qui, d'habitude, travaille en compression sur nos voitures fonctionne en détente sur les leurs. Lorsque la roue absorbe une inégalité du terrain, le ressort se tend puis ramène la roue en position de repos. C'est tout à fait l'inverse du travail que l'on fait subir à un ressort de voiture européenne. Il n'est pas évident que ce principe soit meilleur car il n'autorise pas l'utilisation de spires progressives. Bien sûr, le tout est complété par une pléiade d'amortisseurs hydrauliques dont la qualité de fabrication est irréprochable. Corps en alu anodisé, piston métallique, volume constant (pour les nouveaux Kyosho) et réglage de la dureté d'amortissement sur les You-G. Ces derniers disposent d'un système réglable de valve de piston qui freine plus ou moins l'huile en faisant tourner de quelques degrés la tige de piston.

Néanmoins l'amortissement ne fut jamais à la hauteur des bosses de la piste car réglé, d'une manière générale, trop souple. Les pilotes japonais me racontaient que jamais ils n'avaient vu une piste aussi longue et aussi bosselée. D'habitude, ils évoluent sur des pistes au revêtement plus souple (un mélange de sable et de terre) qui permet des réflexions continues pour aplanir les irrégularités. Pour la petite histoire, je conseillais M. Ohmura,

GRENOBLE 86- CHAMPIONNAT DU MONDE



1. Martinez à l'attaque :
la grande classe.

2. Le répartiteur
de puissance des Cobra.

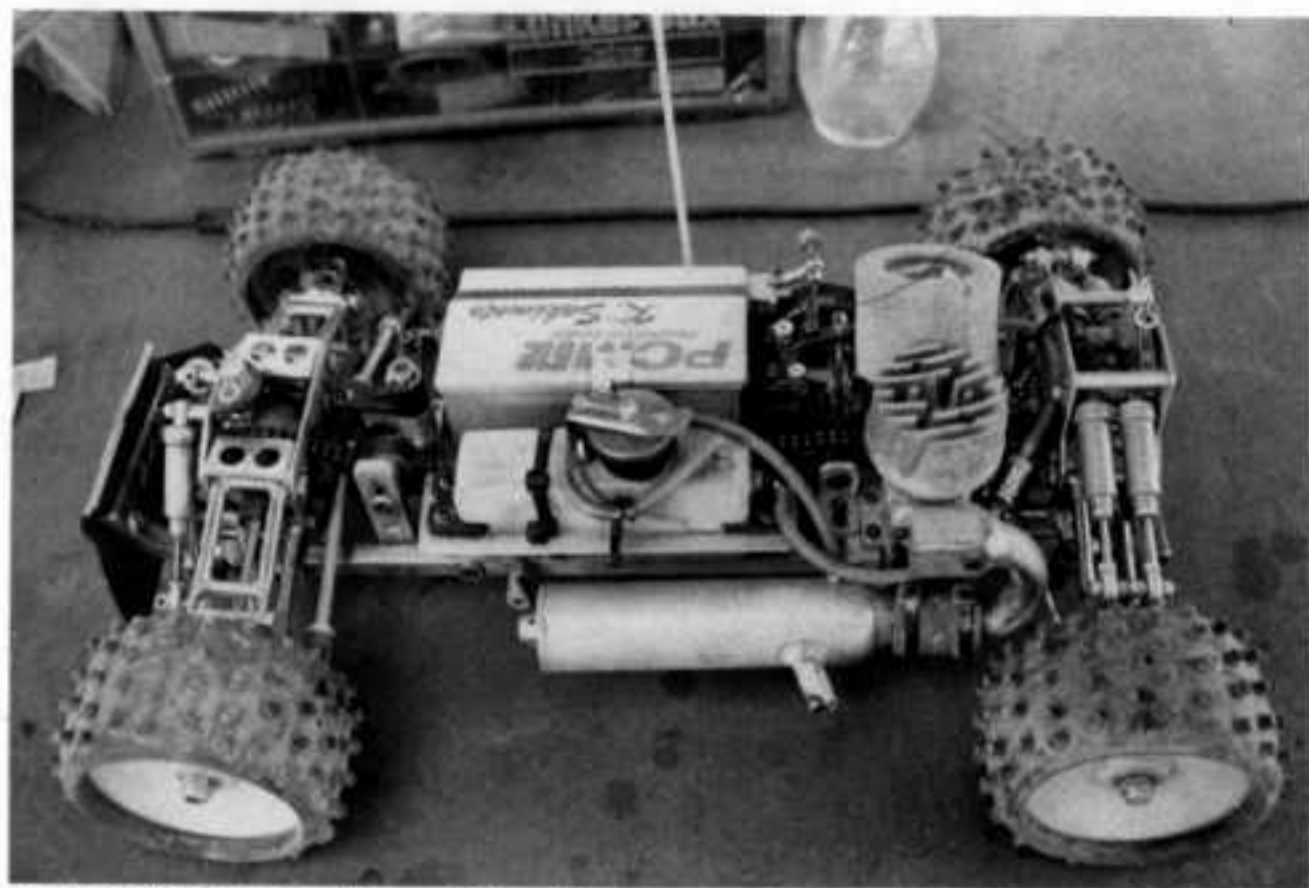
3. Les Garbo italiens
utilisent des pneus
à « lamelles »
pour diminuer
l'efficacité de
la direction.



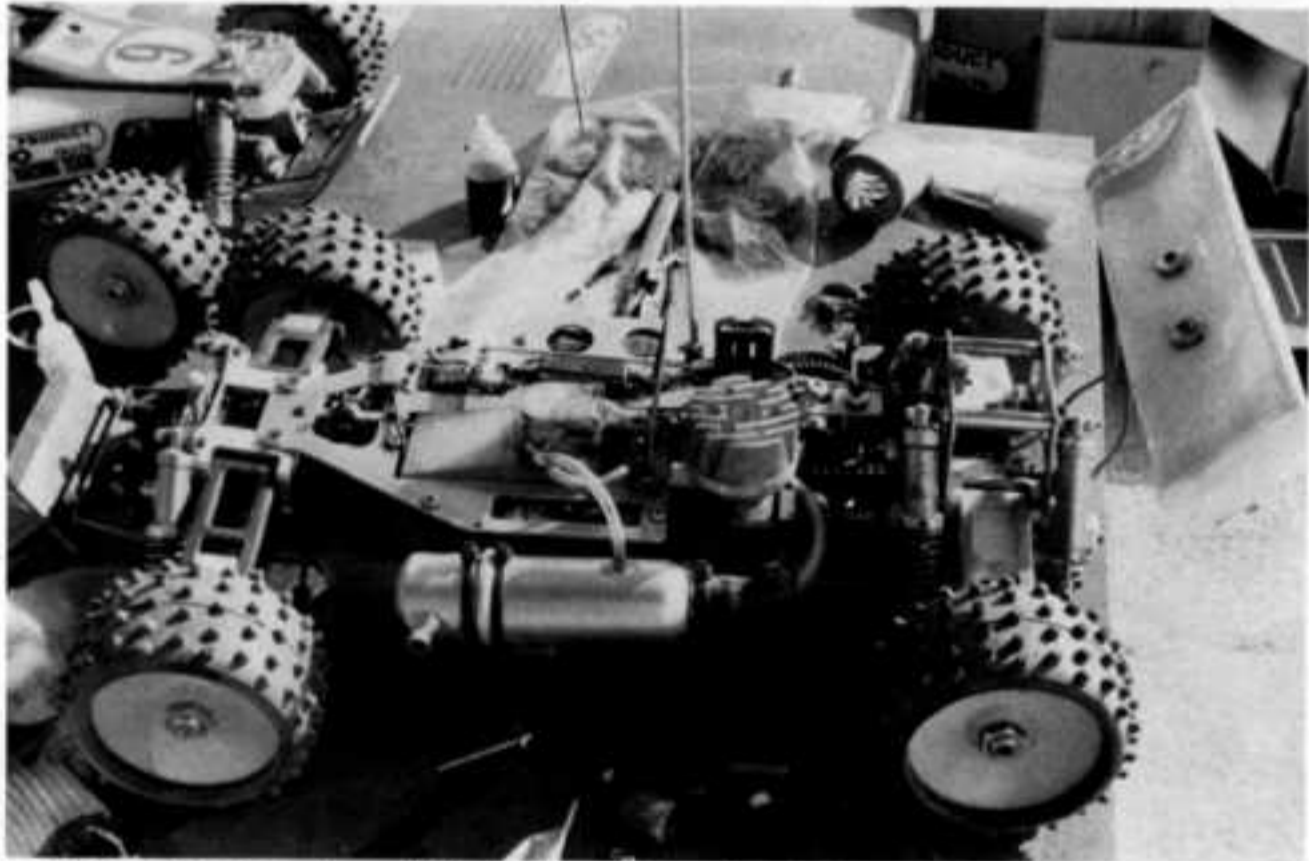
4. A quand d'ausai
belles carrosseries sur
les productions
françaises ?



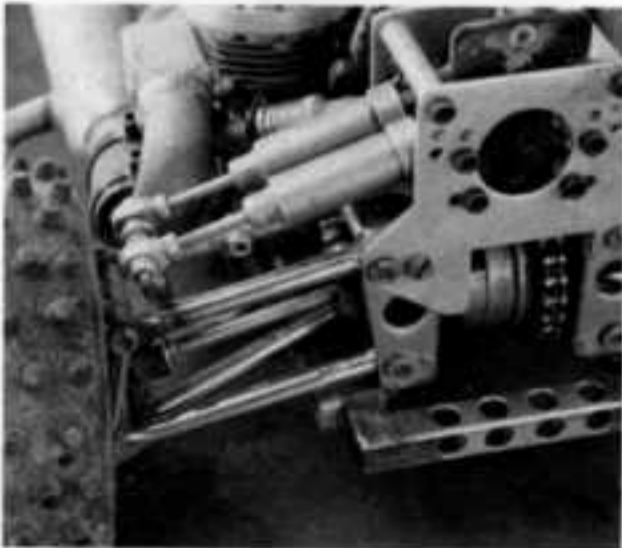
AUTO8 COURSE



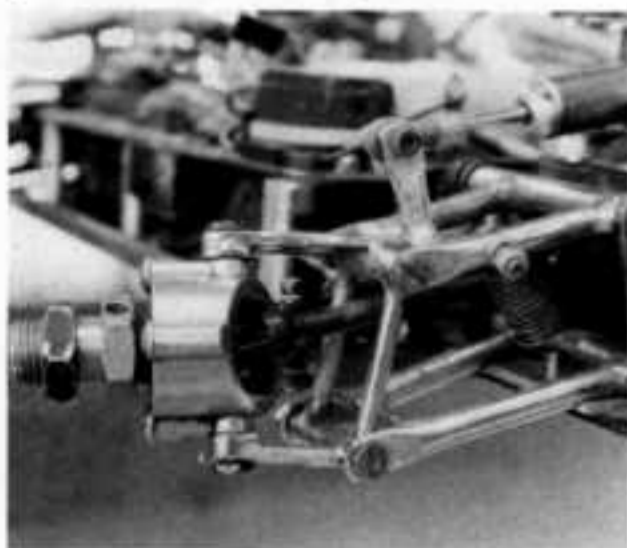
La plupart des autos étaient issues de base Kyosho.



Les OS avec des résonateurs plutôt volumineux regorgeaient de chevaux à bas régime.

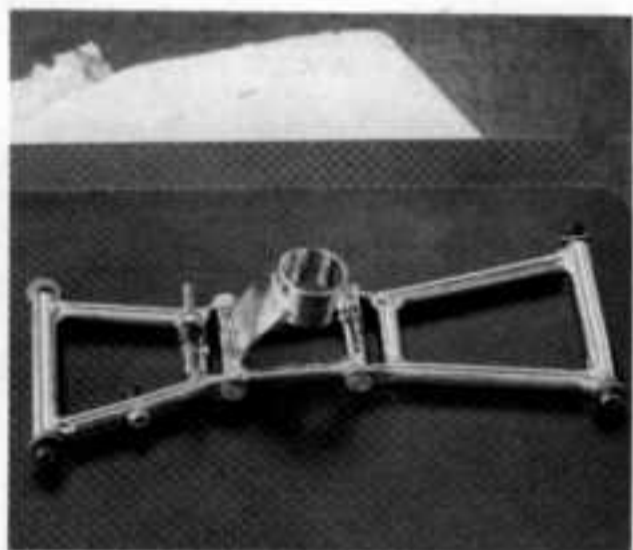


La réalisation mécanique de chaque voiture est vraiment exceptionnelle.



Les ressorts sont utilisés en détente et non en compression.

rédacteur-en-chef de l'équivalent d'Auto 8 au Japon, de durcir considérablement l'hydraulique de ses suspensions. Il passe instantanément d'un 12 à un 16 t ! Ce même Ohmura possédait un Yankee dont il avait refait toute la triangulation en alu chromé comme sur les modèles Kyosho. Il possédait même la réplique du châssis du racing 86 en carbone-kevlar qu'il dut ôter pour cause de mauvaise évacuation des calories. Mais dans l'ensemble, le comportement de toutes ces voitures manquait de stabilité surtout sur les parties bosselées.



Beau travail de mécano soudure. Ici une triangulation refaite de Yankee et son châssis en carbone.

Les voitures japonaises étaient principalement motorisées par des OS qui débordaient de chevaux particulièrement dans les bas régimes. Avec des moteurs si puissants, les voitures avaient beaucoup de mal à rester sur la piste. Nous pûmes aussi remarquer de superbes carrosseries au dessin très fin et très pur. Il faut aussi signaler l'extrême gentillesse de la colonie japonaise qui n'hésitait pas à donner les pièces qui nous étonnaient tant.



Une manière de ne pas perdre ses bougies.

L'Américain

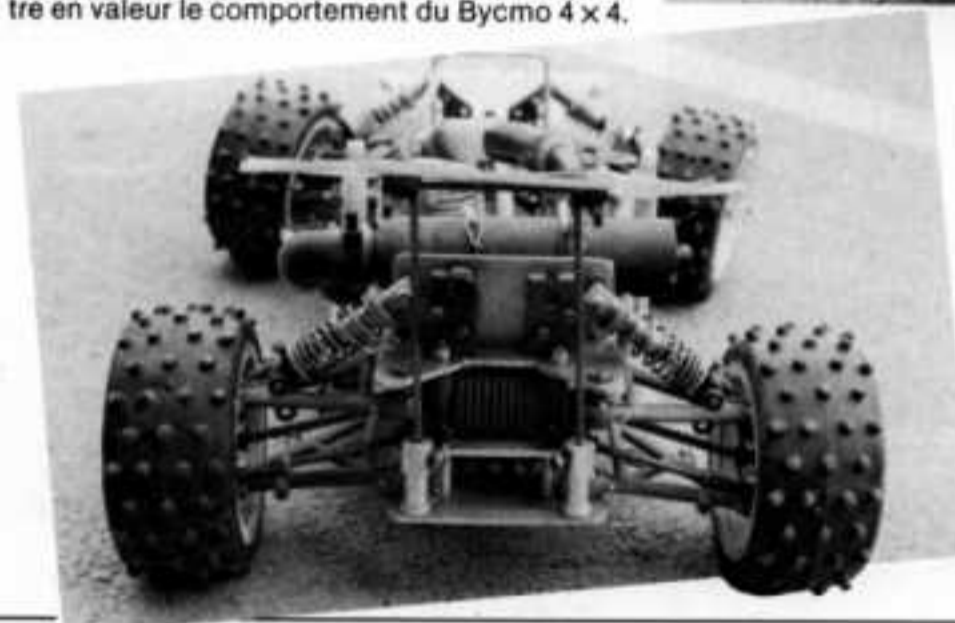
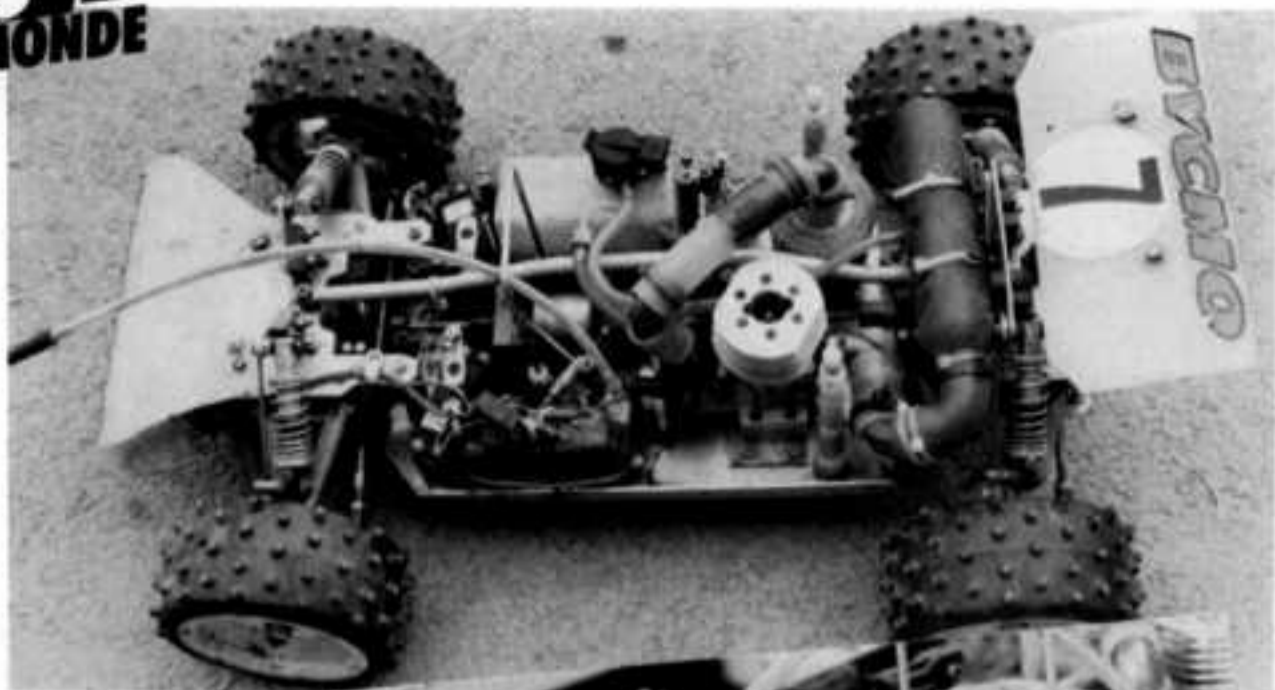
La délégation était réduite à l'état d'unité. Mais le seul représentant était de qualité puisqu'il s'agissait de Gil Losi, le champion du monde TT en 1/10. Il disposait d'un Cobra dont la principale modification concernait le changement des amortisseurs d'origine par des modèles Kyosho à volume constant. Malgré toute sa classe et son pilotage super fin, il ne put aller bien loin car son Cobra, comme les autres, manquait de compétitivité sur cette piste.

GRENOBLE 86- CHAMPIONNAT DU MONDE

Les Européens

Représentent 85 % du plateau, il est difficile de les passer tous en revue. Aussi nous les avons regroupés en fonction des voitures qu'ils utilisaient.

Bycmo : Cette voiture espagnole n'est pas diffusée sur le territoire français. Dans l'ensemble, c'est un doux mélange entre un Yankee et un Guépard. Yankee en ce qui concerne la transmission et Garbo pour les suspensions. Il y a peu de curiosités significatives. Les amortisseurs sont moins inclinés que sur le Garbo. Le montage et la disposition des éléments est assez brouillon. Les performances sont loin d'être ridicules mais peut-être manque-t-il quelques bons pilotes pour mettre en valeur le comportement du Bycmo 4x4.



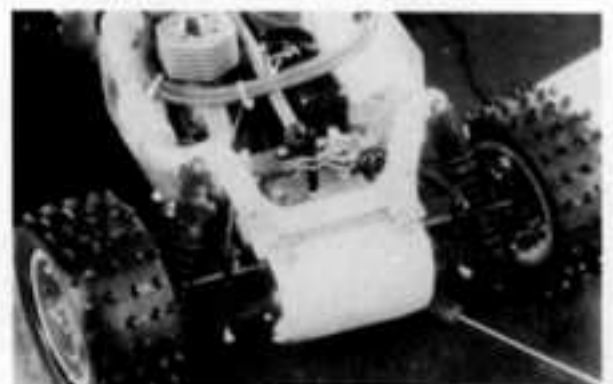
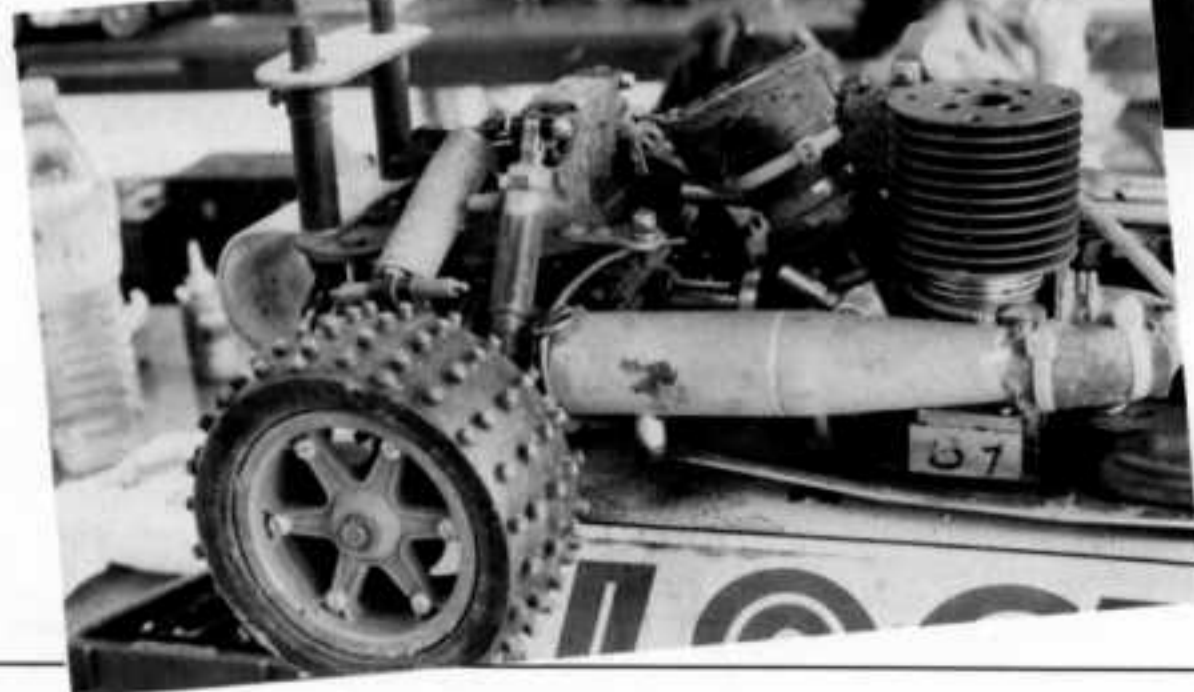
Un mélange de Garbo et le Yankee avec une implantation peu nette.
Un train arrière moderne avec des débattements importants de suspensions.
Le train avant.

PB Mustang : Beaucoup de transformations sur les voitures anglaises qu'elles soient du team officiel (Pagdin, Weedon ou Pleded) ou du team Leader diffusion. Tous les pilotes PB avaient adopté le troisième différentiel qui leur fait gravement défaut sur les terrains ultraglisants. Du coup la boîte de vitesses a disparu. Sur les PB anglaises les amortisseurs se retrouvent dans une position beaucoup plus verticale qui améliore sensiblement l'amortissement grâce à une course plus importante. De plus les pilotes Anglais ont verrouillé les roues arrière directrices. Les pilotes PB Français ont eux aussi monté un diff central. Poitevin utilisait des amortisseurs Siccom alors que D. Simard conservait les amortisseurs traditionnels.

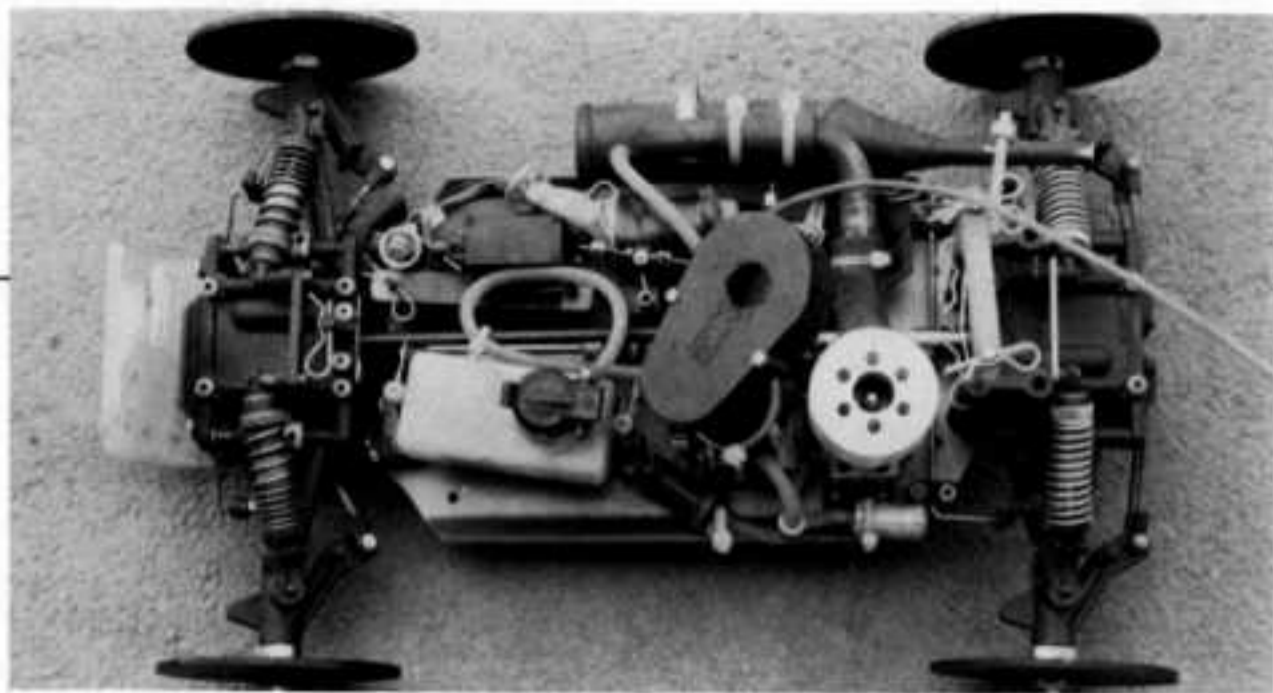
Le différentiel central est apparu sur tous les Mustang présents à Grenoble.



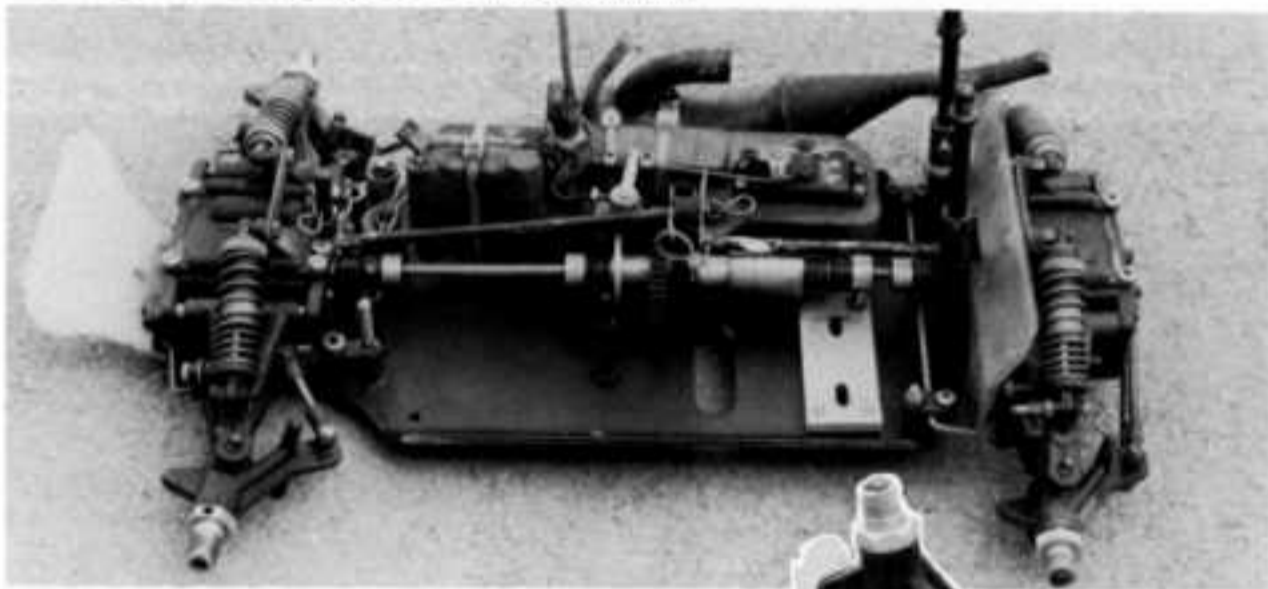
L'amortisseur du Mustang de Poitevin est renforcé par des amortisseurs Siccom.



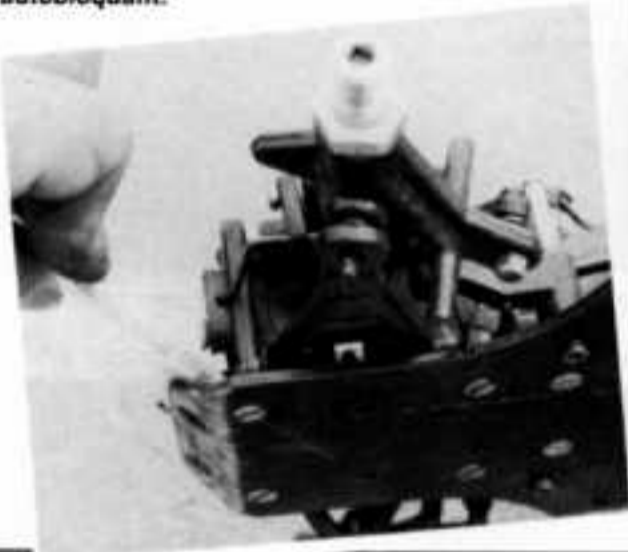
Les Anglais avaient beaucoup travaillé sur la disposition des amortisseurs.



On distingue bien les réglages d'un Yankee performant.



Fin l'époque du différentiel central autobloquant.



Chasse maxi à l'avant, chasse mini à l'arrière.

Yankee : la firme française, toute auréolée de son nième titre de champion d'Europe, avait l'esprit relativement serein pour ce world-championship. La quantité de Racing 86 présente sur la piste était leur meilleur gage de réussite. La dernière recrue en date du team s'appelle Graziani qui a délaissé son Magnum TA pour un 4 x 4 Yankee qu'il manie fort bien. Gilbert renforce lui aussi l'équipe alors que Désarménien, pourtant sélectionné, a préféré s'abstenir. Heintz, inscrit, n'a pu se déplacer pour des raisons professionnelles. Chez les étrangers, le champion de Suisse Boulmier, les Italiens Colli et Barruchello ont eux aussi choisi la marque dijonnaise pour défendre leurs chances.

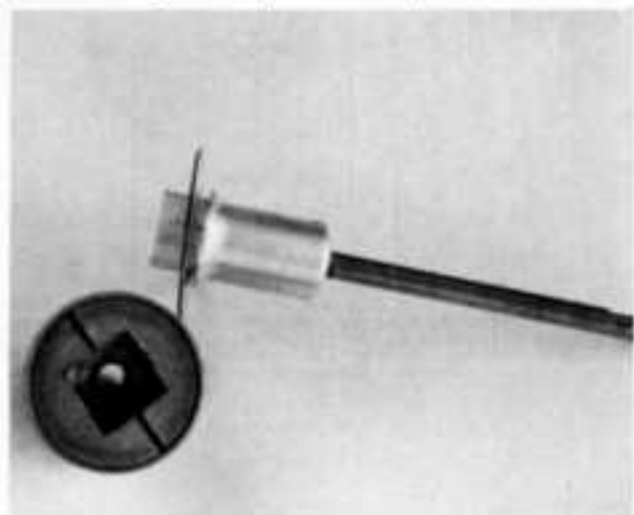


Les bavettes sont indispensables pour protéger le train AR de l'encrassement.

Les voitures ne présentent pas de nouveauté et restent conformes à celles que l'on a l'habitude de voir en championnat de France. Chaque pilote du team a ses petites habitudes de réglages mais d'une manière générale, on constate un amortissement très ferme en hydraulique (Wynns) et un choix judicieux des pneus qui prennent de plus en plus une importance capitale sur les résultats. La plupart du temps, ces derniers étaient remplis par une nouvelle mousse ultra-légère (4 g par pneu) dont la consistance reste insensible à l'humidité. Certains pilotes utilisaient des rapports différents entre l'avant et l'arrière pour obtenir une auto plus tractrice. D'autres, comme Colardelle et Boeri, préféraient une répartition 50/50. Mais les amateurs de scoop restaient sur leur faim. Ce qui prouve que l'auto donne satisfaction aux pilotes.

Serpent Cobra : Après la semi-déception lors de l'Efra du mois de mai, Bervoets a beaucoup travaillé sur les Cobra pour les rendre plus compétitifs. On a un peu cherché dans toutes les directions. A Grenoble, le team Serpent disposait de trois solutions techniques différentes. La première consiste à la suppression du différentiel avant remplacé par des roulements anti-retour dans les jantes. La seconde est un système de friction réglable qui répartit la puissance entre les deux essieux. Enfin, ultime solution, un différentiel central à billes. Avec un tel arsenal de systèmes, le Cobra devait être transfiguré. Cependant l'une ou l'autre technique ou leur mélange n'apporta pas l'effet escompté. Un problème se situe également au niveau des faibles débattements des suspensions ou des amortisseurs hydrauliques. Aussi les Cobra ne purent que jouer les seconds rôles. Pourtant, les Serpent étaient les voitures les mieux représentées avec les Yankee. P. Bervoets m'expliquait qu'il n'a pas du tout l'habitude de tourner sur des pistes

aussi dures et aussi bosselées et que son auto n'a pas été conçue pour évoluer sur de tels terrains. Il est vrai que la Hollande est beaucoup plus verdoyante que le Dauphiné. Même le



Le système de répartiteur essayé sur les Cobra usine.

champion du monde de vitesse, R. Roem eut toutes les peines du monde à amené son reptile en 1/8 de finale. Seul Ton, suivant son habitude, réussit à glisser un Cobra en 1/2 finale.



Le différentiel central reste à billes.

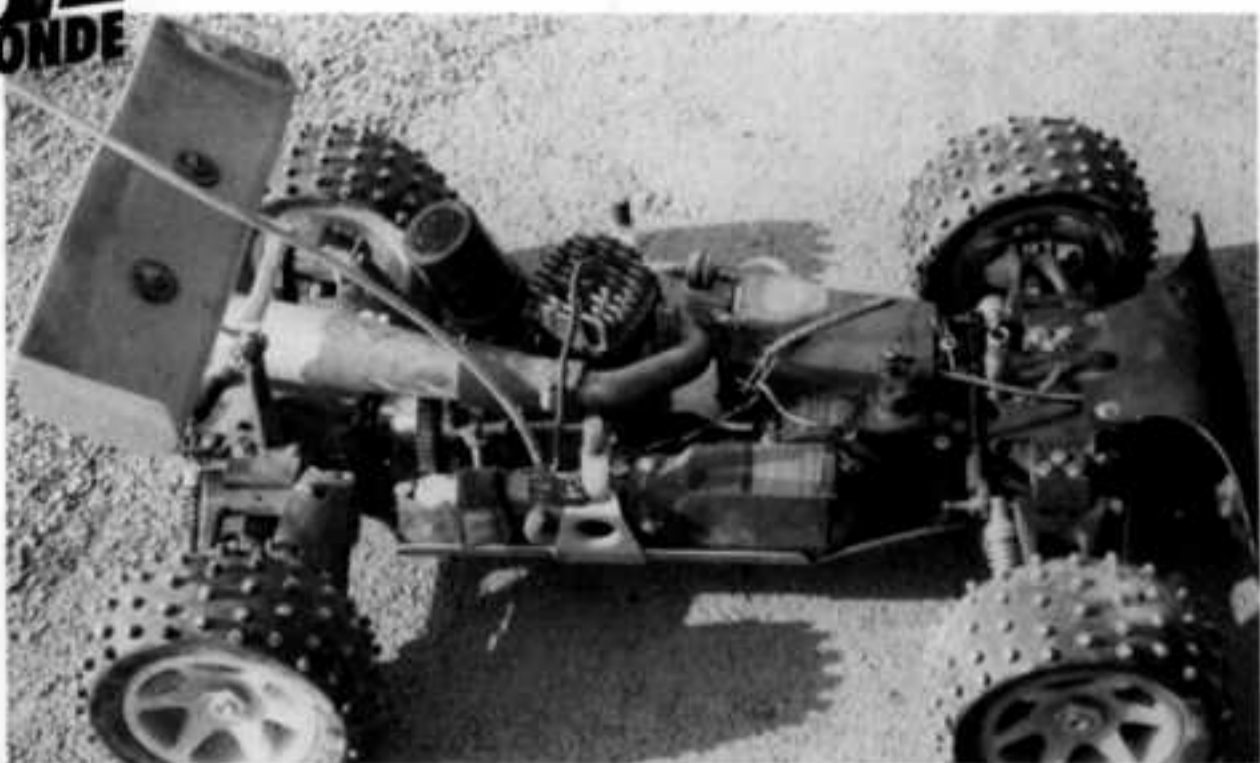
GRENOBLE 86- CHAMPIONNAT DU MONDE

Micro-Racing : La firme suisse avait amené un Coyote 4 x 4 conduit par Platel fils et un proto qui faisait ses premiers tours de roues. Pour une première sortie l'engin se retrouva en demi-finale. Ce résultat prometteur devrait décider de la commercialisation de ce produit.

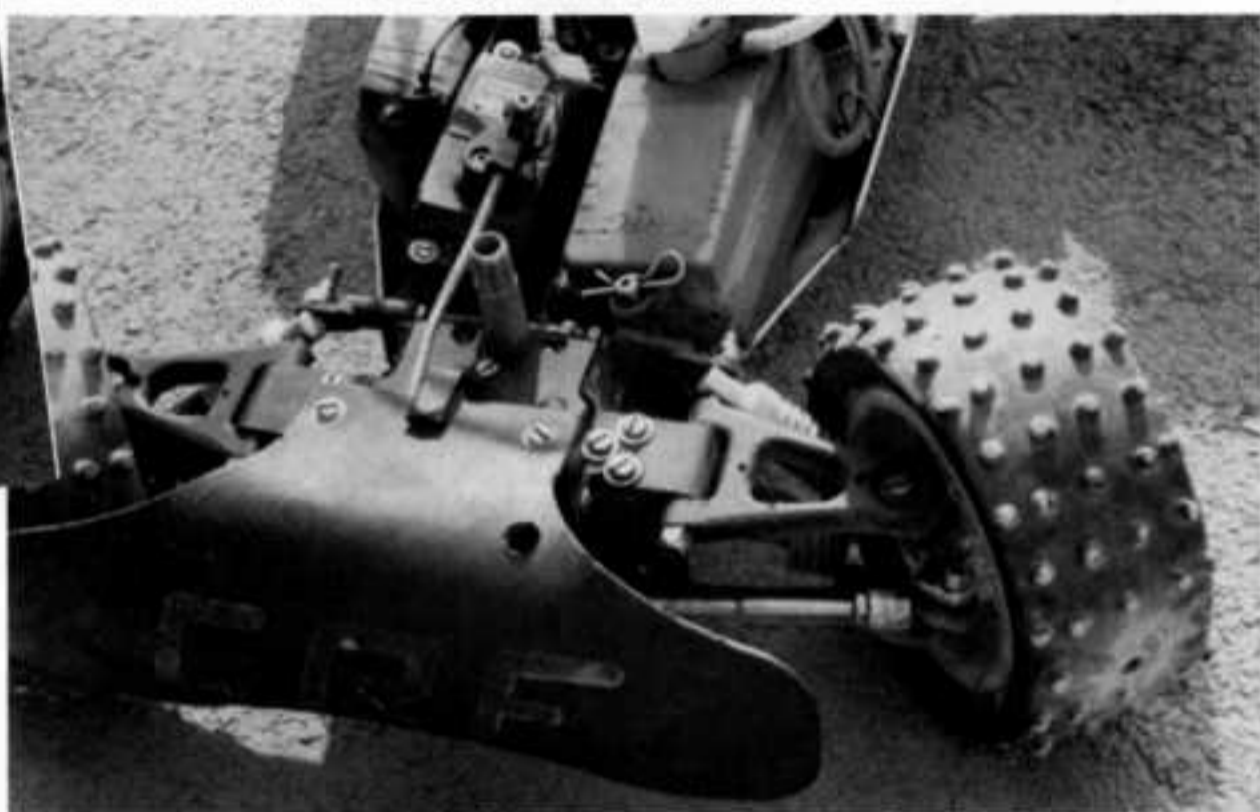


▲ Une conception assez classique du train AR.

► Le train permet le réglage du carrossage.

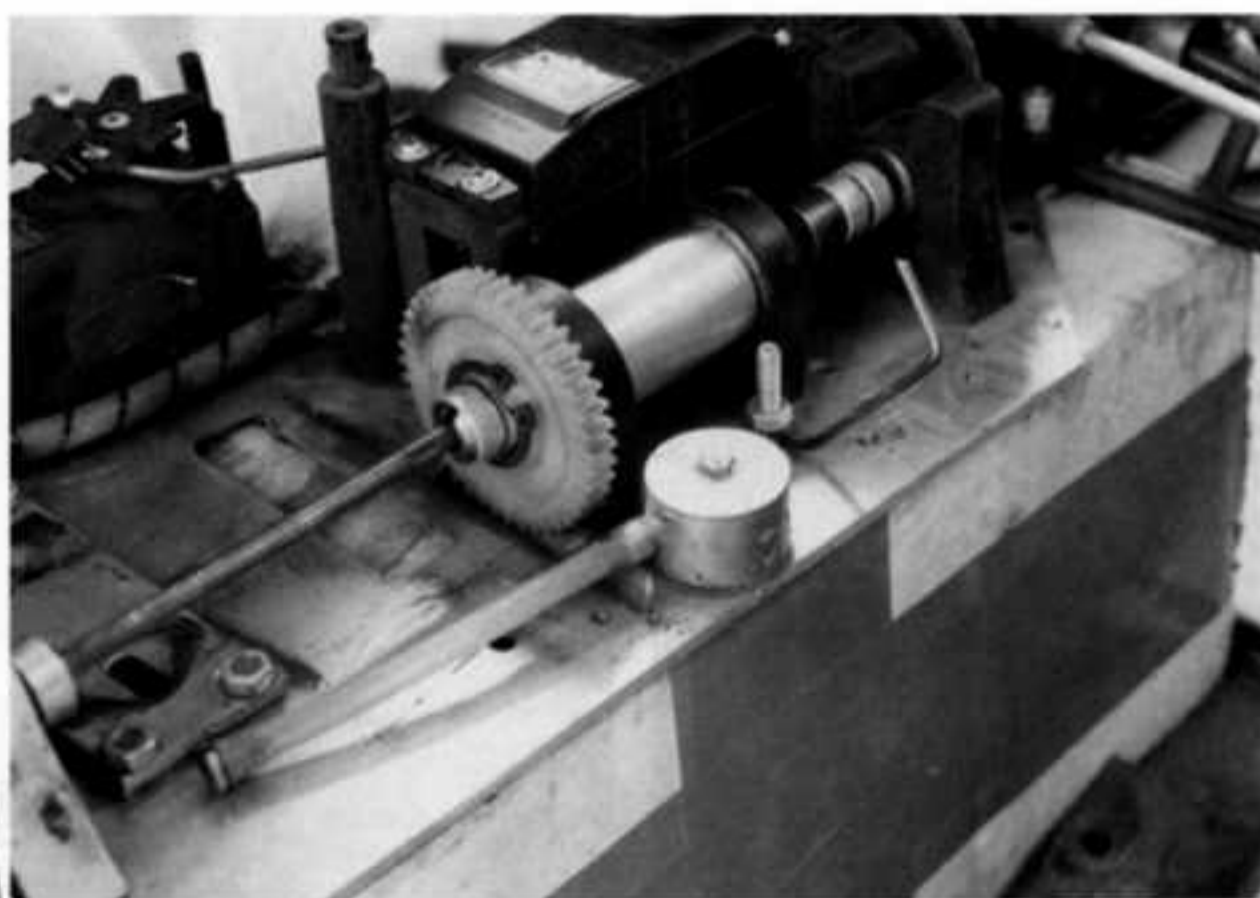


Vue d'ensemble du proto Micro Racing-Givel Norm qui se plaça en 1/2 finale.

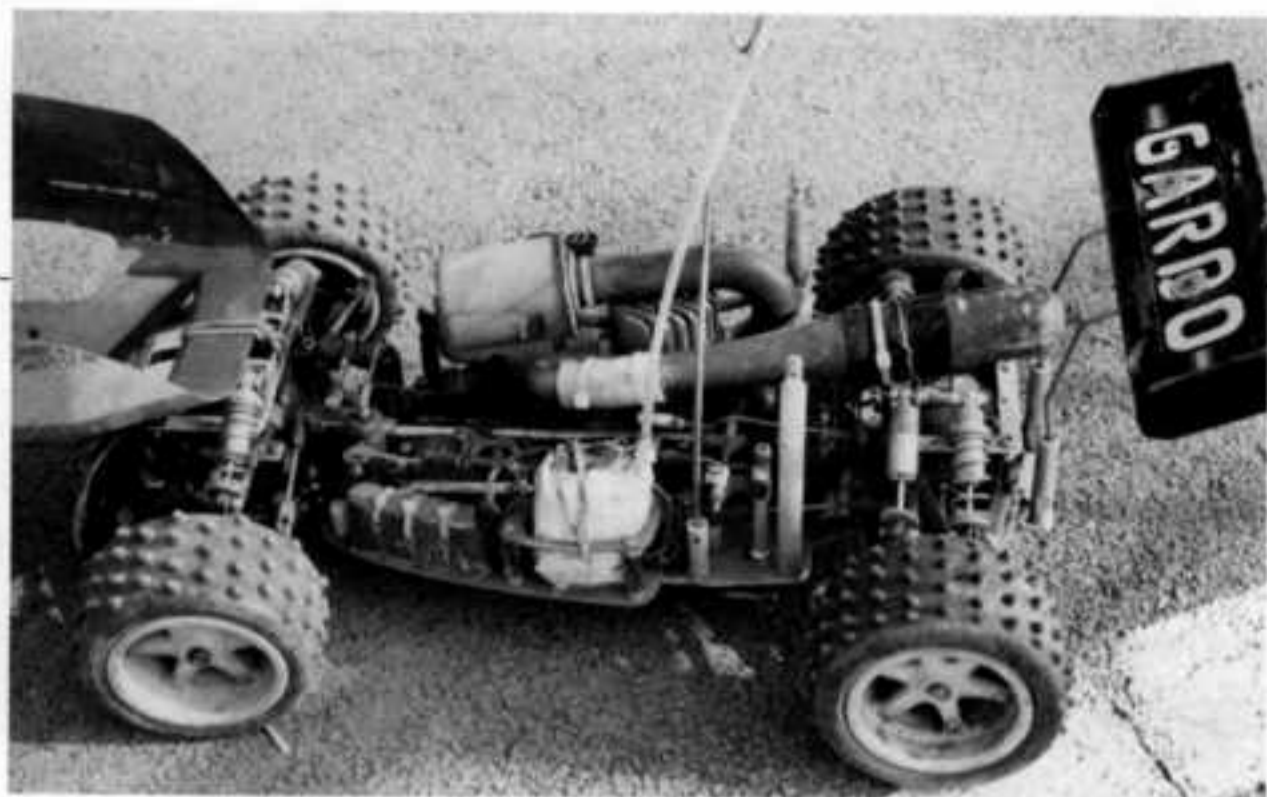


Siccom Magnum : Après leur déconvenue de l'Euro 86, les Magnum voulaient prouver sur la piste de Grenoble leur formidable potentiel. Là encore, peu de modifications par rapport aux dernières manches du Championnat de France. Nouveaux paliers plus résistants, couples coniques en acier, châssis et platine supérieure renforcés. En fait leur principale préoccupation fut de ramener les engins légèrement en-deça des cotes maxi de manière à ne pas alimenter les suspicions engendrées lors du championnat d'Europe. A l'image de Yankee, la recherche du meilleur amortissement et le choix optimal des pneus furent les principaux postes de réglages. Fait marquant : plus la piste se dégrade, plus les Magnum creusent l'écart avec les autres voitures.

Couple conique en pignon acier.



De nouvelles couronnes avec des rapports différents. A côté du différentiel central, l'économiseur de carburant de Daniere.



L'auto de Martinez.

Guépard-Garbo : Depuis l'année dernière, peu ou prou changement dans la conception de cet engin qui, aux mains de Martinez et de quelques Italiens, marche très fort. Quelques modifications toutefois ; les save-servo sont avancés de quelques mm de manière à aligner les barres de direction avec les points d'ancrage des save et des fusées. Toujours deux servos accouplés pour commander la direction. L'amortissement a reçu beaucoup de soin avec quatre amortisseurs sur l'essieu AR dont deux avec ressorts progressifs.



Un amortissement renforcé à l'arrière avec un hydraulique très ferme.



Martinez reste fidèle à un Picco plein de couple à bas régime.



Les save-servos avancés de quelques mm pour augmenter l'efficacité de la direction.



Le train arrière de la voiture de Monesi.

L'hydraulique est très ferme sur la voiture de Martinez. De même sa voiture était réglée particulièrement sous-vireuse. Les Italiens préféreraient utiliser des pneus à coupelles sur l'essieu avant, de manière à diminuer la directivité et augmenter ainsi la stabilité dans les passages rapides.

Mantua Devil



4 amortisseurs hydrauliques pour absorber les bosses de Grenoble.



La couronne sert toujours de disque de frein mais le Férodo a été remplacé par de l'acier.



Poldi, le concepteur des Devil, au travail.

GRENOBLE 86- CHAMPIONNAT DU MONDE



Les demis finalistes B : trois seulement accéderont au bonheur de participer à la finale.



Bervoets retrouve enfin le sourire avec la voiture de Ton qualifiée en 1/2 finale.



Martinez père et fils : un sacré tandem.

Mercredi 9 juillet, essais libres - cérémonie d'ouverture

Cette journée était réservée aux contrôles techniques, à deux séries de qualifs libres et à la cérémonie d'ouverture. Les contrôles techniques revêtaient une grande importance suite aux événements du championnat d'Europe 86 surtout au sujet des Magnum dont la voie et l'empattement se modifient en fonction du débattement des suspensions. En position haute, pas de problème mais en position basse, les cotes changent. Le règlement impose des cotes maxi mais il n'est pas précisé dans quelle position. Lors d'une réunion des team-managers, il fut décidé que les voitures doivent pouvoir rouler sous leur propre poids dans la caisse de contrôle et que l'on admet 2 cm³ de tolérance pour les réservoirs — tolérance due à l'imprécision des mesures lors des contrôles.

Les deux séances d'essais libres permirent aux pilotes de régler leur voiture sur la piste (qui était fermée depuis le début de la semaine) et devait permettre de tester le nouveau comptage qui autorise des qualifs départ lancé. Malheureusement, ce comptage resta bloqué en douane et il fallut se rabattre sur la procédure habituelle. C'est fort dommage car les « crash » des départs coûtent chers en temps et annulent tous les efforts des pilotes pour faire un bon temps.

Une première hiérarchie, sans aucune signification pour la suite des événements, fut établie. Mais déjà les hommes en forme montrent le bout du nez. Colardelle, Martinez, Graziani et Leynaud sont crédités des meilleurs temps. Mais c'était pour rire ! Les 1^{er} Championnats du Monde TT furent officiellement ouverts par les instances de la ville de Grenoble et du département accompagné de B. Saby, parrain de la course. Il nous gratifia de quelques tours de circuit non pas en 205 T 16 mais au volant d'une voiture radiocommandée. Il s'en tira avec beaucoup de doigté. Bruno pourra assurer sa reconversion en voiture RC sans aucun problème.

Après un apéritif offert par Martini, tout le monde partit faire de beaux rêves remplis de couronnes de laurier et de coupes gigantesques.

Jeudi 10, les jeux sont presque faits

Comme c'est souvent le cas en TT, la première journée de qualification est décisive car la piste est dans un état de fraîcheur qui permet de faire des temps canons. Les bons pilotes le savent et font tout pour avoir la meilleure voiture dès la première manche. La grande discussion dans les stands tourne autour du ravitaillement. Les manches étant de 10 minutes, le pilote qui peut tenir ce laps de temps sans faire le plein gagne une bonne dizaine de

secondes. On comprend ainsi toute l'importance du problème. On remarque que Martinez, Simard, Poitevin, Monési, Di Lorenzo, Lachat, Veyseyre doivent ravitailler alors que Boeri, Colardelle, Graziani, Gueye, Lion et Danière tiennent la distance.



1^{re} manche : Tout de suite Martinez porte un coup au moral de ses adversaires en établissant un 19 t qui fera référence tout au long des manches de qualifs. De même Colardelle imite le pilote espagnol en établissant un excellent 18 t qui ne sera plus battu non plus. Le premier et le second temps attribué, Gueye et Danière

AUTO8 COURSE



Colardelle, auteur du 2^e temps n'a pas réussi à conclure en finale.



Di Lorenzo vient d'arracher sa place en finale.

s'emparent des autres places qualificatives pour la finale directe. Les Français font un tir groupé en demi sauf Lachat qui a eu des ennuis et Leynaud qui a eu une panne... d'oreiller.

2^e manche : La piste se dégrade quelque peu, les positions restent inchangées en tête, Sallé améliore, Ton aussi, Roem plafonne, Boeri fait son meilleur temps, Di Lorenzo stagne, les Japonais piétinent. Bref on commence à avoir une petite idée de la hiérarchie finale.

Classement provisoire de la première journée

Martinez, 19 t, 10'29"; Colardelle, 18 t, 10'04"; Gueye, 18 t, 10'06"4; Danière, 18 t, 10'06"5; Graziani, 18 t, 10'10"; Sallé, 18 t, 10'15"; Boeri, 18 t, 10'15"1; Lion, 18 t, 10'15"5; Boulmier, 18 t, 10'20"; Monési, 18 t, 10'22"; Di Lorenzo, 18 t, 10'30"; puis Colli, Veyseyre (13), Beaudoux (14), De Seroux (16), Ton (22), Monlong (23), Poldi (24), Gilbert (25), Bervoets (26), Roem (28), Simard (31), Leynaud (35), Denis (37), Poitevin (51) et Lachat fort loin dans le classement.

Vendredi 11, on confirme

Toujours du soleil. Vu l'état de la piste, il est fort probable que l'on ne doit pas s'attendre à de grands bouleversements.

3^e manche : Beaudoux réalise un 18 t, Simard

améliore de quelques secondes son 17 t, Martinez perd un cardan avant, Di Lorenzo est toujours aussi nerveux, Lachat retrouve enfin une place plus digne de son talent, Leynaud fait son meilleur temps (17 t), idem pour De Seroux.

4^e manche : Gueye améliore son troisième temps en grignotant une petite seconde, Colardelle a hâte d'arriver à la fin des qualifs en priant tous les saints de la voiture RC que les positions restent les mêmes car Monési vient de s'attribuer le 5^e temps.

Classement provisoire de la deuxième journée

Martinez, Colardelle, Gueye, Danière, Monési, Graziani, Veyseyre, Sallé, Boeri, Lion, Boulmier, Di Lorenzo, Lachat, Colli, Beaudoux, Barruchello, De Seroux, Weedon. Puis Gilbert (20), Leynaud (25), Simard (31), Roem (33), Pagdin (34), Denis (42), Poitevin (62).

Samedi 12, l'ultime chance

Beau temps. Il ne reste plus qu'une manche pour faire des éclats mais les pilotes ne se font plus du tout d'illusions car la piste ne permet vraiment plus de faire un « truc ». Seuls quelques modifications mineures dans le milieu du tableau peuvent encore arriver. C'est donc sans surprise que les qualifs se terminent sur

des positions bien établies lors des jours précédents.

La fin de la journée était consacrée aux premières remontées qui débutaient à partir des 1/256 de finale. Notons la brillante prestation du Belge Smolderen qui, parti des 1/64, remontera jusqu'aux 1/4. Th. Poitevin eut moins de réussite car il resta bloqué en 1/16. Bon nombre de Japonais restent aussi sur le carreau.

Classement définitif des qualifications

Finale
Martinez, 19 t, 10'29"; Gueye, 18 t, 10'05";
Colardelle, 18 t, 10'04"; Danière, 18 t, 10'06".

1/2 A	1/2 B
Monési, 18 t, 10'07"	Graziani, 18 t, 10'10"
Veyseyre, 18 t, 10'14"	Salle, 18 t, 10'15"
Boeri, 18 t, 10'15" - 1	Lion, 18 t, 10'15" - 5
Boulmier, 18 t, 10'20"	Di Lorenzo, 18 t, 10'30"
Lachat, 18 t, 10'32"	Colli, 18 t, 10'33"
Beaudoux, 18 t, 10'34"	Barruchello, 17 t, 10'04"
De Seroux, 17 t, 10'04" - 5	Weedon, 17 t, 10'06"

• 1/4 de finale : Leynaud, Simard, Losi, Gilbert, Ton, Monlong, Poldi, Bervoets, Marzagan.

• 1/8 de finale : Roem, Pagdin, Denis, Plested, Platel, Tagaki, Kishi • 1/16 de finale : Poitevin.

Qualifiés :

1/4 A	1/4 B
Ribaldi (I), 34 t, 20'25"	Ton (NL), 33 t, 20'14"
Clerc (CH), 33 t, 20'23"	Gilbert (F), 33 t, 20'18"
Ramella (CH), 33 t, 20'29"	Monlong (F), 33 t, 20'34"

Dimanche 13 juillet, les grandes finales

La journée débute par les 1/8 de finale. Le temps est toujours aussi ensoleillé et les gradins commencent à se remplir pour cette ultime journée.

Les 1/8 de finale

Dans le premier, on remarque l'absence de pilote Français. Notre attention se portera sur les exploits de R. Roem. Mais le champion du monde vitesse n'apprécie pas beaucoup le TT et son Cobra n'apprécie pas la piste de Grenoble. Malgré tout son talent, Rody ne pourra pas passer au stade supérieur.

Les derniers Japonais qualifiés y laisseront eux aussi leurs ultimes espoirs. White (GB), Ramella (CH) et Rauch (D) se qualifieront pour les 1/4 de finale.

Dans le second 1/8, le Français J.-M. Denis espère bien ne pas rester étranger à la suite des réjouissances. Denis nous fait un festival pendant les dix premières minutes en monopolisant la tête mais une prise de préssu arrachée anéantira toutes ses chances malgré cette belle prestation. Le Belge Smolderen continue sa folle remontée en finissant premier devant le père des PB, K Plested et l'Allemand Groschel.

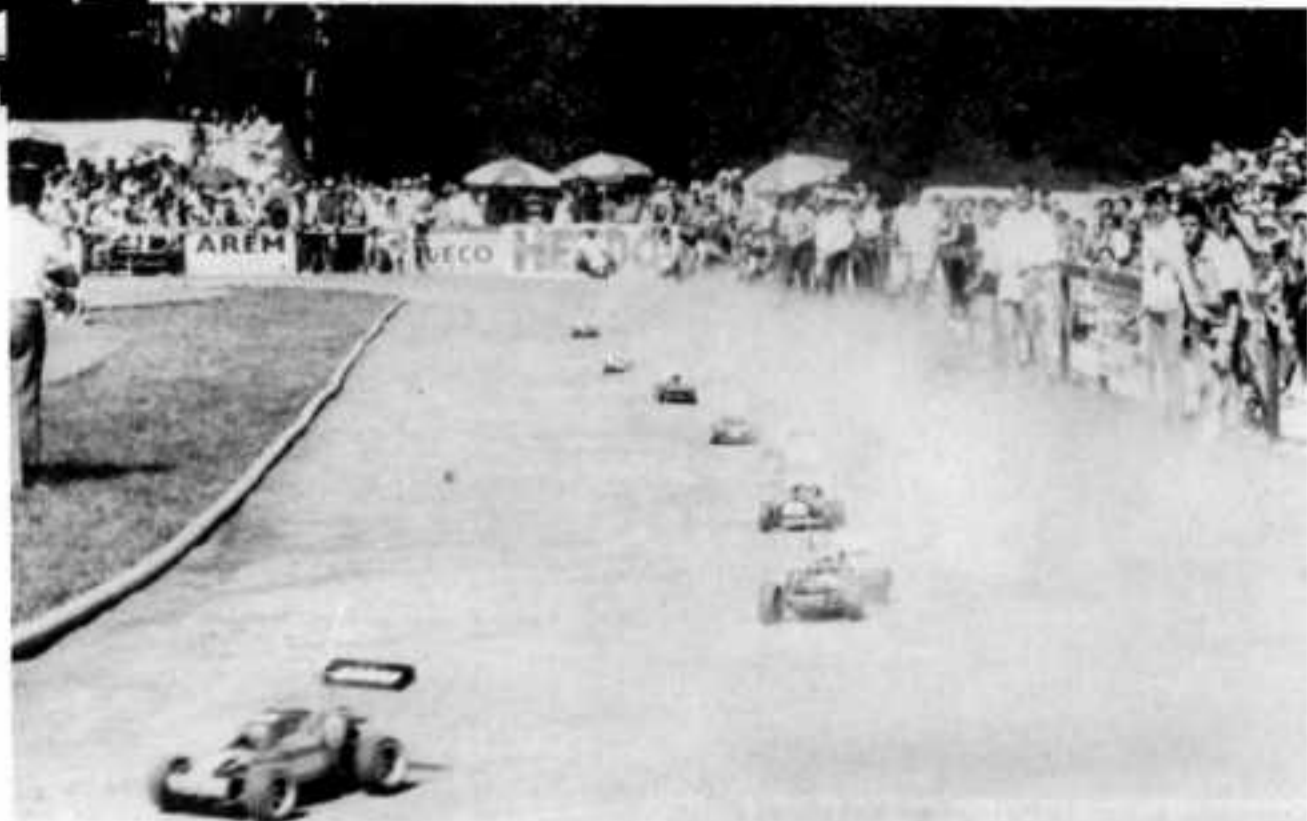
Les 1/4 de finale :

B. Leynaud et D. Simard sont au départ du 1^{er} quart accompagnés, entre autres, par l'Américain G. Losi et l'Anglais S. White. Clerc, Losi et Ribaldi prennent le commandement des opérations devant Simard alors que Leynaud reste enfermé dans le peloton. Pas de changement à la mi-course. A 13 minutes, Simard effectue un beau soleil qui bloque une suspension arrière alors que son moteur en profite

GRENOBLE 86

CHAMPIONNAT DU MONDE

lâchement pour caler. C'en est fini de ses chances. Par contre Leynaud passe la vitesse supérieure mais il ne pourra remonter sur le proto Micro-Racing de Ramella qui occupe la troisième place qualificative. Ribaldi (I), Clerc (CH) et Ramella (CH) gagnent leur billet pour la demi-finale. Le second 1/4 nous promet du spectacle avec la présence des Français Gilbert, Monlong qui devront affronter Ton, Bervoets, Poldi, Marzagan, Plested et le roi des remontées Smolderen. Mais nos deux Français ne se laissent pas impressionner par la qualité du plateau en prenant d'emblée la tête des opérations avec Ton. Bervoets est à l'agonie, Plested ne peut suivre le rythme et Smolderen espère encore remonter d'un cran. En tête, le spectacle est de qualité avec Ton, Gilbert et Monlong. Ces trois pilotes sont roués dans roues et se battent comme s'ils disputaient la première place de la finale. C'est finalement Ton qui aura le dernier mot devant Gilbert et Monlong.



tiliser la troisième place au bout de 5 minutes de course. Les positions ont tendance à se stabiliser aussi l'ordre reste identique à la mi-course : Monési et Veysseyre en tête suivis de Lachat à 50 m puis Boeri et De Seroux. Beaudoux est déjà lâché. Lors du ravitaillement de Monési, Veysseyre s'empare du commandement de la course alors que Boeri commence à rattraper Lachat. Ces deux pilotes commencent un chassé-croisé qui va durer jusqu'au ravitaillement du Yankee de Lachat alors que Boeri tient plus de dix minutes et ne doit plus passer par les stands avant l'arrivée. C'est sur une histoire de plein que Lachat perd sa place en finale et que, au contraire, Boeri gagne la sienne. Lachat essaye de combler son retard mais un rythme trop élevé lui fait accumuler les fautes. En tête, Monési a récupéré son bien mais Veysseyre est sur ses talons. Dans la dernière minute, le pilote Italien fait une faute qui permet à Veysseyre de passer le premier la ligne d'arrivée. Boeri conserve facilement sa troisième place qui le qualifie pour la finale du championnat du monde.

minutes pour accéder au bonheur d'une finale au championnat du monde. Graziani et Sallé s'élancent en tête suivis par le gros de la troupe. Sallé s'accroche et se retrouve dernier à l'issue du premier tour. L'Italien Colli s'empare de la première place devant Gilles Di Lorenzo et A. Lion. Les positions changent très vite et au troisième tour un Italien, Barruchello, remplace un autre Italien à la tête de la meute. Gilbert et Monlong ferment la marche. Ton fait un excellent début de course avec un Cobra dont le comportement est étonnant d'efficacité par rapport à ce que l'on a pu voir jusqu'à maintenant.

5 minutes de course : les voitures de Di Lorenzo, Barruchello et Lion sont en tête regroupées en moins de dix mètres. Sallé éprouve beaucoup de mal à suivre le rythme à cause d'une tringlerie de frein défective dès le départ de la course. Le PB de Weedon reste dans le gros du peloton. Lion accentue sa pression sur Barruchello alors que Di Lorenzo s'offre un très beau tonneau, ce qui permet au Magnum de se retrouver en tête à 7'30". Le moteur du Yankee bleu-blanc-rouge de Gilles cale à la sortie des stands à la suite du premier ravitaillement vers 8 mn 20 s. C'est la panique dans le camp grenoblois. Puis c'est au tour de Graziani, alors 4^e, de caler quelques minutes plus tard. A la mi-course, Lion, Colli, Barruchello monopolisent les premières places tandis que Di Lorenzo, à plus d'un tour, attaque de toutes ses forces pour arracher sa place en finale. A ce moment-là, on lui donne peu de chances de réussir. Colli doit céder sa 2^e place à Barruchello sur ennui mécanique à la 12^e minute, ce dont profite Sallé pour faire partie des qualifiés momentanés. Lion prend un demi tour d'avance malgré un rythme apparemment moins élevé que lors de la première demi-finale.

A trois minutes de la fin, Gilles a réussi la prouesse de revenir dans les roues de Sallé dont le Yankee a un amortisseur décroché sur le train avant. Sans frein et avec trois « amortos » pour quatre roues, il lui est impossible de s'opposer au passage de Di Lorenzo. C'est donc dans cet ordre que les voitures atteignent la vingtième minute. Lion, Barruchello et Di Lorenzo in extremis sont donc qualifiés pour la finale.



Les demi-finales

Sans les Français, le plateau de ces ultimes étapes serait plutôt pauvre. Jugez vous-mêmes : 11 pilotes de nationalité française sur vingt pilotes demi-finalistes. Qui a dit que nous assistions à un championnat du monde ? Mais nous aurions tort de boudier notre plaisir !

1/2 finale A

A partir de ce stade, l'intensité de la course commence à monter sérieusement. Encore vingt minutes d'effort et les portes de la finale s'ouvrent toutes grandes pour les trois pilotes qui finiront dans le tiercé de tête. Heureusement, il n'est plus question de comparaison des temps pour les pilotes qui finissent troisième de chaque demi. Il n'y aura plus de litige dans le style des championnats d'Europe 85. Au départ de cette première demi : Monési, auteur du cinquième temps, Veysseyre, Boeri, le Suisse Boulmier, Lachat, Beaudoux, De Seroux et les trois pilotes qui remontent des quarts à savoir Ribaldi, Clerc et Ramella avec son proto Micro-Racing. A ce niveau de la compétition, la place laissée au hasard est des plus réduite et bien souvent on retrouve à l'arrivée la même hiérarchie que celle des qualifs. Monési prend un excellent départ suivi par Veysseyre qui s'offre un tonneau dès la première bosse et par Boeri. Derrière on s'accroche un petit peu pour se frayer un passage qui permettra de rester dans le coup. Monési, Veysseyre, Boulmier, Boeri et Lachat, tels sont les hommes de tête au troisième tour. Boulmier, pourtant bien parti, commence à faire des fautes, ce dont profite Lachat pour lui sub-

Résultats 1/2 finale A

- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| 1. Veysseyre, 35 t, 20'05" | 6. Clerc, 33 t, 20'10" |
| 2. Monési, 35 t, 20'06" | 7. De Seroux, 33 t, 20'36" |
| 3. Boeri, 35 t, 20'23" | 8. Ramella, 32 t, 20'28" |
| 4. Lachat, 34 t, 20'07" | 9. Boulmier, 30 t, 18'03" NT |
| 5. Beaudoux, 34 t, 20'25" | |

1/2 finale B :

Une fois de plus, on retrouve une majorité de Français agrémentée de quelques étrangers qui vont en découdre pour obtenir leur billet pour la finale. Inutile de vous dire qu'une fois encore les places vont être chèrement disputées. Difficile de faire un pronostic car cette demi semble plutôt équilibrée : Graziani (qui s'est merveilleusement bien acclimaté à son Yankee), Sallé (aussi bon sur la piste que pendant la troisième mi-temps), Lion (qui retrouve la forme), Di Lorenzo (en petite forme mais toujours redoutable lorsqu'il a le dos au mur), Colli et Barruchello (les Italiens ont toujours le sang chaud), Weedon (le seul Anglais à ce stade de la compétition avec un proto PB Mustang), Ton (souvent surnommé le vieux renard car il trouve toujours une solution pour être dans les bons coups), Gilbert et Monlong (qui n'ont plus à être présentés). Les trois derniers ont l'avantage (et le désavantage) de remonter des 1/4. Encore une fois une grosse majorité de Yankee (pas moins de 7), un Magnum (Lion), un PB (Weedon) et un Serpent Cobra (Ton). Le drapeau s'abaisse, il ne reste plus que 20

Résultats 1/2 finale B

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| 1. Lion, 35 t, 20'28" | 6. Monlong, 33 t, 20'03" |
| 2. Barruchello, 34 t, 20'07" | 7. Sallé, 32 t, 20'30" |
| 3. Di Lorenzo, 34 t, 20'18" | 8. Weedon, 23 t, 20'05" |
| 4. Gilbert, 34 t, 20'26" | 9. Colli, 20 t, 11'37" NT |
| 5. Graziani, 33 t, 20'00" | 10. Ton, 15 t, 09'7" NT |

Une finale sauce Hitchcock

Une heure d'essais libres est allouée aux dix pilotes pour tester et contrôler les réglages des voitures finalistes. Déjà P. Gueye ne semble pas satisfait du comportement de son Magnum et supprime à la dernière minute son différentiel central autobloquant pour en mettre un normal. Cette heure est aussi mise à profit pour tester différentes solutions de pneus et d'amortissement en fonction des enseignements des pilotes qui remontent des demi-finales.

Il est un peu plus de 16 h lorsque nous arrivons enfin à la course fatidique qui doit normalement sacrer le premier champion du monde de la jeune histoire du Tout-Terrain radio-commandé. Mais avant d'en découdre loyalement sur la piste, les artistes et leurs mécanos sont présentés au public qui est venu en foule (de l'ordre de 3 000 entrées) pour soutenir les représentants Français à grand renfort de drapeaux et de cornes de brume. Les deux tribunes sont archi-combles et il n'y a plus un seul espace de libre tout autour de la piste. Moteur. Deux à trois tours de piste supplémentaires pour contrôler le bon fonctionnement du double comptage électronique puis les voitures se rangent sous les ordres du starter. Un dernier complément de carburant, les moteurs

rugissent. Le compte à rebours est lancé, arrivé à trois les voitures sont posées au sol par les mécanos. D'un seul coup le drapeau tricolore libère les dix voitures finalistes. Au milieu d'un véritable nuage de poussière, les dix prétendants à la victoire s'élancent pour une ronde infernale d'une heure qui doit consacrer le premier champion du monde TT. D'emblée, Martinez attaque sur un rythme effréné suivi pour le moment par les neuf autres voitures. Lors du passage de la première bosse qui sanctionne la fin de la grande courbe, il est difficile de se frayer un chemin. Même si on a la chance de la franchir correctement, la seconde bosse, placée immédiatement après la précédente, provoque un regroupement des voitures du milieu de peloton. Une fois ces deux obstacles franchis, il est enfin possible de distinguer l'ordre dans lequel les voitures passent pour la première fois sur la ligne de comptage. Le Garbo sang et or de Martinez est directement suivi par le Magnum blanc et noir de Danière puis arrive Collardelle et son Yankee arc-en-ciel. Derrière ces trois voitures, on pointe Veysseyre, Monési, Di Lorenzo, Barruchello, Lion alors que Gueye et Boeri se bagarrent pour la dernière place. Durant ces premières minutes de course, les positions en milieu de tableau évoluent rapidement mais elles sont insignifiantes car il reste encore 59 mn à accomplir. On peut encore envisager de grands bouleverse-

ments. Cependant Martinez s'attache à prendre tout de suite ses aises en distançant légèrement Veysseyre qui se retrouve au bout de deux minutes en seconde position. Les premiers tours du jeune Espagnol sont véritablement fantastiques. Danière s'accroche à sa troisième place devant un Monési qui prouve que la prestation des Guépard n'est pas liée uniquement au génie de Martinez. Gilles Di Lorenzo oscille vers la 8^e place en ayant déjà quelques difficultés à maintenir le rythme alors que Collardelle rétrograde à la 9^e place. Au bout de six tours, Speedy Martinez continue à creuser le trou en laissant Veysseyre à pratiquement un demi-tour de retard. La vision du Garbo dans la ligne droite et surtout dans la grande courbe a de quoi complexer tout modéliste normalement constitué. Rarement, je n'ai eu l'occasion de voir un tel niveau de pilotage. Malgré l'état de la piste — les surfaces planes se comptent en millimètres carré !

— Le Garbo rouge et or semble s'en moquer éperdument. Pourtant ses quatre roues éprouvent les pires difficultés à rester en contact avec le sol (le phénomène est identique pour les autres voitures) mais les doigts de Pedro réussissent à maintenir l'auto non seulement sur la piste mais sur les trajectoires idéales. Veysseyre, tout en se laissant légèrement décamponner au fil des tours, mène un début de course exemplaire qui démontre que son

BRAVO FRED !...



Pour cette première victoire en championnat du monde.

Une bien belle victoire, due à ton talent mais aussi à l'expérience.

C'est aussi la confirmation des espoirs que nous avons placés en toi il y a déjà 5 ans.

Alors à bientôt sur les circuits pour de nouvelles victoires.

Nous y serons.

JACK et MICHEL



MONTPELLIER

Tel 67 64 25 81

GRENOBLE 86

CHAMPIONNAT DU MONDE



Martinez (E)



Colardelle (F)



Gueye (F)



Daniere (F)



Veysseyre (F)



Monesi (I)



Boeri (F)



Lion (F)

Yankee et son pilotage sont tout à fait à la hauteur de l'événement.

Au bout du 8^e tour, soit à 4 mn 30 s de course, Martinez est déjà dans les roues du Magnum aquarium (la déco de la carrosserie est bleu Méditerranée avec un mélange d'algues et de petits poissons, poétique, non ?) d'A. Lion qui occupe pour le moment la dernière position. Il est bon de préciser que Martinez impose un véritable rythme de qualification puisqu'il boucle son 9^e tour au bout de 5 mn de course ce qui, à quelques secondes près, correspond à un excellent 18 t en 10 mn. Il est pratiquement certain que dans l'esprit de beaucoup de pilotes et d'observateurs il paraît impossible que le pilote espagnol puisse soutenir bien longtemps un tel rythme. Derrière, chacun s'occupe à éviter de trop grands écarts avec le premier, Veysseyre continuant à occuper la seconde place devant Monési qui commence à sentir le retour d'O. Daniere. Collardelle ne semble pas être en mesure de revenir sur les cinq premiers alors que le pilotage de Lion est un demi-ton au-dessous de celui des leaders. Di Lorenzo et Martinez sont les premiers à s'arrêter pour le ravitaillement au bout de huit minutes de course. Fast Pedro reprend la piste sans que Veysseyre ne puisse lui subtiliser la première place. Barruchello cale lors de son ravitaillement alors que P. Gueye accuse un tour de retard sur Martinez lorsqu'il s'arrête pour le plein. Monési revient aux stands à 9'30" pour un moteur calé car son mécano a un peu (même beaucoup !) tardé pour lui faire son ravitaillement. Boeri en profite pour prendre, l'espace de quelques instants, la troisième place que Daniere lui subtilisera un tour plus tard. Douze minutes de course : toujours Martinez en tête qui vient de prendre un tour à Daniere qui occupe la troisième place. Seul Veysseyre, deuxième à une demi longueur de piste, reste dans le même tour que le pilote espagnol. Ce dernier continue son forcing au point d'avoir le pilote Yankee en ligne de mire au bout de la ligne droite. Il a dû bloqué la manette de turbo à son maximum ! Poussé par le désir de rattraper Veysseyre, il s'offre un beau soleil à l'attaque de la grande courbe mais le Guépard-Garbo tient bien le coup. Au quart de la course, les positions de tête sont inchangées. P. Gueye, jamais dans le coup, se retrouve à un tour de Veysseyre soit pratiquement deux tours de retard sur Pedro. D'ailleurs, le pilote Magnum aggrave son cas en calant à la sortie des stands à la suite de son second ravitaillement. A 18'30" de course, Boeri conserve sa 4^e place devant le « régional de l'étape » G. Di Lorenzo. Mais on ne voit pas comment ces deux pilotes pourraient revenir sur les deux hommes de tête. Le tiers de la course est atteint au 35^e t avec toujours Martinez devant Veysseyre et Daniere. Apparemment Frédéric a réussi à stabiliser son écart avec Pedro (ou bien est-ce l'inverse ?) et il semble même qu'il arrive à grignoter quelques mètres. Une rapide analyse du nombre de tours laisse apparaître un léger fléchissement du jeune Espagnol qui boucle 17 t dans les « deuxièmes » dix minutes alors qu'il avait réalisé 18 t durant les dix premières minutes. Ce léger fléchissement profite au Yankee de Veysseyre qui revient à moins d'un demi-tour du Garbo. Le pilotage du pilote Français est de

haut niveau (on n'en a jamais douté !) et le Yankee sautille moins que le Garbo. Les Magnum sont de moins en moins à l'aise et sont vraiment méconnaissables par rapport aux séances de qualification. Mis à part Daniere qui, grâce à un pilotage coulé, reste à peu près dans le coup, les deux autres Magnum paraissent à la dérive. A mi-course, Gueye et Lion comptent trois tours de retard sur le premier qui reste intouchable. Mais à trente minutes de course, tout peut encore arriver ! A signaler que pour le moment, mis à part quelques moteurs calés, aucun incident mécanique n'a retardé les voitures finalistes. Ceci prouve la qualité du plateau et le professionnalisme des pilotes qui offrent au public un spectacle d'une rare intensité. La question est toujours la même : Martinez va-t-il tenir soixante minutes ? A partir de la vingtième minute, il a d'ailleurs rehaussé le ton en accomplissant de nouveau 18 tours en dix minutes car, à la mi-course, il finit son 53^e tour, soit par tranche de 10' un rythme de 17 t-18 t. Di Lorenzo cale à la 33^e minute.

Classement à la 40^e minute :

Martinez, Veysseyre, Daniere (-1 t), Boeri, Monési, Di Lorenzo (-4 t), Collardelle, Baruchello, Gueye (-5 t), Lion (-6 t).

Plus les minutes passent et plus on se demande ce qui pourrait freiner la marche triomphale du pilote Espagnol. Veysseyre maintient bien son écart mais il lui paraît impossible de revenir à la force des poignets (pardon, à la force des doigts) dans les roues du Garbo-Guépard. A la 43^e minute, les trois voitures de tête se retrouvent ensemble mais dans des tours différents. Malgré tout, les pilotes attaquent comme des furieux et Martinez met un point d'honneur à sortir vainqueur de cette course dans la course. Daniere a de plus en plus de mal à garder son engin sur la piste ce qui provoque quelques sorties de route des voitures qui passent à sa proximité. Boeri en profite pour s'emparer de la troisième place. Martinez et Veysseyre font un bout de chemin ensemble (à un tour d'écart) et finalement Fred arrive à se dédoubler à la grande joie de tous les spectateurs français.

Mais seul un incident mécanique peut encore priver Martinez d'une victoire qui lui semble acquise à la 45^e minute. Mais encore une fois on est étonné de la solidité du Garbo. La course devient d'ailleurs un peu monotone car les positions ne changent plus depuis plusieurs minutes.

Mais c'est sans compter sur la fatalité qui prend subitement la forme d'une erreur d'appréciation d'un mécano tellement absorbé à suivre les exploits de son pilote qu'il en oublie de jeter de temps en temps un œil sur le chronomètre.

52^e minute : la voiture de Martinez cale au beau milieu de la ligne droite ! Chacun sait que nous sommes en train d'assister au tournant de ce championnat du monde. On ramène à grandes enjambées le Garbo aux stands mais le redémarrage s'éternise quelque peu pendant que Veysseyre continue à refaire son retard. Lorsque Martinez quitte les stands, non seulement Veysseyre est passé mais il a pris un demi-tour d'avance sur Pedro. Au chrono officiel, il ne reste plus que sept minutes de course. Les données sont complètement inversées avec un



Barruchello (I)



D. Lorenzo

Martinez qui passe de la position incontestée de leader à celle d'un outsider. Dur, dur, à moins de dix minutes de la fin d'une finale de cette importance. D'autant plus dur que Veysseyre est loin d'être le premier venu. Néanmoins l'Espagnol trouve encore des ressources pour augmenter la cadence et entame sa course-poursuite contre le chrono et Veysseyre. Tous les regards sont tendus vers les deux pilotes pour contrôler chaque centimètre perdu ou gagné par l'un ou l'autre des pilotes. On oublie même de remarquer que Boeri vient de perdre la troisième place au profit de Monési alors que Di Lorenzo rencontre un problème de direction.

Imperceptiblement Martinez revient, revient... Les roues du Garbo ne touchent pratiquement plus le sol, l'engin vole littéralement au-dessus des champs de bosses, c'est la charge de la brigade espagnole !! Veysseyre sait qu'il peut devenir champion du Monde, la tension sur ses épaules est si énorme qu'il commet quelques infimes fautes qui permettent à Pédro de reprendre espoir et de jouer à fond son va-tout. De son côté, en « équipier modèle », Monési joue la chicane mobile devant Veysseyre qui doit être au bord de l'infarctus lorsqu'il doit

doubler le pilote Italien dans la ligne droite. Par chance, c'est Monési qui fait la faute et Frédéric a la voie libre. Mais Martinez littéralement survolté revient dans les roues du Yankee rouge. Jamais nous n'aurions pu espérer un tel scénario au bout de 58 mn de finale. Speedy Pédro passe Veysseyre 1 mn 30 s avant la fin mais les pilotes se font à tour de rôle l'intérieur-extérieur. A l'entrée du bout de droit qui précède la ligne droite, les voitures sont côte-côte avec Martinez sur l'extérieur, il tente de repiquer vers le centre mais Veysseyre accélère très fort en coupant la trajectoire du Gargo. Vu l'intensité des derniers instants et la promiscuité des voitures, l'accrochage est inévitable... Martinez se retrouve en dehors de la piste tandis que Veysseyre est à califourchon sur les tuyaux de balisage. Les ramasseurs se précipitent sur la voiture de Martinez, Veysseyre se dégage et repart en tête dans la ligne droite. Plus que quelques secondes, le Français a une ligne droite d'avance. Les 60 minutes sont écoulées, le drapeau à damier s'abaisse sur le Yankee du Français F. Veysseyre qui devient le premier champion du monde TT de l'histoire avec six secondes d'avance sur le jeune Espagnol Pedro Marti-



nez de la Rosa au bout d'une heure de course. Le public exulte, les cocoricos sont de sortie, Gilbert, le mécano de Fred, brandit de joie le Yankee à la carrosserie rouge qui nous a donné tant d'émotion. Tous les spectateurs sont bien entendu tout acquis à la cause du pilote Français mais on oublie pas pour autant la fabuleuse prestation de Martinez. Alors que j'étais en bas du podium à l'arrivée de la course, j'ai cru un instant que Pedro avait tout de même réussi à gagner tant les gens se précipitaient pour le féliciter et pour le photographier. Pédro est sans doute le vainqueur moral de ce championnat mais le vrai vainqueur officiel est Frédéric Veysseyre. Le contrôle technique des dix voitures finalistes confirmera le verdict de la piste sans qu'une seule anomalie ne puisse être constatée sur les caractéristiques des voitures, des réservoirs et des moteurs. Le résultat est donc confirmé par les instances fédérales. Veysseyre et Yankee sont donc sacrés premiers champions du monde tout-terrain sur la piste de Grenoble.

MERCI RG 34



Merci Jack, merci Michel, pour votre confiance et votre aide.
A très bientôt pour des moments inoubliables, style GRENOBLE 86.

**AMITIES
FRED**

Frédéric VEYSSEYRE

Champion du monde 1986/1987
Champion d'Europe 1986



MONTPELLIER

Tel 67 64 25 81

GRENOBLE 86- CHAMPIONNAT DU MONDE

Grenoble 86 à la loupe

Le premier trait marquant de ce championnat du monde est le très grand professionnalisme de toutes les parties concernées. Je veux parler ici du vrai Professionnalisme (avec un grand P) qui offre un spectacle d'une rare qualité. Tout d'abord, l'organisation effectuée par les membres du RACG fut vraiment impressionnante d'efficacité avec à chaque fois des réactions pleines de bon sens qui mélangeaient avec bonheur le sérieux et la bonhomie nécessaire pour le plaisir des participants et des spectateurs. Ensuite, les pilotes et les teams qui ont offert au public et aux médias un spectacle fantastique d'une absolue pureté par le sérieux de la préparation des voitures et de leurs performances, la correction du pilotage sur la piste, et une finale au dénouement incertain. Ce type de spectacle ne peut que valoriser la « petite voiture » et promouvoir notre discipline. C'était parfait. Belle course pour F. Veysseyre qui, avec beaucoup de réussite — il faut le reconnaître —, a mené son auto sur la plus haute marche. Sa technique, son sens des trajectoires, son agressivité et son expérience des grands rendez-vous furent décisifs dans cette course. A voir la mine défaite de Fred dans la salle de chronométrage lors des contrôles techniques, il ne fait aucun doute que la finale fut une épreuve terriblement éprouvante pour les nerfs. Il me confia qu'il préférerait faire trois finales de vitesse plutôt qu'une seule finale TT dans ces conditions et avec un tel enjeu. 1986 est vraiment l'année Veysseyre avec un titre de champion d'Europe et du Monde récoltés en l'espace d'une semaine.

Quant à P. Martinez, il est encore difficile de trouver des superlatifs pour définir sa science du pilotage. C'est un doux mélange de Senna et de Rosberg avec la classe d'un Piquet. Difficile de faire mieux à l'heure actuelle. Le titre suprême lui échappe alors qu'il l'avait mille fois mérité mais le talent à l'état pur reste. Merci Señor Martinez de la Rosa pour votre prestation. Ce fut splendide.



Veysseyre Super-Star 86 du TT.

Monési confirme sa talent et la bonne santé des Guépard-Garbo en prenant la troisième place grâce à une course très régulière. Il confirme son titre de champion d'Europe 85. Chapeau les Français pour votre tir groupé dans les places d'honneur qui prouve la haute valeur de la pratique du TT en France. Les étrangers se souviendront longtemps de votre domination sans partage. Même si en finale Collardelle, Di Lorenzo, Gueye, Daniere, Lion et autres Boeri furent un peu en demi-teinte. Ce dernier a tout lieu d'être amplement satisfait de sa prestation car il est un des rares pilotes de ces championnats du monde à ne dépendre d'aucune équipe officielle ni d'aucun sponsoring. Il fallait le signaler.

Yankee se voit récompensé de ses efforts incessants pendant ces dernières années pour proposer du matériel hautement compétitif quelles que soient les conditions de courses. Dans un sens, ce titre n'est que justice car la firme a tant fait pour le TT qu'il est tout à fait normal qu'elle devienne la première marque championne au monde.

Les Garbo ont confirmé leurs qualités lorsqu'ils sont emmenés par des pilotes de

talent. Dommage que l'on ait peu l'occasion de les voir briller en France.

Les Magnum ont fait eux aussi une excellente impression surtout lors des qualifications. Un mauvais choix de pneus pour Lion, une durite d'amortisseur coupée pour Gueye et un piston d'amortisseur cassé pour Daniere sont peut-être la cause de la contre-performance des Magnum en finale. Les défauts de jeunesse qui touchaient certains points sont maintenant révolus et les pilotes vont pouvoir exploiter sans réserve les immenses qualités de cette voiture. Il ne leur reste plus qu'à devenir des vieux briscards de la compétition pour amener cet engin sur les plus hautes marches du podium.

Quant aux Japonais, ils ont amené la note d'exotisme indispensable au bon déroulement d'un vrai championnat du monde. Et avec les milliers de clichés qu'ils ont faits, ils seront sûrement de sérieux clients pour les prochains championnats du Monde qui devraient se dérouler dans deux ans au... Japon ! Il nous reste à peine le temps d'approfondir notre connaissance de la langue nipponne !

Ch. Dauriac

Résultats

Place	Pilotes	Pays	Tours	Marque	Moteur	Team
1	Veysseyre	F	103 t, 1'00''06	Yankee	Cipolla Yankee	Yankee/RG 34
2	Martinez	SP	103 t, 1'00''12	Guépard Garbo	Picco	Garbo Espagne
3	Monési	I	100 t, 1'00''05	Guépard Garbo	Mantua Picco	Garbo Mantua
4	Boeri	F	100 t, 1'00''27	Yankee	Picco	Privé
5	Daniere	F	99 t, 1'00''32	Sicom Magnum	OPS	Sicom Speedriv
6	Di Lorenzo	F	98 t, 1'00''05	Yankee	Cipolla Yankee	Yankee Modèle 73
7	Barruchello	I	97 t, 1'00''25	Yankee	Cipolla Yankee	?
8	Gueye	F	95 t, 1'00''32	Sicom Magnum	OPS	Sicom BRC
9	Lion	F	94 t, 1'00''35	Sicom Magnum	OPS	Sicom BRC
10	Colardelle	F	87 t, 1'00''32	Yankee	Cipolla Yankee	Yankee Minimag

Classement des non-finalistes

11. Lachat Claude	F	22. Colli Antonello	I	33. Borgar Kittilsen	N	44. Buduig Flavio	D
12. Gilbert Jacky	F	23. Ribaldi Danièle	I	34. Poldi Franco	I	45. Tagagi Yoshihira	J
13. Beaudoux Pierre	F	24. Ton Ron	NL	35. Smolderen Werner	B	46. Mielke Michael	D
14. Grazziani Gille	F	25. Leynaud Bernard	F	36. Loai Gil	USA	47. Platel Alain	CH
15. Monlong Pascal	F	26. Pleisted Keith	GB	37. Simard Daniel	F	48. Denis Jean-Marc	F
16. Clerc Thierry	CH	27. Groshel Franz	D	38. Bervoets Pieter	NL	49. Kishi Kiyokatsu	J
17. Deseroux Nicolas	F	28. White Steve	GB	39. Gonzolmann Klaus	D	50. Pagdin Paul	GB
18. Salle Denis	F	29. Rocamora Carlos	SP	40. Roem Rody	NL	59. Poitevin Thierry	F
19. Ramelia Fabrice	CH	30. Marzagan Vittorio	I	41. Bonvento Fabio	I	etc., etc.	
20. Weedon James	GB	31. Rauch Anreas	D	42. Ziegler Bernd	D		
21. Boulmier Didier	CH	32. Feldmann Dieter	D	43. Kida Yuji	J		

COCKTAIL AUTO 8

A la veille de la finale du championnat du monde TT, le spectacle n'était plus sur la piste mais sous la tente Auto 8 où se déroulait un cocktail organisé par votre revue préférée et la société MARTINI. Fini le Nitro, fini le chrono, tous se retrouvèrent le verre à la main dans une ambiance particulièrement détendue. Voici quelques tranches de vie prises sur le vif.



Djidjelli (Graupner), Glasse (MRC), M. et Mme Roland (Jouetec) et Audubert (Chrono) parlent déjà de bon de commande.



Bellenger (BRC) tente de corrompre notre président Costa...



Ça marche ! et Costa rend même la monnaie sous l'œil amusé de Gervais (Siccom).



Germain (RG 34) et Pellete (Modic) tentent d'arracher 3 % de remise supplémentaire à J. Marsac (CIMB-Drastic). Dur, Dur...

« Non ce n'est pas nous qui avons pris ton verre de Martini, on ne boit que du bordeaux. »



Gueye à la recherche d'un autre carburant.





M. Mairot ainsi que les hôtesse Auto 8 ouvre le bal.



Burban (Sicom) se renseigne sur la taille de la boîte de contrôle des voitures avec les Yzebe, organisateurs de la coupe de France.



Ted Logshaw oublie facilement sa traditionnelle tasse de thé, alors que Vernes (Micro-Racing Givel Norm) tente de soudoyer Colardelle.



Un petit malin a osé subtiliser le verre de J.-P. Glasse.



R. Roem à Muzio (OPS): « C'est pour quand les 2,5 ch ? », nous n'avons pas entendu la réponse.



Le Belge Guette (GTS Models): « Y a pas de frites ? ».



Désarménien (Yankee) arrose quelque chose. Un titre de champion du monde, peut-être ?



M. Saillé (DS Racing), avouez que c'est quand même mieux chez Auto 8 !



Tu peux avoir le sourire, Gilbert ! Grenoble 86 restera dans les annales de la voiture radio-commandée.

MARTINI

Un partenaire dans la course