

Une barquette à mettre entre toutes les mains

Paisante à conduire, la Funyo offre également de bonnes performances et de quoi se faire plaisir.



La FUNYO 4 RC

En cette fin d'année, nous tenons à vous informer des opportunités et des nouveautés en matière de circuit pour la saison 2008. Ainsi nous avons été invités, comme certains de nos collègues de la presse spécialisée par les instigateurs du challenge Funyo qui fera ses débuts la saison prochaine, à la dernière manche qui se déroulait lors du meeting VdeV à Magny Cours le dernier week-end d'octobre.



Briefing des pilotes avant de s'élancer pour cette course d'endurance d'une heure.

Une formule monotype...

Equippée d'un châssis tubulaire réalisé autour du moteur de la 206 RCC développant 190ch à 6500tr/min pour 590kg : la Funyo, la voiture « FUN » de « Y » ves «

O » r-hant, son constructeur, est un petit proto au prix attractif qui disposera de courses sprint dans les meetings VdeV. Avec un championnat indépendant et une formule monotype, le projet soutenu entre autres par l'école de pilotage de Lohéac HMC, les orga-

nisateurs CPO et VdeV, ne comptera pas moins de 25 engagés au minimum. Trêve de bavardage, passé ses quelques descriptifs, nous voici sur le circuit F1 de Magny Cours pour le dernier meeting VdeV français. Notre voiture portera le numéro 84 et la couleur bleu pour être remarquée au sein du peloton composé majoritairement de bolides rouge mais aussi noir, orange ou jaune. Combinaison enfilée, gants et casque, nous voilà harnaché dans l'auto pour boucler les premiers tours de roues et découvrir le pilotage d'une voiture de course, la piste et son environnement.

La découverte !

Eh oui, un journaliste n'est pas coutumier de piloter et les deux ne sont pas toujours liés. Malgré quelques années de karting, je n'avais jamais eu auparavant l'occasion de faire le pas et monter

FICHE TECHNIQUE

■ Moteur
Type : Peugeot 206 RCC
Puissance : 190 CH à 6500 tr/min
Couple max : 21,5 à 5500 tr/min
Régime max : 7500 tr/min
Cylindrée : 1998 cm³
Distribution : 2 arbres à came, 16V
Disposition : Transversale arrière
Gestion : Magneti Marelli SPA

■ Transmission
Type : propulsion
Boîte de vitesses : De série, 5 rap; ponts « MA

■ Châssis
Type : Tubulaire Acier
Arceau : Acier D45 ep 2,5mm
Homologation : FFSA N°404

■ Carrosserie
Type : barquette bi-place
Matériau : composite teinté blanc
Aileron : composite

■ Suspensions
Avant - Arrière : triangles superposés; barrotours supérieurs
Amortisseurs : Bilstein à gaz

■ Freins
Avant - Arrière : Disques et étriers de série
Circuit : Double, répartition réglable

■ Dimensions - poids
Longueur : 3500 mm
Hauteur de l'arceau : 1060 mm
Voies AV-AR : 1690 - 1730 mm réglables
Empattement : 2200 mm
Poids : 590 kg
Réservoir : 20L avec pompe intégrée

dans une auto de course. Passée l'appréhension, les tours d'explications en 807 avec l'organisateur (Ch. PROFIT). Je me lance pour une séance d'essais libres d'1h que je dois partager avec mon collègue. Les premières impressions indiquent un rapport poids/puissance inté-



ressant et une voiture vive. D'après les échos glanés auprès des pilotes de la catégorie, l'auto est saine, l'adaptation se veut rapide et celle-ci accepte les petites erreurs. Premiers tours bouclés prudemment pour s'accommoder de la boîte 5 issue de la 206 de série et de la position basse ainsi que des pneus slicks. Je ne m'élançais pas pour des tours chronos mais pour appréhender la voiture et aussi l'environnement du sprint proto avec des concurrents bien plus rapides. Le coup d'œil dans le rétro est donc primordial avant les prises de trajectoires. Une première séance entrecoupée par un drapeau rouge permet de donner mes premières impressions. Grand sourire et envie de repartir, je n'attends pas longtemps le feu vert pour m'élaner à nouveau. Déjà la demi-heure de roulage passée et un tête à queue comme sanction à mon excès de confiance et je transmets le volant à mon collègue.

Entré au cœur du week-end de course, le passage par le briefing des pilotes est primordial. Explication de la nouvelle course d'endurance d'1h à laquelle nous participons : les règles pour le changement de pilote et le remplissage du réservoir, la procédure de départ et les quelques indications traditionnelles liées aux drapeaux. Une fois la partie théorique passée, voici la pratique avec la séance d'essai qualificative. Pour conserver une équité de temps et d'essai de la voiture, les 30 mn seront partagées en deux fois 15mn pour permettre de progresser avec la voiture. Sanctionnée par un temps de 2'06" à l'issue de cette séance, quelques risques pris et un joli 360° dans Estoril, ce temps nous place en fond de grille, sécurisant pour un premier départ au cœur de cette horde ! Pleine-ments et photos des autres courses pour passer le temps et atténuer l'envie de repartir, la course n'ayant lieu qu'le dimanche ; ce week-end étant chargé, notamment avec les 12h le samedi après-midi. L'issue des essais me prédispose à prendre le départ de la course.

Sur le bord de piste pour photographier nos acolytes pilotes durant leurs 2 courses sprint, l'ob-

Yves ORHANT :

« La Funyo disposera de 2 courses de 20mn par meeting »

Rencontre avec les protagonistes de la Funyo : Yves Orhant de YO Concept, le constructeur et Patrice Houlliet de HMC pour la mise à disposition des barquettes. Les deux hommes nous éclairent sur leur projet.

COMPTE TOURS : Yves, Comment s'est mis en place ce projet ?

YVES ORHANT : « J'ai le projet en tête depuis des années mais tout n'a pas été facile. La voiture existe depuis 8 ans, après avoir fait mes propres châssis de karting pour les courses d'endurance et notamment les 24H du Mans. J'ai voulu faire ma propre voiture. Je me suis donc penché sur la Funyo. J'ai eu l'occasion de l'exposer lors d'un salon de l'auto où j'ai rencontré Yves Dupraz (loueur d'autos pour le loisir). J'en ai fabriqué 5 mais le projet a vite été abandonné car la voiture ne rentrait dans aucune réglementation. Je me suis donc lancé dans le développement d'une voiture réglementée pour l'Europe, la Funyo 2 mais celle-ci était trop petite, néanmoins 6 ont été fabriquées. La Funyo 3 est un buggy avec un moteur de 2 CV. En 2001, je me suis penché sur le projet de la Funyo 4 avec les différents éléments des voitures passées. La Funyo 4RS était construite uniquement avec des pièces d'occasion et le moteur de la 205 GTI puis de la 306 S16 d'où la Funyo 4RS. L'auto fut présentée à Eric Van de Vyver qui voulut s'investir dans le projet. Nous engageons donc une Funyo pour la saison 2003. Fin 2003, ne croyant plus au projet de la 4, j'ai voulu faire une auto plus performante et ai réalisé la Funyo 6. Dès le 23 février 2004 sur l'idée d'un proto économique, ce choix n'était pas idéal face aux Norma, Radical et autres Ligier mais surtout en raison d'un moteur Renault qui ne tenait pas la distance. Malgré tout, le projet a abouti, poussé par Gérard Lecorre qui roule toujours avec un moteur Honda cette fois. On m'avait loué le circuit de Magny Cours pour développer l'auto le 27 décembre 2004, quatre Funyo 6 étaient vendues sur papier pour la saison 2005 mais aucune n'était prête. Nous arrivons pour la première course à Spa avec les autos neuves mais aucun roulage. L'année fut donc difficile avec des voitures non abouties. À l'hiver 2005, Peugeot m'a appelé pour m'indiquer qu'ils étaient d'accord pour me fournir les moteurs : il s'agissait des moteurs de la 206 RCC. La Funyo 4RC était sur les rails dès la fin 2005 avec un châssis développé autour du moteur. Après de nombreuses difficultés et l'obligation de me séparer de mes employés, je me remettais au projet avec le soutien de VdeV par Eric et HMC avec Patrice. 2006 fut une bonne année propice au développement, l'idée de faire un challenge avait mûri et était viable. 16 autos alignées à Magny Cours avec un financement pour 20. 2007 a donc permis de discuter des modalités et Eric nous a suivis. Treize voitures vendues donnaient l'espoir. Nous nous sommes donc promis, comme toujours, de tenir nos engagements en alignant sur la piste dès la première course 2008 pas moins de 25 voitures. Aujourd'hui, tout le monde nous suit et notamment CPO, VdeV et HMC, sans oublier les particuliers qui nous ont déjà acheté des autos. L'équipe Funyo, ce n'est que 2 personnes : mon employé et moi. La Funyo reste simple à monter, je dis souvent que c'est comme un portail. De plus, nous avons réalisé par simulation un crash test virtuel par informatique grâce à un ami pour l'homologation FFSA, et l'auto répond correctement à toutes les exigences. A ce jour, 32 voitures seront prêtes pour 2008 avec un engagement de 25 voitures minimum dans le challenge. »



Après plusieurs années de travail, Yves Orhant est sur le point de concrétiser l'un de ses plus beaux projets.

PATRICE HOULLIET : « L'origine d'HMC, c'est depuis 1997 un service course pour les coupes Hommel puis le développement d'une école de pilotage à Lohéac. Maintenant c'est 50/50 service course/école. Littéralement HMC signifie Houlliet Meca Concept, mais on dit aussi amicalement Houlliet Mouille sa Chemise. L'entité se compose de 4 personnes à plein temps auquel se greffent des vacataires selon les besoins de l'année. J'ai rencontré Yves sur un salon et lui ai acheté la première voiture d'occasion en 2003 pour faire une course d'endurance. Le problème était que l'auto n'était pas faite pour cela malgré les volontés d'Yves. Nos voitures sont mises à contribution dans le cadre de notre école. Donc nous avons vu son potentiel. Trois nouvelles Funyo en 2004 mais quelques problèmes de fiabilité avec les RS nous conseillent d'arrêter l'endurance pour passer au sprint. Nous avons donc travaillé en collaboration dès 2004 et discute avec Christophe Profit pour inclure les Funyo au championnat Sprint Proto. Travaillant sur la fiabilité, nous avons pu envisager sérieusement un rapprochement Funyo/CPO/HMC/VdeV. Les discussions ont été entamées en 2006 à Spa avec pas moins de 25 voitures au départ, RS et RC mélangées. »



Patrice Houlliet met également tout en œuvre pour que le projet soit une réussite.

HT : Le projet est effectif à 100% ? Retrouverons-nous des nouveautés pour le challenge 2008 ?

Y-O : « Le challenge est un projet qui roule à ce jour, le programme n'est plus qu'une question de jour à fixer entre VdeV et CPO. Nous nous sommes engagés à mettre 25 voitures sur la piste dès la première course. Aucune nouveauté ne sera apportée sur la voiture pour 2008 pensant d'abord, aux personnes déjà propriétaire d'une auto et à continuer dans le projet d'une formule monotype. »

HT : Quel sera le déroulement de la coupe ? Véhicule clé en main ? Possibilité d'achat ? Quel est le prix d'une voiture, le coût de la saison... Eclairiez nous ?

Y-O : « Le challenge se déroulera dans le cadre des manches VdeV de la série FFSA. La Funyo disposera de 2 courses de 20mn par meeting, environ un par mois. En fonction des possibilités, nous regardons encore pour ajouter des courses d'endurance dans l'année en inscription libre hors challenge. Pour garder l'aspect économique et monotype, tout le monde disposera de la même voiture et d'un train de pneus pour 3 week-ends (chronos et courses inclus) hors essais libres. Nous étudions les possibilités de récompenses pour les vainqueurs du challenge mais souhaitons conserver l'esprit familial pour éviter la course à l'armement. La voiture coûte 26500 € HT à l'achat, HMC propose une formule clé en main pour 17000 € HT à l'année ou met à disposition des possesseurs de Funyo son service course pour 9500 € l'an. Il reste possible de participer aux manches du challenge à la course, il vous en coûtera alors 2900 € HT tout compris hors engagement et casse mécanique. »



Le parc des - funyo - avait belle allure à magny Cours.



COMPTE TOURS - DECEMBRE 2007

Moment intense en émotion, le départ fut encourageant avec le dépassement de deux concurrents. Je remonte petit à petit à la douzième place avant de passer le relais à mon collègue.



serve scrupuleusement leurs zones de freinage ainsi que les possibilités de dépassement. 14h sonnent et voici qu'il faut nous préparer à monter dans la voiture pour présenter tout le plateau du sprint proto le long des stands. La volonté de bien faire laisse part à une petite tension et surtout l'appréhension du départ restant un moment important et sensible d'une course. Un premier tour de chauffe puis un second causé par le problème d'un pilote lors du premier départ et nous voilà sous les feux. Un rouge puis deux puis toute la rangée s'allume avant de s'éteindre pour donner le départ à pas moins de 29 engagés dont 18 Funyo. Un départ assez moyen sans grande ambition même si l'esprit de compétition est bien là. Je gagne tout de même deux places au départ et m'accroche au peloton se situant devant moi. Au fil des tours mes temps diminuent pour atteindre un respectable 2'00" soit une évolution non négligeable sur l'ensemble du week-end. Malgré tout, des améliorations seront encore possibles vu l'éloignement des autres concurrents. Après une dizaine de tours, l'effort se fait sentir ainsi que quelques erreurs notamment au freinage d'Adélaïde. Voiture conçue pour le sprint, pneus et freins chauffent et nécessitent

quelque prudence au fil des tours pour maintenir le cap. En effet, le régime idéal tourne à 6500tr/mn, au delà, le moteur perd 25% de sa puissance tous les 500 tours supplémentaires. Un tour plus cool suffit pour retrouver le comportement idéal de la voiture. Mais l'arrivée des proto Norma m'oblige à plus de méfiance même si ceux-ci ne perdent pas de temps à nous doubler. La mi-course arrivant, il faut penser à passer le volant. Remonté à la 12^e place, j'entre dans les stands. Quelques difficultés pour desserrer les harnais et attacher mon collègue et le voilà parti faire

de l'essence. Il ressort alors 17^e après le plus long changement de pilote de la course (quelques entraînements n'auraient pas été superflus). La course se terminera bon train à la 18^e place soit une certaine progression tout au long du week-end.

Quand plaisir rime avec prix et amis.

En résumé, la Funyo est une voi-

ture plaisante à conduire avec de belles performances et de quoi se faire plaisir. A cela s'ajoute l'esprit très familial des structures organisatrices et un prix attractif. Que ce soit dans le paddock ou sur la piste, les pilotes gentils ou jeunes débutant sur le tard, conservent l'esprit d'amateur et le plaisir de l'origine des sports automobiles. Ce challenge Funyo 2008 ne pourra être qu'une réussite ! Bon vent à tous et rendez vous l'an prochain sur les pistes de France et d'Europe.

Un homme dans la course : Emmanuel SIGIER

COMPTE TOURS : Pourquoi la Funyo ? Et quelles sont tes motivations ?

EMMANUEL SIGIER - Le frère d'Yves est un de mes clients. On a participé en karting au challenge Smile (Sodikart) et il m'a invité à découvrir la Funyo. J'ai participé à l'endurance de Magny Cours en série VdeV il y a 4 ans puis la même saison à Spa aux 500 miles, et une course de sprint à Croix en Ternois. En 2004, j'ai voulu passer au niveau supérieur en louant une Norma, mais l'ambiance et l'esprit n'y étaient pas, mes enfants étaient mal accueillis, j'ai vite regretté la Funyo et son esprit bon enfant. J'ai laissé passer quelques années pour diverses raisons et je reviens en cette fin 2007. J'ai acheté une Funyo afin de participer au challenge 2008 et soutenir cette belle aventure. La dernière course ici à Magny est mon retour pour préparer l'année. L'engagement pour cette formule, l'accueil familial ainsi que le côté sympathique et amical me donne envie de reprendre le sport automobile dans de bonnes conditions. De plus, les performances de la voiture, les courses animées avec des attaques propres sur la piste permettent de garder à l'esprit la notion de plaisir.



Compétition mais surtout convivialité ! L'ambiance entre les pilotes au sein de la Serie FFSA est unique.



Sous le capot, le bloc moteur est celui de la Peugeot 206 RCC, il développe 190 Ch.



Nouveau succès pour NORMA ET ZOLLINGER

Cette fois c'est fait ! David Zollinger décroche le titre en Sprint Proto. En Challenge Endurance Moderne, il faudra attendre l'ultime manche à Estoril pour connaître les lauréats 2007.

SPRINT PROTO

Dernière manche de la saison, l'épreuve de Magny Cours promettait un ultime duel entre les deux prétendants au titre : Toulemonde et Zollinger. Après deux titres de champion de France de Formule Ford (2003 et 2005), David Zollinger s'offre le troisième titre de sa jeune carrière.

C'est avec panache qu'il est allé chercher ce titre en s'offrant deux nouvelles victoires.

Polemian, Toulemonde doit pourtant s'incliner dans la première manche face à Zollinger plus rapide en course. En s'élançant de la pole lors de la seconde manche, ce dernier récidive devant... Toulemonde bien sûr ! A l'issue d'une course irrégulière,

ce dernier n'aura rien lâché de la saison et s'est avéré être un redoutable adversaire. Par deux fois sur la dernière marche du podium, Beck s'offre également la troisième place finale au championnat.

Classements

- Course 1 : 1. D. Zollinger, Norma M20 Evo, 1er CN 25, en 25'19"963, 2. D. Toulemonde, Norma M20 Evo à 6"997, 3. D. Beck, Norma M20 Evo à 58"449, etc... 10. C. Anquetil, Fuyo 4RS, 1er CNC3 à 2 tours, 11. E. Siger, Fuyo 4RC à 2 tours, 12. J.-P. Chardon, EMA 1200 à 2 tours, 17. S. Guanzini, Radical SPO, 1er C3 à 2 tours, etc... 28 classes.
- Course 2 : 1. D. Zollinger, Norma M20 Evo, 1er CN 25, en 25'30"745, 2. D. Toulemonde, Norma M20 Evo à 13"601, 3. D. Beck, Norma M20 Evo à 126"969, 4. C. Deman, Radical SR3, 1er C3 à 141"195, etc... 7. J.-P. Chardon, EMA 1200, 1er CNC3 à 1 tour, etc... 9. E. Siger, Fuyo 4RC, à 2 tours, 10. S. Henau, Fuyo 4RC, à 2 tours, etc... 23 classes.

- Challenge Sprint Proto : 1. D. Zollinger, Norma M20 Evo, 1er CN 25, (348 pts), 2. D. Toulemonde, Norma M20 Evo (273 pts), 3. D. Beck, Norma M20 Evo (205 pts), 4. S. Henau, Fuyo 4 RC, 1er CN C3 (161,5 pts), etc... 65 classes.



Après une lutte acharnée, David Zollinger peut savourer son titre.

ENDURANCE GT/TOURISME

Rebondissement dans cette catégorie avec un nouvel équipage leader au terme de cette longue et difficile course. Grâce à leur victoire, Pagny et Benoist (associé au rapide Hesnault) reprennent les commandes au championnat devant les frères Levy victimes d'un week-end difficile. Des problèmes à répétition frappaient leur Porsche 996 qu'ils partageaient pour l'occasion avec Miteux avant de subir un dernier accrochage les obligeant à un retour au stand pour un changement de roue peu avant le drapeau à damier. Second du challenge avant cette épreuve, Moreau et Langin (associés au récent champion VHC Cayeux) signaient la pole position avant de collectionner eux aussi les mésaventures !

En signant un second succès après celui des + 500 miles de Francorchamps », Pagny et Benoist démontrent qu'ils aiment les longues courses et aborderont l'ultime épreuve sur le sol portugais avec le dossier de leader.

Dernier mot pour saluer la performance de Ulmann/Demigneux/Tremblay. Auteurs d'une course parfaite, les trois hommes montent sur la seconde marche du podium et imposent leur BMW Z4 en catégorie GTV4. Enfin sur la dernière marche du podium on retrouve la famille Michel emmenant par le père Jean-Pierre et ses deux fils : Maxime et Thomas qui se partagent le volant de leur Porsche 996 GT3 RSR.

Classements

- Course : 1. J.-P. Pagny/P. Benoist/P. Hesnault, Porsche 996 GT3 RSR, 1er GTV2 en 12h01'15"271, 2. P. Ulmann/C. Demigneux/D. Tremblay, BMW Z3 M, 1er GTV4 à 5 tours, 3. J.-P. M. et T. Michel, Porsche 993 RSR, 2e GTV4 à 7 tours, 4. R. Brouard/P. Nozlière/P. Fournet, Porsche 996 Cup, 1er GTV2 à 10 tours, 7. Y.-E. Dayès, et P. Zacchia, Touring Cup, 1er S2 à 14 tours, 9. D. et C. Desbrères/J.-P. Bechu, Opel Astra Silhouette, 1er S1 à 24 tours, 11. R. Vayssel/J. Tanguy/H. Hamo, Renault Clio RS3, 1er Gr. A à 44 tours, etc... 12 classes.
- Challenge Endurance GT/Tourisme : 1. J.-P. Pagny/P. Benoist, Porsche 997 GT3 RSR, (184,5 pts), 2. Jean-Charles/Philippe Levy, Porsche 996 Cup, (183 pts), 3. B. Moreau/M. Langin, Porsche 996 Cup, (177,5 pts), etc...

Grâce à leur victoire, Pagny et Benoist (associé au rapide Hesnault) reprennent les commandes au championnat.

ENDURANCE PROTO

Respectivement premier et second au classement provisoire du championnat, Rob Croydon et Adrian Mardlin confortent leurs places au volant de leur Juno SSE. Tout au long de cette longue et difficile course de 12 heures, les deux hommes n'ont laissé aucune chance à leurs adversaires et empochent leurs troisième victoire de la saison.

Partie de la pole position, la Norma M20F de Philipps/Garofali rétrogradait au classement après la 3^{ème} heure de course suite à une intervention mécanique avant de finalement remonter jusqu'à la seconde place qui leur permet de conserver un mince espoir dans la lutte au titre ! Il faudrait en effet que Croydon et Mardlin ne marquent aucun point et que Philipps/Garofali s'imposent à Estoril. Mais tout reste possible en sport mécanique !

Lauréat en 2006, l'équipage Mc Keever/Wilson s'élançait de la dernière ligne au volant de leur Ligier JS 49 suite à un problème de boîte de vitesses. Ils remontaient jusqu'à la 4^{ème} place avant de perdre une roue dans Estoril...

Classements

- Course : 1. R. Croydon/A. Mardlin, Juno SSE en 12h00'14"782, 2. S. Philipps/R. Garofali, Norma M20 à 9"094, 3. B. Arozina/P. Burell/E. Rouede, Norma M20 Evo à 10 tours, 4. P. et S. Salini, Norma M20 Evo, à 11 tours, 5. S. Alpass/R. Hooker/J. Swift, Juno SSE, à 13 tours, 6. S. Baile/N. Taylor/Kaiser, Radical SR5, à 18 tours, etc... 20 classes.
- Challenge Endurance Proto : 1. R. Croydon, Juno SSE, (217,5 pts), 2. A. Mardlin, Juno SSE, (202,5 pts), 3. S. Philipps/R. Garofali, Norma M20 Evo, (167,5 pts), etc...



Croydon, et Mardlin confortent leur première place au classement provisoire du championnat.

