

Les anciennes dans la course !

Sur le circuit du Luc, le MC Zone Rouge a organisé le "Power 25", une formule de promotion pour les moins de 15 ou 25 ch. Ces amateurs de sportives des années 1970 ont créé une catégorie ancienne qui a permis de belles empoignées.



Sous "safety car" impossible de doubler sous peine de disqualification.



LA MANIF'

QUOI ? Course FFM.

DÙ ? Circuit de Luc-en-Provence (Var).

QUAND ?

Le dimanche 5 mars.

QUI ? MC Zone Rouge.

Jean-Noël : e-mail : jeanvan13@gmail.com

COMBIEN ?

250 € pour un team.

étaient d'avant 1986. Ce fut un peu la bataille d'Hernani du petit cube, la querelle des anciennes et des modernes. Eh bien, croyez-le, les petites vieilles n'ont pas été ridicules puisque l'une d'entre elles a même terminé 10^e du scratch. Pas mal, non ?

Les modèles plébiscités

Les plus nombreux modèles représentés sont les moos. 83

de ces petits "deux-temps" sont en lice, favorisés sur le papier par une puissance légèrement supérieure.

Nous trouvons aussi deux TZR Yamaha plus récentes et modernes.

Elles vont connaître des fortunes diverses. Deux machines atypiques attirent l'intérêt. Une 125 Yamaha RDX de 1977 et une Vespa T5 1986.

« Nous avons deux mois de préparation sur la RDX, mais elle n'est pas prête », avoue son organisateur.

défendre ses chances mais avec pas mal d'ennuis de mise au point.

« C'était un moteur sportif chez Vespa, explique Fred Deluy. Il a cinq transferts. Nous avons frein à disque, pneus racing et compte-tours Krobe. Le pot permet de sortir la roue arrière sans le démonter ».

Fred est un habitué des compétitions scooter.

La course

LA MANIF'

QUOI ? Course FFM.

OÙ ? Circuit de Luc-en-Provence (Var).

QUAND ?

Le dimanche 5 mars.

QUI ? MC Zone Rouge,

Jean-Noël ; e-mail :

jeanyam13@gmail.com

COMBIEN ?

250 € pour un team.

PAR BERNARD GILABERT

Un peu à la façon de l'enduro ou du trial, la FFM adjoint, en vitesse, une catégorie spécifique "ancienne" à des compétitions existantes. Le Power 25, avec ses machines peu puissantes, convient bien au mélange des genres. Sur 35 motos engagées, un peu plus d'un tiers

Jean-Noël Dekrakreni,
préparateur 125 RDLC



« La configuration est d'origine »

« Pour la préparation de base sur une 125 RDLC, il faut déjà virer la pompe à huile, pour des raisons de fiabilité. Il vaut mieux mettre le mélange direct. Comme c'est une course d'endurance, je mets du 3 % avec une essence du commerce, que nous sommes tenus d'utiliser. Je mets de l'Excellium Total car elle est à 100 d'octane. Ensuite, la prépa est conforme au règlement FFM (bac d'huile récupérateur, protégé-leviers, protégé-chaîne, etc., NDLR). Le problème est de trouver des pneus. Par exemple, aujourd'hui, il pleut et les pneus en 18 ne sont plus fabriqués. Les Avon sont très chers, nous avons choisi d'utiliser des modèles de route traditionnels. Il faut aussi alléger la moto au maximum car nous avons pris un peu de poids... En catégorie "Moto ancienne" nous avons arrêté les millésimes à 1986 pour ne pas intégrer les Cagiva Mito ou les Aprilia RS, trop puissantes. Elles font plus de 24 ch d'origine. C'est aussi pour ne pas se retrouver avec une course à l'armement avec gros pneus et roues de 17 en pneu racing, qui feraient une grosse différence avec nos propres gommées. Donc, la configuration est d'origine. Notre RDLC est le modèle sans les valves avec deux roues de 18. Patrick Rigaud a la même config' mais plus récente avec les valves (YPVS), une roue de 18 à l'arrière et une roue de 16 à l'avant. Le freinage est aussi d'origine, nous faisons trois tours et il n'y a plus de freins... Il faut serrer les fesses ».

Sous "safety car" impossible de doubler sous peine de disqualification.

étaient d'avant 1986. Ce fut un peu la bataille d'Hernani du petit cube, la querelle des anciennes et des modernes. Eh bien, croyez-le, les petites vieilles n'ont pas été ridicules puisque l'une d'entre elles a même terminé 10^e du scratch. Pas mal, non ?

Les modèles plébiscités

Les plus nombreux modèles représentés sont les monos S3 Honda. Le plus souvent équipés façon Challenge Honda, ils sont au nombre de cinq équipages. Les amis du Challenge alignent trois motos (voir encadré). Si le GoldWing Classic Racing Team a préparé une dans les règles, l'autre est une 125 Yamaha RDLC. Trois

de ces petits "deux-temps" sont en lice, favorisés sur le papier par une puissance légèrement supérieure. Nous trouvons aussi deux TZR Yamaha plus récentes et modernes. Elles vont connaître des fortunes diverses. Deux machines atypiques attirent l'intérêt. Une 125 Yamaha RDX de 1977 et une Vespa T5 1986. « Nous avons deux mois de préparation sur la RDX, mais elle n'est pas finie », avoue son préparateur, Roland Chauvin. Le propriétaire, Richard Biboud, précise : « Pour la petite histoire, Antoine Biboud, le cousin germain de mon grand-père, fut le créateur de la marque Libéria ». Malheureusement, cette jolie machine ne sera pas qualifiée. La Vespa, en revanche, pourra

La course

La matinée du dimanche est dévolue, sous un soleil radieux, aux essais libres et chronométrés. À 14 heures, les furieux sont lâchés pour trois heures. Le départ s'effectue sur la grille pour des raisons de sécurité. Les modernes prennent le large. Le meilleur



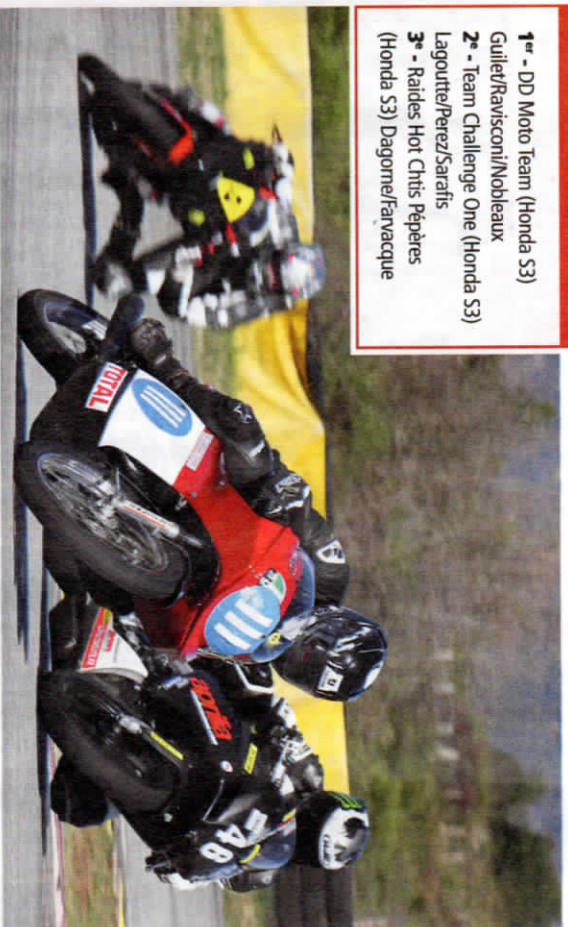
défendre ses chances mais avec pas mal d'ennuis de mise au point. « C'était un moteur sportif chez Vespa, explique Fred Deluy. Il a cinq transferts. Nous avons freiné à disque, pneus racing et compte-tours Krober. Le pot permet de sortir la roue arrière sans le démonter ». Fred est un habitué des compétitions scooter.



« La Vespa 351 de Deluy/Berdejo/ Jumilly est une T5 de 1986 à cinq transferts, mais elle manquera d'un peu de puissance.

Classement

- 1^{er}** - DD Moto Team (Honda S3)
Guiller/Ravisconi/Nobleaux
2^e - Team Challenge One (Honda S3)
Lagoutte/Perez/Saratis
3^e - Raides Hot Chits Pépères
(Honda S3) Dagome/Favacque



▲ Au contact avec des modernes, la Honda Challenge de Lagoutte/Perez/Saratis ne fait pas mauvaise figure, loin de là.

« Avec la secrétaire du Moto-Club, nous travaillons sur le projet depuis 8 mois. Nous avons eu des soucis pour l'homologation du circuit. Monsieur Dieudonné de la FFM nous a beaucoup aidés sur ce plan-là avec M^{me} Chambon, la directrice du circuit. L'organisation a demandé pas mal de boulot. Nous n'avions pas moins de 52 commissaires de piste, neuf commissaires de stands, plus les officiels du contrôle technique, directeurs de course et une vingtaine de personnes au staff organisation. C'est une organisation assez lourde. Le bilan est que beaucoup de spectateurs sont venus pour cette 1^{re} course. Elle a été superbe, il y a eu de belles bagarres. Elle s'est déroulée avec toutes les conditions que l'on peut imaginer pour une course d'endurance : du beau temps, du très humide, du mouillé, du séchant... Il y avait des pilotes de renommée. Des pilotes professionnels qui font le Championnat de France Superbike ou qui courent en Championnat du monde d'Endurance comme Peter Pollesso, Anthony Loiseau. Il y avait la présence de Mathieu Lagrive. Sébastien Gimbert a monté un team avec ses enfants. Le niveau était assez relevé pour une petite épreuve. Tout le monde était content, cela s'est très bien passé. Nous avons eu beaucoup de félicitations. Nous essaierons de refaire la même l'an prochain ».



Christian Maupomé,
organisateur

« Le niveau était assez relevé »

PLEIN PHARE



Dès le 1^{er} tour, les monos du Challenge Honda se tapent une bonne arsouille. Leur fiabilité va faire merveille.

▲ La jolie 125 Yamaha RD-X de l'équipage Chauvin/Biboud/D/Biboud R ne sera pas qualifiée pour la course. Dimanche, ce sera pour l'an prochain. ▶

résultat en ancienne est à mettre à l'actif de la S3 Honda n° 57 de Lentaïne/Guyonnet. Ils terminent 10^e du scratch et laissent derrière eux nombre de modernes. Suite à une erreur, ils se sont inscrits en modernes. Ils laissent donc le plaisir de la première place au DD Moto Team du sympathique André Talichet. L'équipage Guillet/Ravisoni/Nobleaux gagne sur une impériale S3 Challenge. Les deux places suivantes sont trustées par deux autres Honda qui font preuve, une fois de plus, de la fiabilité du vieux mono.

La pluie viendra gâcher un peu les débats, occasionnant quelques chutes. Les accrochages ne manquent pas. Bob Audebert se

fait jeter^{et} comme sa 125 Honda S3 ne marche pas fort, ça n'arrange pas les choses. Les RDLC n° 34 (Dekrakreni/Lafaurie) et n° 36 (Rigaud/Bonvicini) s'accrochent et chutent. Cela coûtera le podium à la 34. Bref, une foule de faits de course avec sortie du "safety car" émailleront les 3 heures.

En résumé, voici une formule qui permet à deux mondes étanches de cohabiter. La prestation du MC Zone Rouge est très convaincante. Les nombreux spectateurs ne le démentiront pas. Pour citer la remarque d'une spectatrice avertie : « Voir courir tous ces gars en 125, cela me rappelle le plaisir que l'on trouve dans les rencontres cyclos ». ■ La nostalgie marche à plein.

Salut Bernard

Cet article, on l'avait programmé depuis longtemps, Bernard. Il aurait pu passer avant parce qu'au début, ça n'aurait dû être qu'un compte-rendu, mais tu nous avais parlé de cette manif avec tant d'enthousiasme que ça a fait "tilt". Bon sang, mais c'est un plein phare, ça ! Et tu es parti comme tu l'as toujours fait, en suivant méthodiquement et rigoureusement le mode d'emploi, l'angle choisi, respectant le calibrage du texte à la lettre près, nous faisant parvenir des trésors d'images avec le souci du bon angle, du bon éclairage, du bon fond... Cinq photos que tu as dû patiemment trier sur les quelque 500 voire 1 000, si ce n'est plus encore que tu as récoltées lors de ton week-end, pour être sûr, comme d'habitude, que ce soit "super-parfait". Parce que tu étais souvent anxieux du rendu de ton travail. Tu aimais bien parler de tes images. Ne te tourmente plus, c'était super-parfait, la preuve.

Pour la rédaction LVM, Philippe Bidaud



Yamaha Clicherry



Au contact, deux 125 Yamaha : la 24, une RDLC, et la 77, une TZR, deux époques, deux styles, deux tailles de pneus...



▲ Patrick Rigaud au guidon de la seule 125 RDLC YPVS de 1986 à roue avant de 16. Pendant la course, l'équipe Rigaud/Bonvicini aura un accrochage avec la n° 24.

PLEIN PHARE > LE POWER 25, NOUVELLE FORMULE DE PROMOTION



► L'équipe Audebert/Mutterer/Rappée s'inquiètent pour la Honda Challenge qui donne des signes de fatigue.

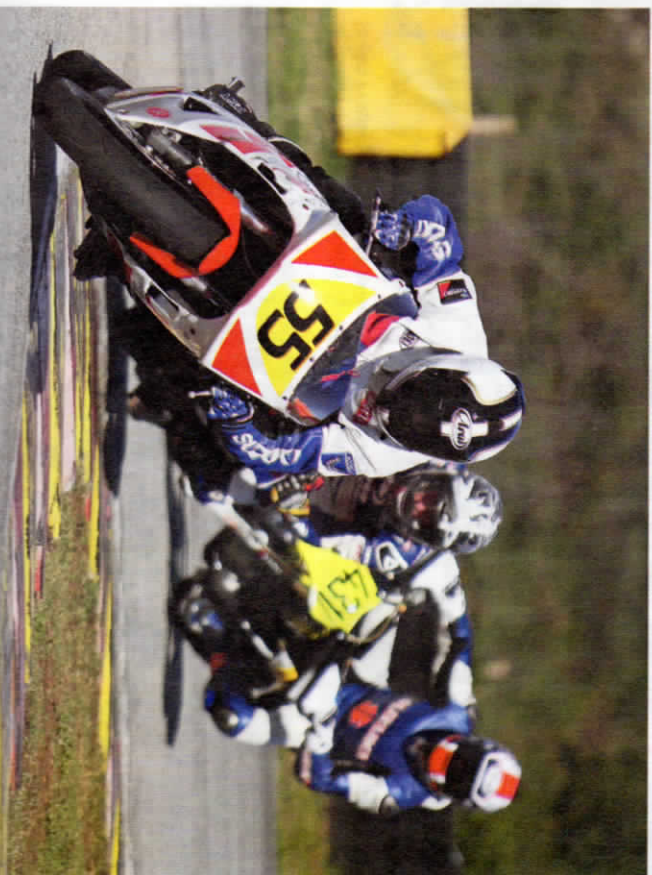


Pendant les essais, la n° 22 de l'équipe Audebert/Mutterer/Rappée a connu un serrage mais elle a pu néanmoins terminer la course. ▼



► La 125 Honda 53 1979 de Lentaigne/Guyonnet était l'une des plus rapides puisqu'elle termine 10^e au scratch.

11^e temps des essais, l'équipe Catzada/Tahne/Doyen n'ambiera pas au bout la belle 125 Yamaha ZZR 96. ▼



PAROLES DE PASSIONNÉ



Fabrice Ricroch

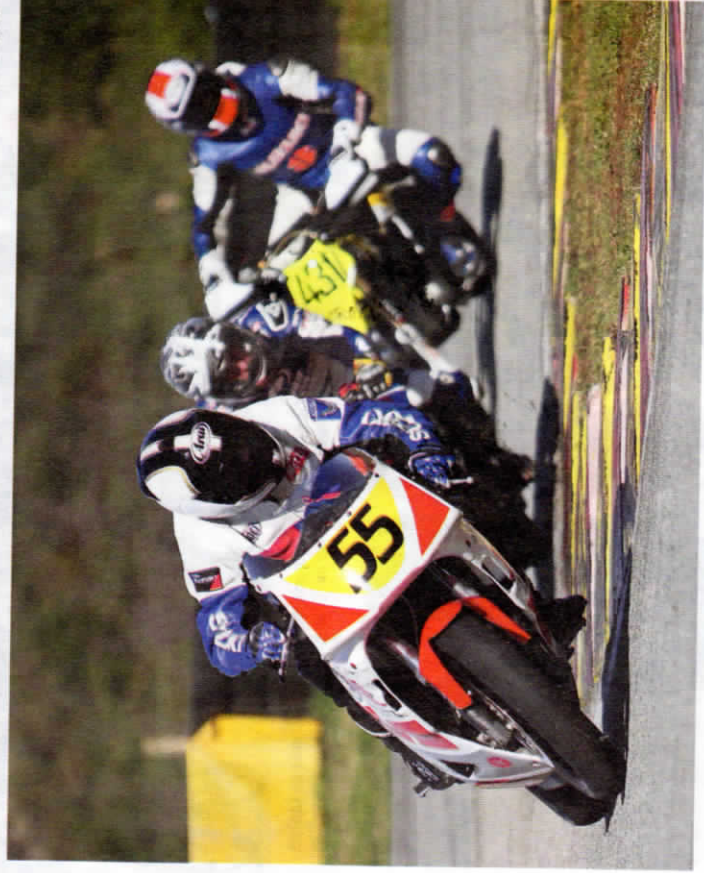
« Le Power 25, qu'est-ce que c'est ? »

« Le "Power 25" comprend plusieurs catégories : les 15 et les 25 ch. Pour les 15 ch, c'est jusqu'à 125 cm³ et pour les 25 ch, on peut avoir des 250 cm³ monocylindres 4-temps. Il y a la catégorie "Vitesse" qui se court en vingt minutes, "l'Endurance" qui se joue en trois heures, six heures, voire "23 heures soixante" pour le Mans.

Ce dernier se tient hors championnat. C'est un Championnat de France, avec une dizaine d'épreuves. Le problème est que la seule qui se déroule dans le Sud est à Ales. Cela se joue exclusivement en régions Centre et Nord. Nous avons choisi une Yamaha YZF 125 R mais ce sont des moteurs italiens Miniarilli. La caractéristique de la Power c'est que l'on peut courir avec ce que l'on veut. Il faut juste faire moins de 15 ch ou moins de 25 ch. Il peut y avoir des 80 cm³ ou, en moins de 25 ch, des 250 cm³. C'est une formule avec des motos pas chères et un coût peu important. Néanmoins, en moins de 15 ch, il ne faut pas compter moins de 10 000 € avec la moto pour la saison. Celle-ci est fiable, mais le gros du budget, ce sont les pneus. En essence, nous faisons 3 heures avec moins de 12 litres, nous ne ravitaillons pas. Sinon, pour un jeune, il faut un peu bricoler quand même (petites modifications, installation de poly, etc., NDLR). Les motos se comportent comme de vraies machines de course. Ce sont de vraies petites compétitions. Sans changer le concept de la moto, on peut très bien figurer ».

« La 125 Honda S3
1979 de Lentaigme/
Guyonnet était l'une
des plus rapides
puisqu'elle terminait
10^e au scratch. »

11^e temps des essais,
l'équipe Calzadai/
Taine/Doyen
n'amenèrent pas au
bout la belle 125
Yamaha TZR 96. ▼



Fabrice Ricroch

« Le Power 25, qu'est-ce que c'est ? »

« Le "Power 25" comprend plusieurs catégories : les 15 et les 25 ch. Pour les 15 ch, c'est jusqu'à 125 cm³ et pour les 25 ch, on peut avoir des 250 cm³ monocylindres 4-temps. Il y a la catégorie "Vitesse" qui se court en vingt minutes, "Endurance" qui se joue en trois heures, six heures, voire "23 heures soixante" pour le Mans. Ce dernier se tient hors championnat. C'est un Championnat de France, avec une dizaine d'épreuves. Le problème est que la seule qui se déroule dans le Sud est à Alès. Cela se joue exclusivement en régions Centre et Nord. Nous avons choisi une Yamaha YZF 125 R mais ce sont des moteurs italiens Minarelli. La caractéristique de la Power c'est que l'on peut courir avec ce que l'on veut. Il faut juste faire moins de 15 ch ou moins de 25 ch. Il peut y avoir des 80 cm³ ou, en moins de 25 ch, des 250 cm³. C'est une formule avec des motos pas chères et un coût peu important. Néanmoins, en moins de 15 ch, il ne faut pas compter moins de 10 000 € avec la moto pour la saison. Celle-ci est fiable, mais le gros du budget, ce sont les pneus. En essence, nous faisons 3 heures avec moins de 12 litres, nous ne ravitaillons pas. Sinon, pour un jeune, il faut un peu bricoler quand même (petites modifications, installation de poly, etc., NDLR). Les motos se comportent comme de vraies machines de course. Ce sont de vraies petites compé-dients. Sans changer le concept de la moto, on peut très bien figurer ».



Philippe Desmet,
président des Amis du Challenge Honda

« Nous refaisons tout à l'identique »

« L'aventure a démarré en 2010. Nous avons retrouvé des anciens du Challenge. Le but était de faire rouler ces motos à nouveau. Nous sommes là pour passer du bon temps ensemble. Environ 80 adhérents, dont une cinquantaine a remonté des motos. Nous sommes disséminés un peu partout en France. Donc, nous nous retrouvons sur des manifestations existantes. Nous avions des copains qui voulaient faire la course d'endurance au Luc et ils se sont engagés. La plupart du temps, nous roulons en démonstrations, comme aux Coupes Moto Légende, etc. Ce sont des vieux pilotes mais qui ont retrouvé leur jeunesse car, quand ils roulaient là-dessus, ils avaient 17-18 ans. Certains ont fait de belles carrières... Le début de l'aventure : je suis un frustré du Challenge que je n'avais pas pu faire. J'avais gardé un mono, mais je roulais tout seul. Un jour, je rencontre Mathieu qui voulait remonter un mono pour les 60 ans de son père. C'est cette rencontre qui a lancé l'aventure. Je trouvais ça génial que le gamin qui avait connu le Challenge tout bébé avec ses parents veuille remonter un mono pour son papa. Ce dernier avait fait 3^e au Challenge 1978. Nous refaisons tout à l'identique, comme les carénages, les mégaphones, les commandes reculées, les autocollants comme à l'époque. Pour avoir une jolie S3 Challenge, cela dépend du prix d'achat de la moto. Déjà, le kit complet revient à 800-900 €, au tarif actuel de fabrication. Nous ne prenons pas un centime dessus, mais c'est réservé uniquement aux adhérents de l'association. En moyenne, pour un mono remonté, propre et fiable, il faut compter 2 000 à 2 500 € ».



« La 125
Yamaha RDLC,
n° 24 de l'équipe
Dekrairelli/
Lafaurie au
ravitaillage.
Dernières
consignes entre
les pilotes. »