Bitza patiemment assemblé ou bête de course taillée pour la perf, on trouve de tout dans le Challenge des Monos !

CHALLENGE DES MONOS

Impossible dans un dossier monos de ne pas évoquer le challenge du même nom dont l'esprit colle parfaitement à la mouvance café racer. Du matos original, une ambiance cool et de l'arsouille pure, ne sont-ce pas de belles valeurs que véhicule le Challenge des Monos ?

Texte Alexandre Arnaud - photos Gérard Dellio et M. Montange

TONIQUES

Dans la géographie de la vitesse française, le Challenge des Monos est un petit coin de paradis. Loin de la course à l'armement des catégories majeures, à mille lieues du *fighting spirit* forcené des classes biberon, c'est un îlot préservé pour *gentlemen-racers*. Créé en 1998 sous l'impulsion d'une bande de potes emmenée par le fondateur, Pascal Bartkowski, celui que l'on appelait CM2 à l'époque (pour Challenge des monos à 2 soupapes) a eu le temps de mûrir afin de devenir un parfait exutoire pour pilotes sur le retour ou jeunots sans gros budget. Rien de péjoratif dans cette qualification, au contraire, l'assurance de retrouver l'esprit des courses d'antan quand l'envie d'en découdre sur la piste ne contrariait ni l'entraide ni la bonne humeur. D'un microtrophée à la fin du siècle dernier, le Challenge des Monos a rapidement pris sa vitesse de croisière. Sur les six ou sept épreuves que compte le calendrier, on y croise régulièrement une grosse cinquantaine de concurrents. Y participer se mérite car la particularité même des machines, des monocylindres 4-temps exclusivement, demande primo d'épouser une certaine philosophie de la moto, et deuxio de pouvoir trouver (ou de se fabriquer) l'arme qui sera acceptée par le règlement. Un règlement qui n'autorise pas n'importe quoi et se veut limitatif pour ne pas sombrer dans l'excès qui a conduit le fameux challenge international SOS (Sound of Singles) à sa perte, quand la course à l'armement était devenue telle que pilotes et teams n'ont plus pu suivre financièrement. C'est pour cette raison que le CdM s'est construit sur des règles simples. « *Deux catégories sont ouvertes : les "prototype" dont la puissance ne doit pas excéder les 60 chevaux à la roue arrière et les "monosport" limités à 45 chevaux, machines strictement composées d'éléments de série quelle que soit leur provenance et excluant tout moteur de cross ou d'enduro* », explique Jean-François Kohl, responsable actuel du barnum. Pour éviter les tricheries, la puissance des meules peut être vérifiée sur un banc à n'importe quel moment du week-end.

VARIÉTÉ IMPENSABLE !

Techniquement parlant, on trouve un peu de tout dans le parc. On peut même affirmer qu'aucun autre championnat n'offre une telle variété technique ! Quelques motos d'origine sont particulièrement prisées, comme les Yam 660 SZR, des monos de route sportifs produits par l'importateur Yamaha en Italie et dont la carrière fut éphémère en France. Aussi recherchées, la MuZ Skorpion qui dispose de la même mécanique que celle de la SZR, la rarissime Gilera Saturno ou encore la prestigieuse Bimota BB1 à moteur BMW-Rotax 650. De bonnes bases pour briller sans se ruiner dans la classe monosport qui compte aussi de nombreux bitzas tous plus étonnants les uns que les autres comme la fameuse Larida (partie-cycle Laverda, moteur Honda) d'un de nos lecteurs ou encore de purs bijoux tel le mono SUITE PAGE 56

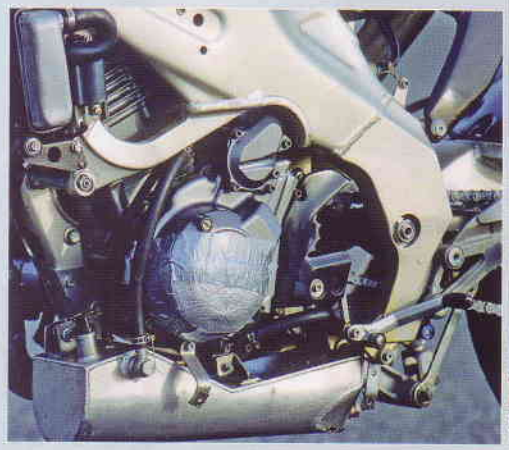
L'OUTIL ULTIME

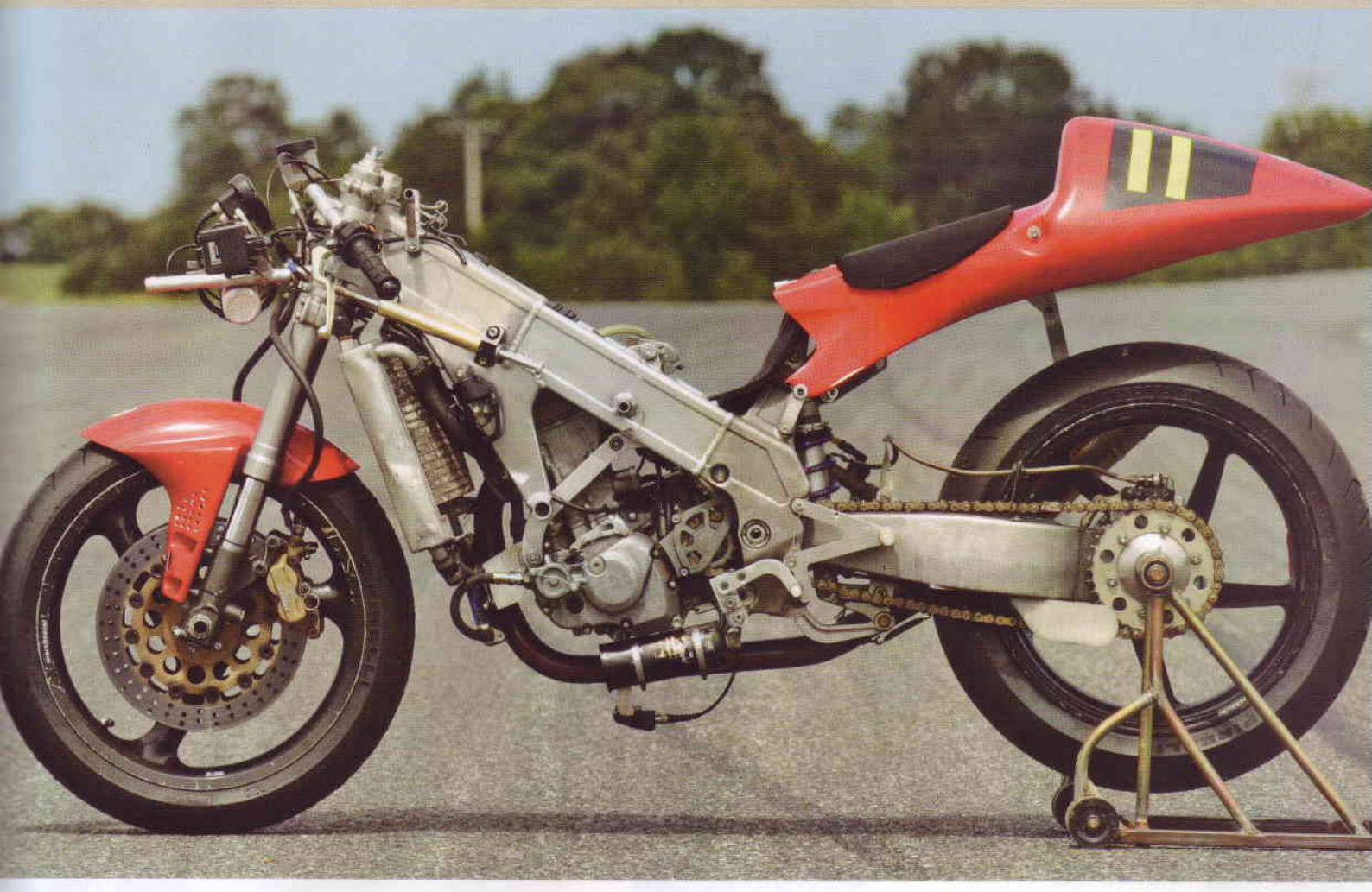
Le *must* aujourd'hui en Challenge des Monos, c'est d'associer un bloc compact de 450 de cross ou d'enduro à une partie-cycle *light* de 250 de vitesse comme celle des Honda RS ou Yamaha TZ. Les meilleurs roulent avec ce genre d'engins en classe proto où les gromonos de 660 cm³, pourtant bien boostés, font de moins en moins la loi. Yannick Darré e Philippe Thomas, premier et second cette année à Pau roulent sur la splendeur ci-contre, une machine bâtie par Yannick autour d'un châssis alu de RS à monobras et de moteur de 450 CRF cross à simple arbre, systèm Unicam et 4 soupapes. On tutoie les 60 chevaux réglementaires pour un poids de 105 kg. Pour réalise ce joyau, environ 15 000 € ont été claqués et pas loin de 700 heures de boulot accomplies. Quand même…

Quel autre championnat en France peut se vanter d'une si gran

SZR CHÉRIE

Parmi les monos de série capables de bien s'en sortir en CdM, la Yam SZR est sûrement la plus courue. Pas trop chère à l'achat mais de plus en plus rare, elle dispose d'un bloc liquide 660 à cinq soupapes monté dans un cadre alu périmétrique. Un bestiau que les challengers n'hésitent pas à affûter comme celui de David Chiabo. Coque arrière porteuse, freinage plus mordant, réservoir retaillé, moteur allégé de son démarreur et plus méchant, le tout pour 4 500 €.





ariété ? Artisanat et orfèvrerie se côtoient joliment en CdM...

Cette Bimota BB1 a été rachetée par Yves Moyon au fondateur du CdM, Pascal Bartkowski. Une machine superbe d'origine avec son moteur Rotax-BMW et qui bénéficie en plus d'une préparation racing très poussée : freins, moteur, suspensions.

Cette Honda à cadre Alain Tailleux, moteur de 600 XLR et look de Norton Manx, est une des splendeurs du Challenge des Monos. Et elle a déjà eu les honneurs de *Cafe Racer* n° 10...

Honda 600 XLR élaboré par Alain Tailleux (voir CR 10). Mais c'est évidemment chez les protos que l'on rencontre les réalisations *hi-tech*. La recette la plus performante du moment, c'est la partie-cycle de moto de vitesse genre Yamaha 250 TZ ou Honda 250 RS dans laquelle est installé un moteur 450 cross ou enduro. C'est beau, léger et ça pulse. *« On trouve aussi pas mal de réalisations sur base de 250 Suzuki RGV, Kawasaki KR1S et Aprilia RS et même de 125 Cagiva Mito, des protos dont les budgets varient selon la complexité de la machine »*, précise JFK.

PANEL TRÈS VARIÉ

Au niveau du plateau, l'éclectisme est autant de rigueur que dans le parc. Nombreux sont les quadragénaires, motards de cœur, qui se lancent pour la première fois de leur vie dans la course à travers le CdM, formule abordable tant financièrement que sportivement. On compte aussi quelques anciens dont certains tutoient la soixantaine mais également d'ex-pilotes de promosport repentis et des jeunes séduits par l'accessibilité financière de la série. Même avec une trapanelle à 2 000 €, ça peut le faire !
Jean-François Kohl résume en une formule imagée le niveau qualitatif du CdM : *« Le futur champion du monde français n'aura sans doute jamais participé au Challenge des Monos mais, qui sait, peut-être son papa… »*
Dans le paddock, l'ambiance est à la jovialité, les concurrents décernent même chaque samedi soir le prix de la moto la plus remarquable du week-end sur la foi des applaudissements du jury ! Sur la piste, ça n'amuse quand même pas le terrain. Les premiers de la classe proto envoient du gros sur leurs missiles qui sont en majorité aujourd'hui des 450 logés dans des châssis de 250 de GP, plus véloces que les gromonos 660. Les Desjours, Chauchot, Viravongsa, Boulay, Rivière sont vite mais derrière, le niveau d'ensemble est moins radical. En monosport, c'est forcément un peu plus lent mais pas stoppé puisque les meilleurs arrivent à la lisière du top-5 dans des finales qui rassemblent les deux catégories.
Si on enregistre depuis deux ans un très léger fléchissement du nombre d'engagés, les

Quand on vous dit que le CdM n'est vraiment pas l'antichambre du MotoGP, vous pouvez nous croire !

Pas trop de stress durant l'attente en prégrille. On est là avant tout pour se faire plaisir entre pilotes de bonne compagnie.

Parfois, la mécanique joue des tours aux challengers. Explosé en deux, ce moteur n'ira pas beaucoup plus loin…

Départ à Pau-Arnos. Après des séances de qualifs au chrono, les pilotes de "proto" et de "monosport" se retrouvent mélangés en finale.

La MuZ Skorpion est très prisée par les amateurs. Celle de Sébastien Boulay dispose d'un moteur Suzuki *big* DR !

Pur produit du CdM, Michaël Viravongsa en est le leader actuel sur son très véloce proto Yam.

Même si le niveau de préparation des machines est inégal, sur la piste, les pilotes se retrouvent fréquemment en (gros) paquets.

Sur certains circuits, les monos ne sont pas ridicules du tout

organisateurs l'expliquent davantage par la difficulté à trouver des machines prêtes à courir que par un désintérêt pour la formule. Pas évident de trouver la moto idoine pour le CdM et la démarche de se lancer dans la conception d'un proto, aussi valorisante soit-elle, demande certaines compétences techniques qui ne sont pas à la portée de tous. Faire rentrer un gros bloc XT dans une partie-cycle de 125 Aprilia AF1 ou de Yam TZR 125 n'est pas simple ! Mais c'est aussi une des richesses du CdM de pouvoir laisser libre cours à son imagination en se mitonnant un racer de derrière les fagots.
Et vous, vous n'avez pas en vue un mono qui pourrait faire l'affaire ? ■

DEVENIR MONOMANIAQUE

Pour s'engager dans le Challenge des Monos, il faut bien entendu posséder la machine adéquate, c'est-à-dire un mono 4-temps qui sera classé en "monosport" pour les machines dérivées de la série et limitées en puissance à 45 ch, ou en "proto" pour les machines spéciales limitées, elles, à 60 ch. Il faut ensuite être adhérent de l'association CM2 (25 €), puis verser 200 € de droits d'engagement au Challenge proprement dit, puis payer 110 € d'engagement par épreuve. Si vous ne voulez pas vous acquitter de cette sorte d'abonnement, vous payerez alors 160 € par course. Il faut également être titulaire d'une licence FFM type NCA pour aller se tirer la bourre avec les autres monochallengers. Plus de précision sur l'excellent site du CM2 : www.challengedesmonos.org.
Contact : Laurent Dagas au 06.70.52.37.17.