

► mien exemplaire sont des Outlaw américains, les prochaines Funyo 7 devraient être équipées d'éléments AP Racing plus répandus. De même, les jantes proviennent de la Formula Academy, donc très courantes. Tout est conçu dans le souci du meilleur compromis simplicité/réduction des coûts/efficacité. Et, croyez-moi, c'est de la belle ouvrage. Contrairement au Spider THP Peugeot, le moteur et la boîte sont positionnés longitudinalement, comme il se doit pour une authentique voiture de course. Le compartiment arrière, qui reçoit le 1600 Turbo THP Peugeot/BMW (voir encadré Moteur) et la transmission, une boîte Sadev séquentielle à six rapports (dont l'étagement est figé pour réduire le budget), présente une netteté réellement impressionnante. Rien ne traîne, câbles et tuyauterie restent quasiment invisibles. Et pour cause, la bache à huile est intégrée dans l'entretoise entre le moteur et la boîte, la pompe est logée dans le carter sec de la mécanique.

Du côté de la carrosserie, Yves Ohrant a volontairement sacrifié un poil l'aérodynamique au profit d'une bonne ventilation interne : « Ce que l'on perd en finesse et en appui se trouve large-



Yves Ohrant, le père des Funyo, a gagné son pari technique avec son proto turbo. Reste encore le côté commercial de l'affaire...

ment compensé par un meilleur fonctionnement du turbo. Le refroidissement est la clef de l'efficacité du turbo», explique Yves.

Plus grosse, avec 4,

La généreuse ventilation du turbo pénalise un peu l'aérodynamique. Mais le souffle de la suralimentation compense ce petit déficit.



MOTEUR

Le THP à la sauce Funyo

Comme dans le Spider Peugeot Sp utilise le moteur THP mais en position longitudinale, et avec une gestion difficile mais gagnée !

Yves Ohrant ne s'est pas simplifié l'achatant un moteur THP chez Peugeot Sport, il était condamné à l'électronique, il était condamné à D'autre part, montée longitudinale mécanique devait être lubrifiée par s'affranchir des problèmes de déjà s'est entouré de passionnés compétents pour résoudre ces soucis. Daniel Fasano s'est chargé de la lubrification. Il a une pompe à huile à trois étages, chaîne d'origine, à l'intérieur du ba-

outre, Daniel s'occupe d'optimiser le fonctionnement du turbo souffle à 2 bars en valeur absolue. Pour le reste, le moteur Peugeot conserve une configuration strictement d'origine. Chargé de tout cela, Denis Foussard, de FH Electronic, a signé un sacré exploit. Après quelques grattages de tête, il a trouvé la solution. Du coup, cette mécanique fournit des valeurs étonnantes avec une disponibilité stupéfiante. Au point que Peugeot Sport ne cache pas son intérêt pour ce résultat ! Avec 220 chevaux et 28 mkg avoués, Denis peut se montrer satisfait. Il faut noter que la Funyo 7 ne possède pas de bride d'étranglement, contrairement au R3T de rallye qui se voit imposer un restricteur de 28 mm. Ce diamètre étant si réduit qu'il sera quasiment impossible aux moteurs turbo de rivaliser avec les deux litres atmosphériques. Au point que Citroën aurait demandé un élargissement à 30 mm, histoire de ne pas se faire damer le pion par les Clio !



Daniel Fasano (photo), de RDM, et Denis Foussard (FH Electronic) ont réussi à faire fonctionner, et plutôt bien, le moteur THP dont ils ne disposaient pas de la gestion. Un sacré boulot !

outre, Daniel s'occupe d'optimiser le fonctionnement du turbo KKK, qui souffle à 2 bars en valeur absolue. Pour le reste, le moteur Peugeot-BMW conserve une configuration strictement d'origine. Chargé de faire fonctionner tout cela, Denis Foussard, de FH Electronic, a signé un sacré exploit. Il a dû créer un boîtier, sa cartographie et le faisceau. Après quelques grattages de tête, il a trouvé la solution. Du coup, cette mécanique fournit des valeurs étonnantes avec une disponibilité stupéfiante. Au point que Peugeot Sport ne cache pas son intérêt pour ce résultat ! Avec 220 chevaux et 28 mkg avoués, Denis peut se montrer satisfait. Il faut noter que la Funyo 7 ne possède pas de bride d'étranglement, contrairement au R3T de rallye qui se voit imposer un restricteur de 28 mm. Ce diamètre étant si réduit qu'il sera quasiment impossible aux moteurs turbo de rivaliser avec les deux litres atmosphériques. Au point que Citroën aurait demandé un élargissement à 30 mm, histoire de ne pas se faire damer le pion par les Clio !

MOTEUR

Le THP à la sauce Funyo

Comme dans le Spider Peugeot Sport, la Funyo 7 utilise le moteur THP mais en position longitudinale, et avec une gestion maison. Un pari difficile mais gagné !

Yves Ohrant ne s'est pas simplifié la vie. En achetant un moteur THP chez Peugeot Sport sans l'électronique, il était condamné à tout réinventer. D'autre part, montée longitudinalement, cette mécanique devait être lubrifiée par carter sec pour s'affranchir des problèmes de déjaugage. Yves s'est entouré de passionnés compétents pour résoudre ces soucis. Daniel Fasano, de chez RDM, s'est chargé de la lubrification. Il a réussi à loger une pompe à huile à trois étages, entraînée par la chaîne d'origine, à l'intérieur du bas moteur. En