

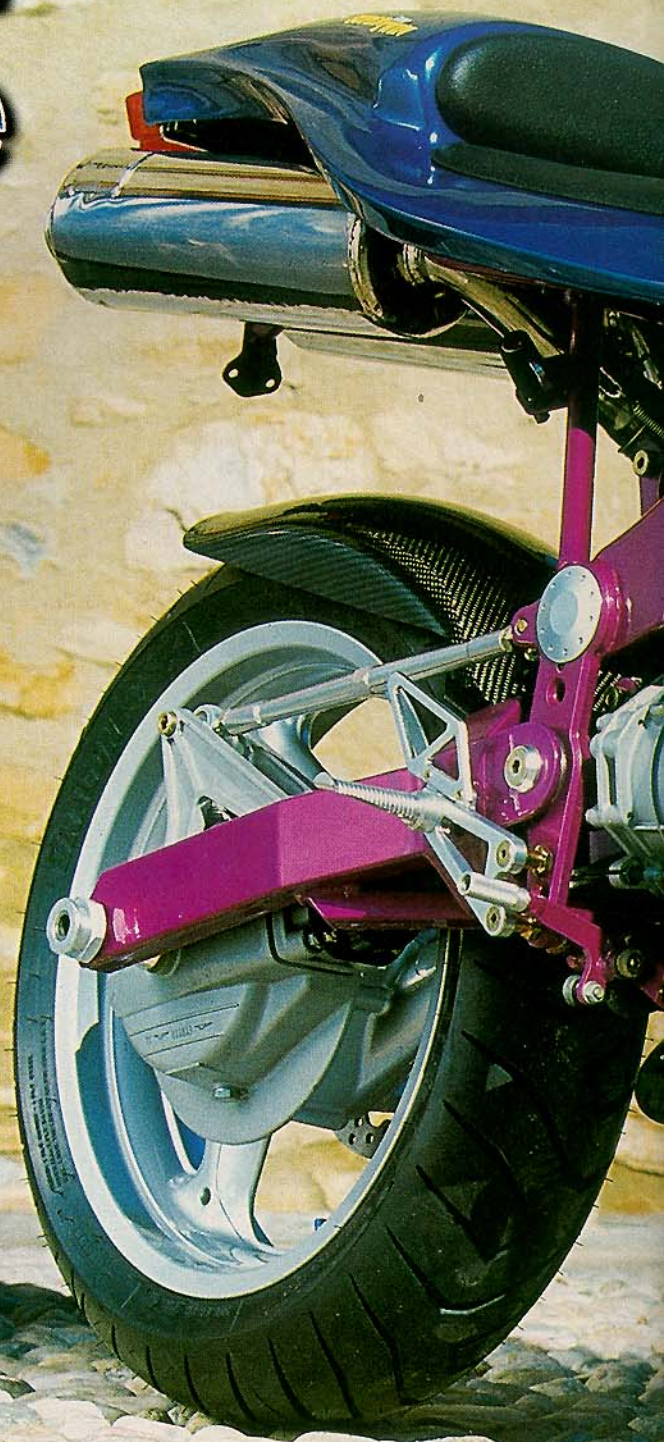
Supertwin

une Guzzi radicale



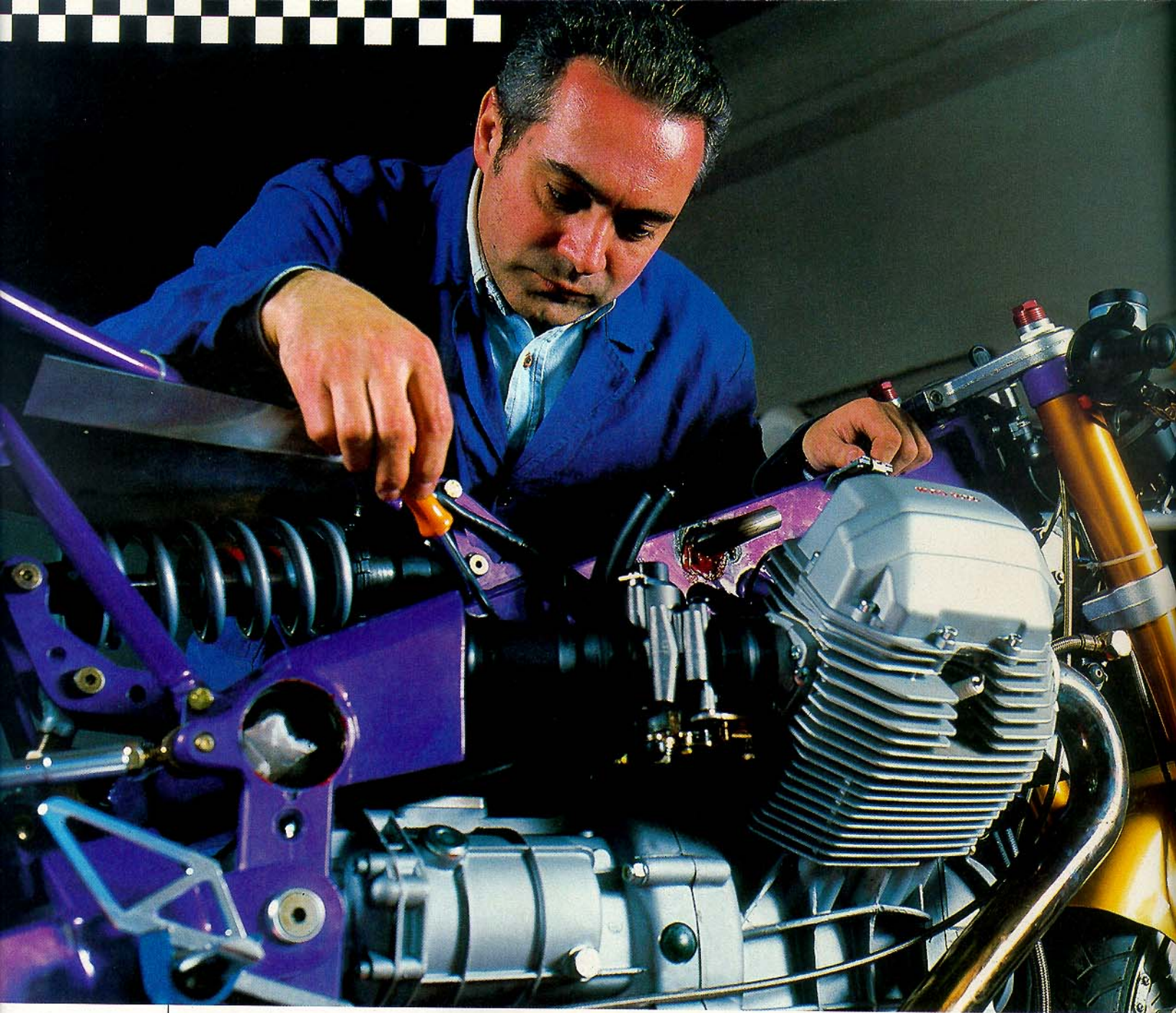
Admirée au Salon de Milan, la Supertwin a disparu immédiatement après. Avait-elle été subtilisée par un concurrent envieux ? Pas de panique : les concepteurs étaient juste en train de bosser jour et nuit sur le prototype pour en faire un modèle de série. Voici donc en avant-première un nouveau racer routier motorisé par le fameux twin Moto Guzzi. Super ?

Son nom, Supertwin, est déjà tout un programme : facile à mémoriser, il colle parfaitement à cette moto de route en provenance directe de la piste. Son gros cœur possède deux cylindres presque légendaires, ceux du moteur Guzzi 1 100 à deux soupapes et ses créateurs sont deux personnes discrètes, peu ►

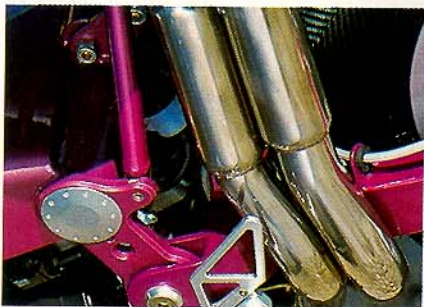




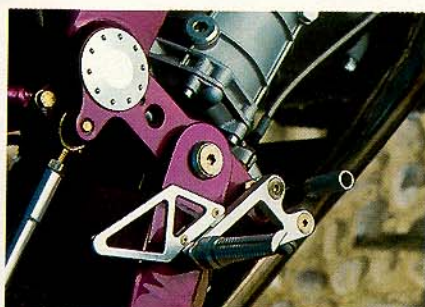
La Supertwin est en passe de franchir l'étape du rêve afin de tutoyer, enfin, la réalité d'une production en série. Premières livraisons prévues pour l'été 2000...



Genre de Guzzi idéale, la Supertwin est évidemment animée par le bloc moderne et performant de la V11 Sport à injection électronique.



habituées aux feux de la rampe mais capables de matérialiser un rêve. L'un a trente-deux ans, un diplôme d'ingénieur en électronique et une immense passion pour les motos en général et les Guzzi en particulier. L'autre a quelques années de plus, une licence en ingénierie, une

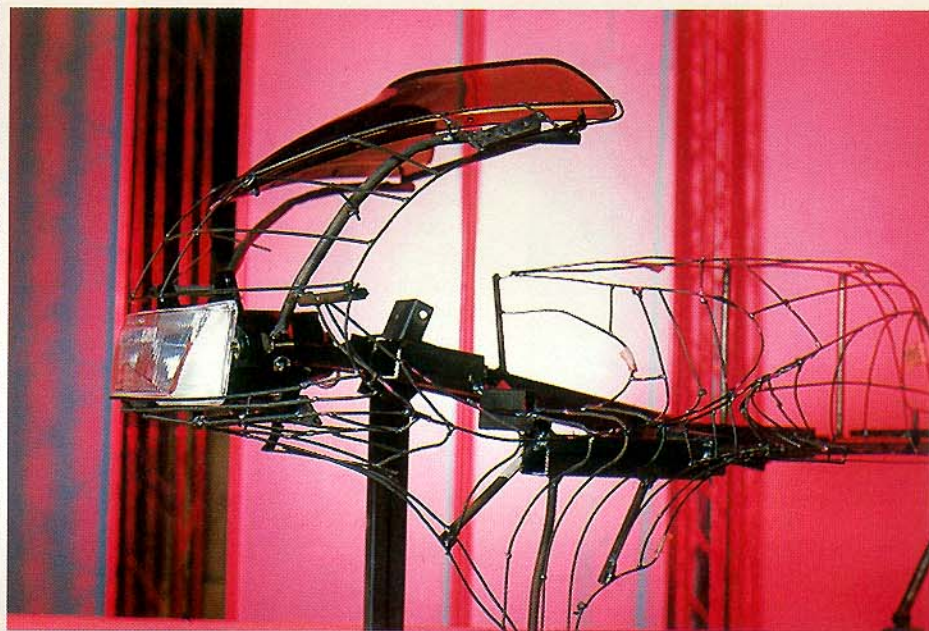


entreprise d'équipements médicaux hi-tech et un grand amour de la vitesse (sur n'importe quel type d'engin, des voitures aux motos en passant par le bobsleigh). Leur nom ? Giuseppe Ghezzi et Bruno Saturno, ou bien Ghezzi & Brian: une marque connue de ceux qui fréquentent

les pistes depuis le milieu des années 90, mais qui a littéralement explosée au Salon de Milan, justement grâce à cette nouvelle sportive : la 1100 Supertwin. Des légions entières de guzzistes se sont agglutinées autour d'elle du matin au soir en spéculant sur cette moto idéale pour châtier les Ducatis et leurs vaniteux propriétaires, une sportive d'un poids inférieur à 200 kg propulsée par le 1 100 à injection de la V11 Sport et une partie-cycle héritée de la course. Presque trop beau pour être vrai... Et en effet, comme une sorte de Cendrillon à deux roues, la Supertwin de Ghezzi & Brian a disparu dès la fin du Salon. Qu'était-elle devenue ? Elle était tout simplement retournée dans l'atelier de

Par ses lignes fluides et son caractère minimaliste, la monocoque en fibres de verre attend créer un lien sensuel entre pilote et machine.

Supertwin, une Guzzi radicale



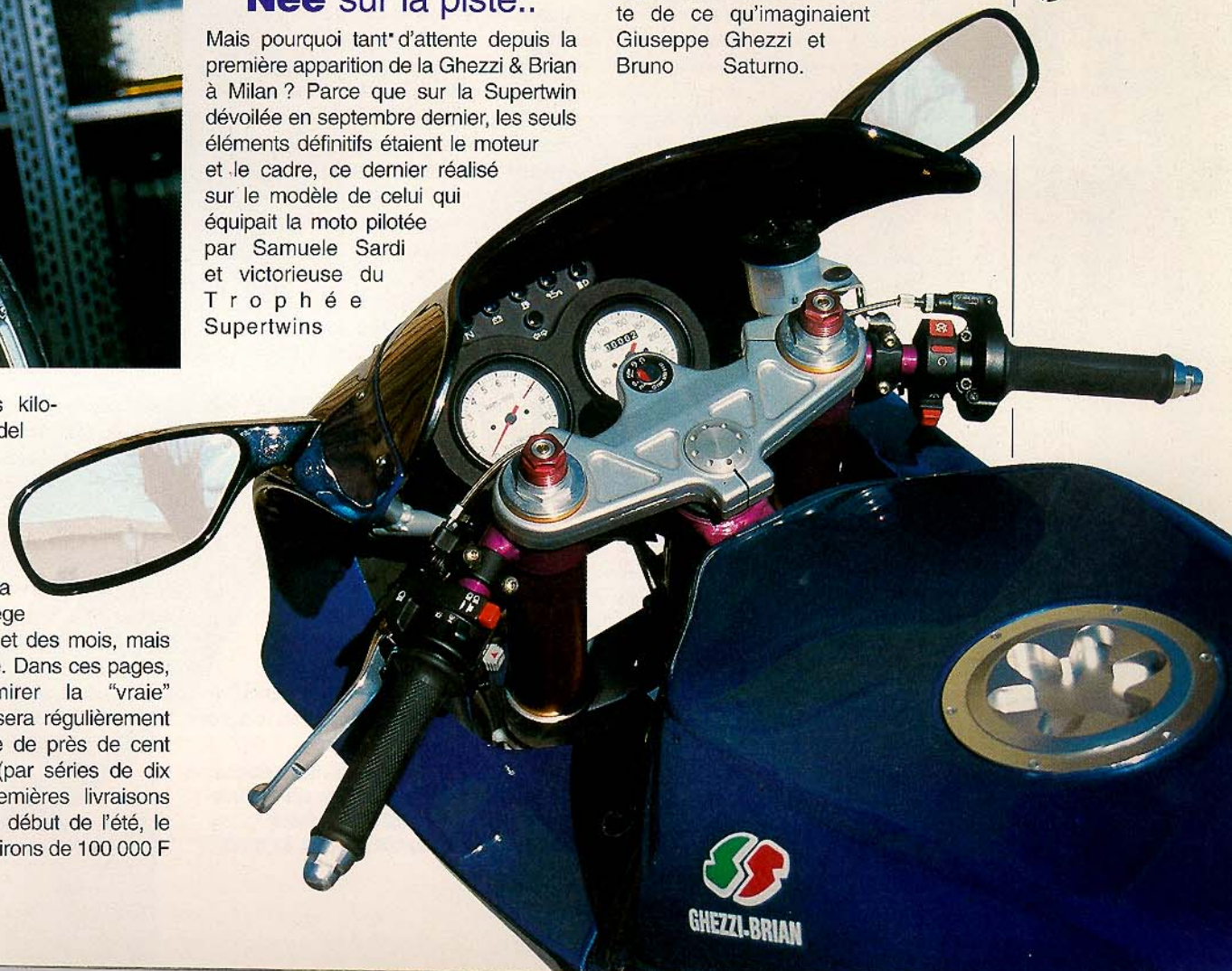
clés en main (ce tarif devrait être sensiblement identique sur tous les marchés) : un chiffre proche de celui de la Ducati MH900e, qui se justifie tant par l'exclusivité de l'objet que par ses caractéristiques techniques, comme nous le verrons plus loin.

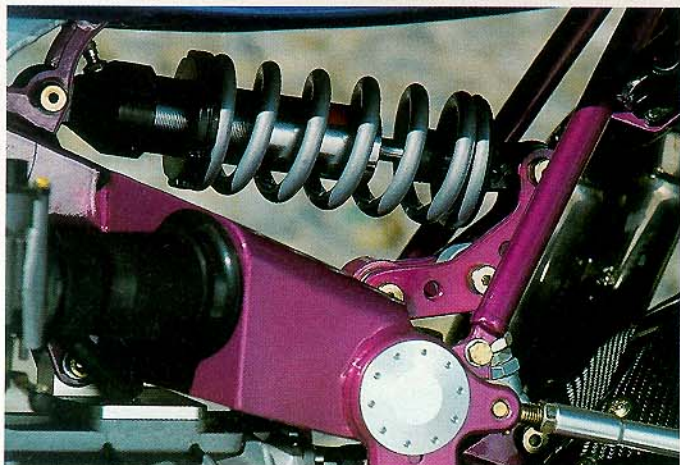
Née sur la piste..

Mais pourquoi tant d'attente depuis la première apparition de la Ghezzi & Brian à Milan ? Parce que sur la Supertwin dévoilée en septembre dernier, les seuls éléments définitifs étaient le moteur et le cadre, ce dernier réalisé sur le modèle de celui qui équipait la moto pilotée par Samuele Sardi et victorieuse du Trophée Supertwins

96 italien. Définitives aussi, les lignes de la coque qui intègre le couvre réservoir, la selle et la coque arrière. Pour le reste, sous la fibre de verre et dans le bureau de Perego, la situation en était à ce que les Anglais appellent *work in progress*, en bon français "travail en cours". Surtout du point de vue de l'homologation, une opération bien différente de ce qu'imaginaient Giuseppe Ghezzi et Bruno Saturno.

Perego, à quelques kilomètres de Mandello del Lario (comme par hasard), pour passer du stade de prototype à celui de moto de série. Mais *Café Racer* a réussi à la dénicher, après un siège qui a duré des mois et des mois, mais cela en valait la peine. Dans ces pages, vous pouvez admirer la "vraie" Supertwin, celle qui sera régulièrement produite à un rythme de près de cent exemplaires par an (par séries de dix exemplaires). Les premières livraisons sont prévues pour le début de l'été, le prix a été fixé aux environs de 100 000 F





L'amortisseur arrière est placé horizontalement. Cette disposition originale permet à la Supertwin de conserver un empattement réduit et donc une grande agilité.

Supertwin, une Guzzi radicale

Cette fois, il ne s'agissait pas de gagner une course de vitesse, mais plutôt d'arriver sans mal au bout du parcours du combattant imposé par l'administration à qui veut entreprendre la production d'une moto de série, même limitée. D'où l'arrivée dans l'équipe de Claudio Filelfi, qui assiste Ghezzi à plein temps depuis plusieurs mois dans le développement de la Supertwin et dans le processus d'homologation. Avez-vous la moindre idée du nombre de détails qui doivent être régulièrement homologués par les autorités pour l'équipement d'une moto ? Des phares aux roues, des rétroviseurs aux freins, sans parler de l'échappement (sur lequel on contrôle tout, le bruit et les émissions polluantes), les interrupteurs et commandes diverses, le plastique de la tête de fourche... Même l'usine doit être homologuée !

...Eduquée pour la route

En fin de compte, l'incubation est (presque) finie : le souvenir perdure dans



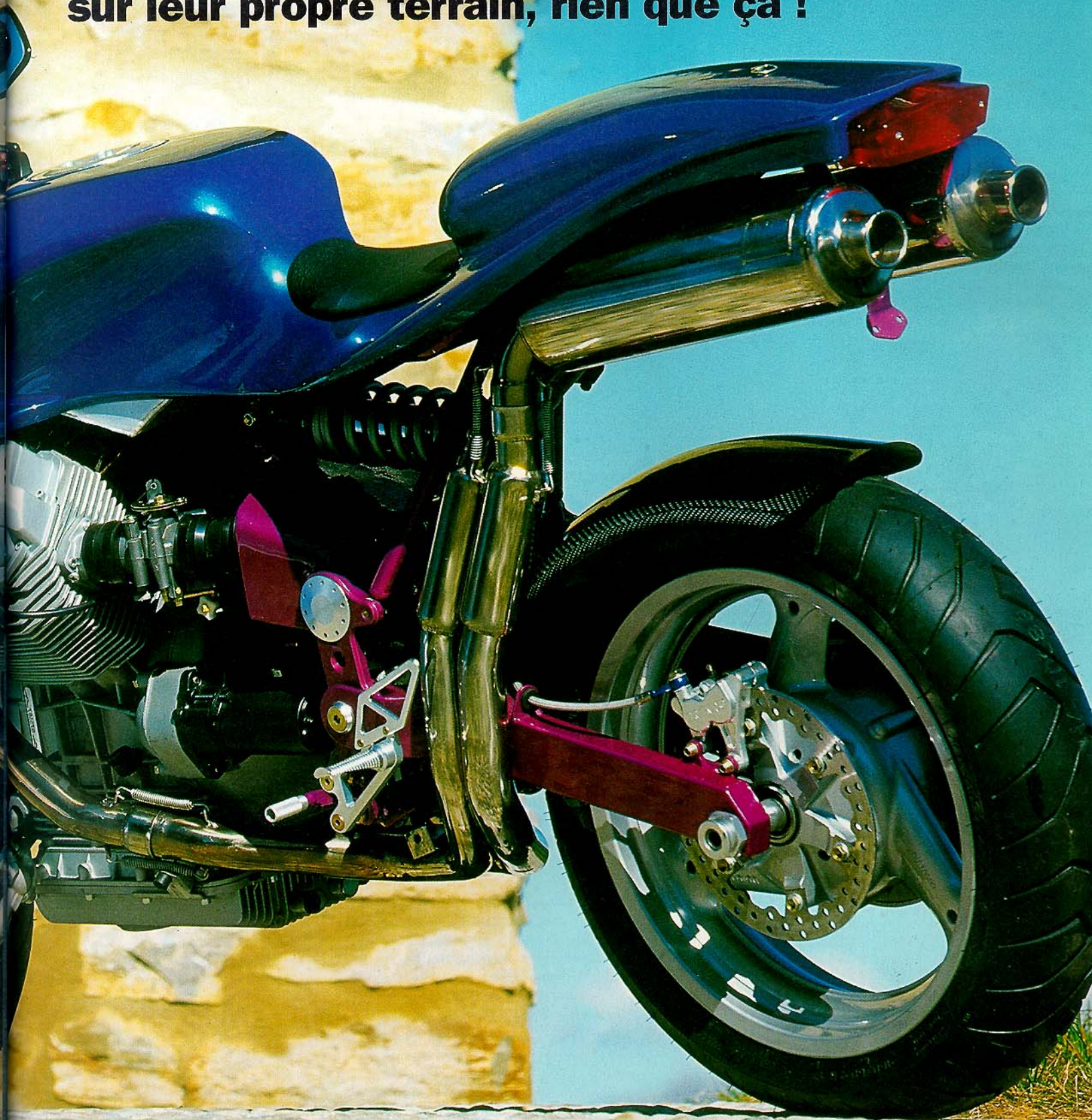
le phare de la 1 100 Sport (utilisé parce qu'il était homologué, pas parce qu'il plaisait à Ghezzi et associés) et dans les rétroviseurs, les mêmes qui sont montés sur une grande partie des motos carénées aujourd'hui produites en Italie. Mais de quoi est faite la Supertwin homologuée ? La partie la plus intéressante et innovante, par rapport aux Guzzi et à toutes les autres motos en circulation, c'est le cadre monopoutre à section rectangulaire en acier ALS 450 haute résistance, dans lequel sont réunies toutes les idées et toute l'expérience de Giuseppe Ghezzi.

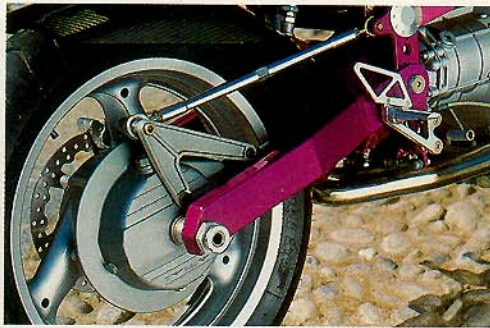
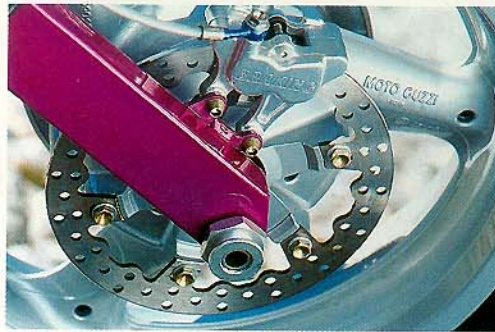
En pratique, il s'agit d'une réplique du cadre victorieux en 96 : une structure très simple, une ligne idéale tendue entre la colonne de direction (inclinée de seulement 23°) et l'essieu du bras oscillant. Sur ce dernier est fixé le moteur avec fonction porteuse, tandis que le caisson auquel est fixée toute la suspension arrière (y compris le monoamortisseur Bitubo entièrement réglable) fait fonction de boîte à air et nettoie l'esthétique de la partie centrale de la moto. L'autre élément fondamental de la Supertwin, c'est justement la suspension arrière : un élément à action progressive avec un débattement de 120 mm, des biellettes montées sur roulements, comme du reste le bras oscillant en acier à section rectangulaire. La boîte à couple conique arrière est flottante, ancrée à un bras de réaction en aluminium taillé dans la masse et fixé directement au cadre. A noter que le bras oscillant est déjà prêt à accueillir des jantes et pneus de section plus importante : on peut passer sans effort une jante de cinq pouces et plus avec un pneu de 180, il suffit d'éliminer les entretoises utilisées pour la moto de route. Ghezzi préfère pour ►

Après ses expériences dans le domaine automobile, Bruno Saturno dit «Brian» assouvie aujourd'hui sa passion pour la vitesse au travers de la moto.



L'outil de Ghezzi et Brian ambitionne de concurrencer les hyper-sportives Ducati sur leur propre terrain, rien que ça !





Aux lignes modernes de la carrosserie répond un équipement issu de la haute technologie à l'image du système de freinage avant confié à un double disque périmétrique.

l'usage routier le pneu de 160 qu'il a homologué, mais pour la piste il conseille le 180 monté sur des jantes en magnésium (Marchesini attend le signal pour en réaliser une petite série...). A l'avant, la configuration est assez classique, avec une fourche Paioli inversée de 41 mm : moins classique en revanche, le système de freinage, qui compte un système Braking BRR : c'est la première utilisation en série des nouveaux disques périmétriques de 420 mm de diamètre réali-

sés par Braking pincés par de splendides étriers en aluminium taillé dans la masse à quatre pistons. Selon Ghezzi et ses collègues, les disques périmétriques offrent un avantage énorme par rapport aux traditionnels : le freinage est plus progressif, le plus important étant que l'on peut entrer en courbe en plein freinage, ou même "pincer" quand on est penché, sans que cela influence le comportement de la moto.

Le moteur, comme déjà mentionné, est le bicylindre Guzzi de 1 064 cc, avec distribution à deux soupapes par cylindre et alimentation à injection électronique Weber-Marelli. Le carburant est contenu dans un réservoir carré en aluminium de dix-huit litres de capacité, camouflé

sous la fibre de verre.

Il n'a fait l'objet d'aucune préparation, à

part un nouveau réglage de la centrale pour s'adapter au nouveau système d'échappement produit par Tubi Style à partir des dessins de Ghezzi (le passage au banc a montré une

augmentation de puissance de presque cinq chevaux, sans dépassement des limites de bruit). La boîte de vitesses est celle à cinq rapports des California : Guzzi, dans un premier temps, ne voulait pas fournir à Ghezzi la nouvelle boîte six, finalement proposée à l'automne dernier : mais à ce moment-là, la partie-cycle avait déjà été mise au point

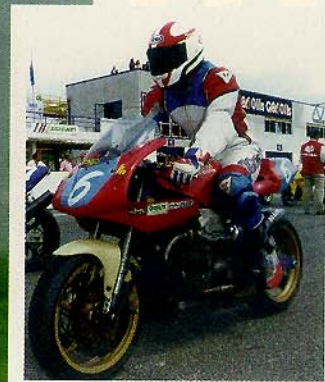
en fonction de l'encombrement de la vieille boîte. On en reparlera dans deux ou trois ans... La ligne de la coque est l'œuvre de Ghezzi lui-même et d'Andrea Sacchi, un ami architecte qui a consacré à l'entreprise des nuits et des nuits de

SPÉCIFICATIONS

MOTEUR	<p>Marque : Ghezzi & Brian Modèle : Supertwin 1 100</p> <p>Type : bicylindre en V à 90°, refroidi par air Cylindrée : 1 064 cc Alésage x course : 92 x 80 mm Distribution : à tiges et culbuteurs deux soupapes par cylindre Alimentation : injection électronique indirecte Weber-Marelli Allumage : électronique digital</p>
TRANSMISSION	<p>Boîte de vitesses : 5 rapports Embrayage : bidisque à sec Transmission finale : par arbre avec double joint à cardans</p>
PARTIE-CYCLE	<p>Cadre : monopoutre à section rectangulaire en acier haute résistance ALS 450, moteur porteur, angle de chasse 23° Suspension avant : fourche inversée Paioli, tubes 41 mm, entièrement réglable Suspension arrière : progressive, avec monoamortisseur hydraulique Bitubo et bras oscillant en acier Freins : avant Braking BRR à double disque périmétrique en acier de 420 mm, étriers à 4 pistons, arrière disque 240 mm, étrier 4 pistons Roues : en alliage à 3 branches Pneus : av. 120/65 ZR17, ar. 160/60 ZR17</p>
DIMENSIONS ET POIDS	<p>Empattement : 1 405 mm Poids : 194 kg en ordre de marche Hauteur de selle : 790 mm Réservoir : 18 litres</p>
PERFORMANCES	<p>Puissance max. : 94 ch à 8 000 tr/mn Couple max. : 10 mkg à 6 000 tr/mn Vitesse max. : plus de 240 km/h Prix : 16 370 euros</p>
CONSTRUCTEUR	<p>Ghezzi & Brian tél. (0039) 58 10 701 - fax (00 39) 58 10 805.</p>

travail par pure passion, sans rien demander en échange (« Et lui non plus n'est pas un guzziste, ajoute Ghezzi, il roule en Buell... »). L'idée était celle d'une aile déployée et appuyée sur la partie-cycle, mais le résultat est allé au-delà des plus belles espérances : fine mais en même temps sinieuse, la coque de la Supertwin accueille le pilote





La G & B a profité de l'expérience acquise en compétition avec ce proto, victorieux du Trophée italien Supertwin 1996.

Supertwin, une Guzzi radicale

avec une grande sensualité. Le poids ? Dérisoire. Du reste, toute la moto semble légère comme un vélo, rien que dans les manœuvres de parking. Et une fois en selle, on est vraiment à l'aise, inséré dans la moto et bien porté sur l'avant sans appui excessif sur les poignets. Les jambes sont pliées de façon naturelle, grâce aux repose-pieds hauts mais adéquatement reculés : cette moto peut accueillir commodément même les pilotes dépassant le mètre quatre vingt,

et la selle offre un espace correct pour bouger facilement. Domage que toutes ces considérations soient le résultat d'un essai... à l'arrêt : perfectionniste comme il est, Giuseppe Ghezzi ne nous a pas permis d'essayer la Supertwin, "la cartographie d'allumage n'est pas encore parfaite", voilà son excuse officielle. Peut-être un peu retorse, mais peu importe, nous savons attendre. Du reste, nous avons confiance en cet homme : les témoignages abondent sur les quali-

tés de tenue de route et de maniabilité des cadres Ghezzi, et nous sommes convaincus que la Supertwin aussi sera une bonne moto. De toute façon, nous le vérifierons très bientôt : maintenant que nous connaissons le chemin de Perego, nous y retournerons toutes les semaines jusqu'à ce que l'on nous laisse essayer le petit bijou de nos amis Ghezzi et Brian !

texte Ferdinando Restelli • photos Max Trono



■ ■ ■ L'HOMME QUI FAIT VOLER LES AIGLES ■ ■ ■

Giuseppe Ghezzi a commencé, comme de nombreux passionnés, en se faisant la main sur une V35, la classique petite Guzzi, idéale pour voyager économiquement. En 1991, après avoir mis de côté un peu d'argent, c'est le grand saut : il acquiert une Le Mans III qui accuse dix ans d'âge et pas mal de kilomètres. Beaucoup d'idées et de boulot plus loin, il a une illumination en observant une course de celles qui s'appelaient encore Bott et aujourd'hui Protwin. Tout est parti d'une question, en apparence naïve, mais en apparence seulement : pourquoi les Guzzi n'arrivent-elles pas à suivre le rythme des Ducati ? Pour répondre par du concret plutôt que par des paroles, voilà que, quelque temps plus tard, Ghezzi se met à construire une vraie moto de course, avec la mécanique de sa Le Mans et un cadre réalisé *ad hoc* (après avoir tenté de modifier sans grands résultats celui de série). L'aventure sur piste commence en 1993 : la moto est confiée à Samuele Sardi. Le premier podium arrive la même année, une troisième place à Magione qui payent les efforts fournis. Mais la première vraie satisfaction arrive en 1994 avec la pre-

mière victoire, qui plus est obtenue à Monza, "à domicile" et avec des adversaires de prestige. L'année 95 est une année de transition, durant laquelle on travaille à jeter les bases du grand succès de l'année suivante, la victoire du Trophée Supertwin avec une moto entièrement nouvelle. L'ouverture aux moteurs à quatre soupapes l'année suivante enlève de l'intérêt au trophée, et Ghezzi jette l'éponge à la fin de la saison. Il faut dire que les coûts ont grimpé et les expédients des premiers temps ; parmi ceux-ci, le recours à la même technique qu'Enzo Ferrari, qui consiste à financer la nouvelle moto de course par la vente de celle de l'année précédente, ou au moins la vente du cadre utilisé la saison précédente et d'éventuelles copies. Après son départ, Ghezzi commence à imaginer une moto de route : un projet qui plaît aussi à Bruno Saturno, entré dans la société en même temps que Ghezzi en 1995. Depuis, les motos du préparateur de Monza commencent à se parer du logo Ghezzi & Brian, le même que sur la nouvelle Supertwin. À propos, ce logo de réservoir n'est pas définitif : nous verrons ce que nous réserve l'avenir...



GHEZZI-BRIAN SUPERTWIN



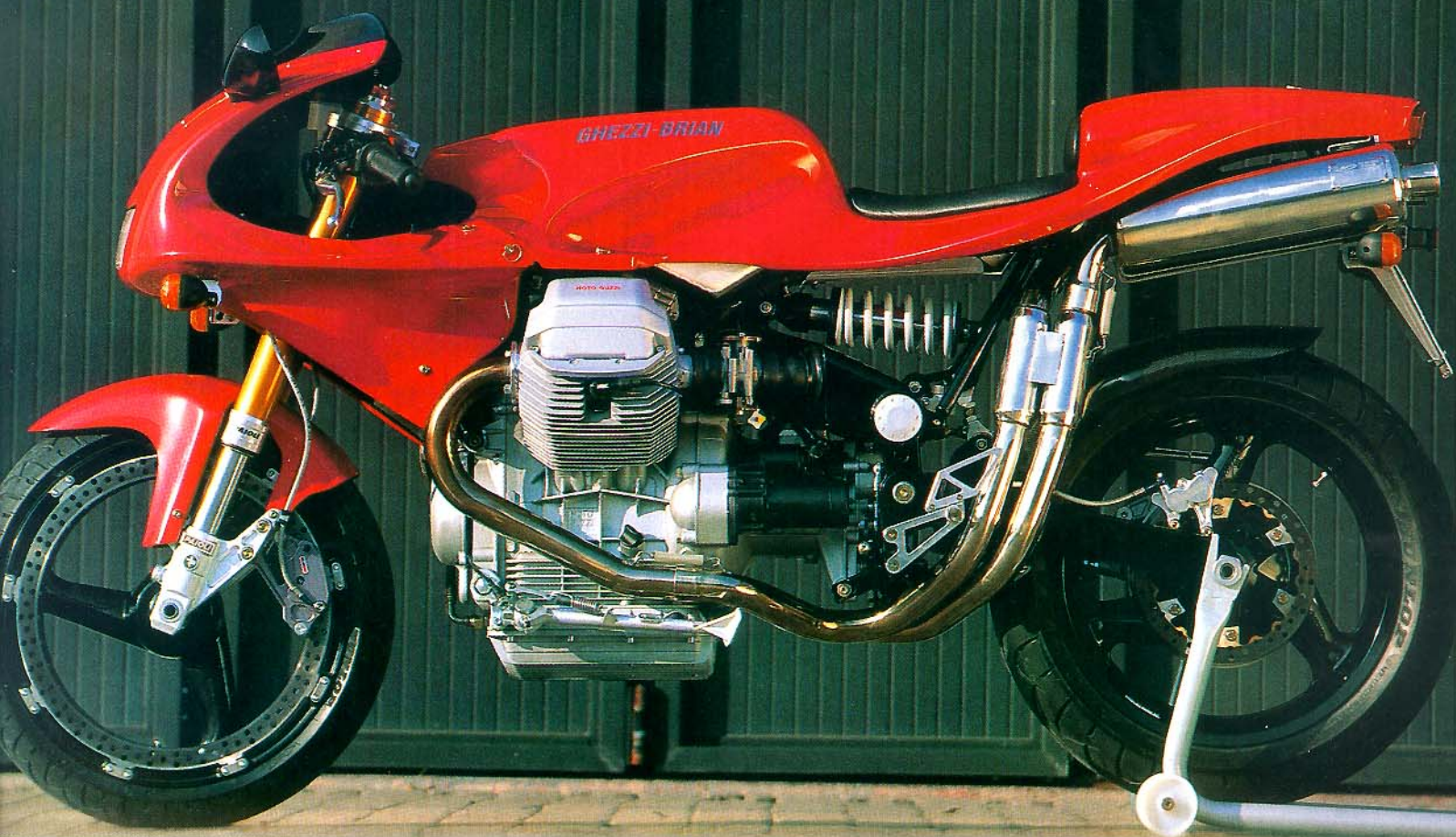
V power

Si vous êtes en train de rouler et que passe sous vos yeux une étrange moto avec un moteur Guzzi et la signature Ghezzi-Brian sur le réservoir, suivez notre conseil : enlevez la main gauche de la poignée et siffloz en faisant semblant de rien. En effet, il est très difficile de faire le poids face à une Supertwin 1100, surtout pour celui qui a un soupçon de fierté. La nouveauté est que la création de Giuseppe Ghezzi et de Bruno Saturno est homologuée et qu'elle est désormais en production.

Rien n'a changé. L'atelier ressemble toujours à une salle d'opération, rangée et propre, avec les châssis alignés sur les rayons et les moteurs qui attendent une petite cure revitalisante pour inciter les bicylindres de Mandelo à donner le maximum et peut-être même un peu plus. Pourtant, il y a quelque chose de nouveau dans les locaux de la petite usine de Perego : la Ghezzi-Brian 1100 Supertwin est en production régulière, encore plus belle que le prototype vu en début d'année 2000. Les premières motos définitives ont été livrées en octobre, maintenant le rythme est en train de monter à trois exemplaires par mois. Pas de quoi inquiéter Honda mais c'est déjà pas mal, en considérant que l'effectif est réduit aux "meneurs" Giuseppe Ghezzi et Claudio, auxquels se sont rajoutées depuis quelques semaines deux personnes pour soigner l'aspect commercial et administratif, sans compter Bruno Saturno. En fait, c'est une entreprise de

petite taille, basée sur la passion, probablement le meilleur endroit pour réaliser une Guzzi spéciale pour les fins connaisseurs. Pour l'usage personnel de ceux qui ne connaissent pas (et qui n'auraient pas dans leur collection le *Café Racer* numéro 31), cette moto est homologuée au niveau européen comme Ghezzi-Brian 1100 Supertwin. C'est une sportive de race, sur laquelle la partie mécanique est *made in Mandelo*, alors que le reste est réalisé à partir du châssis mono-▶





Le bicylindre deux soupapes de Mandelo n'a jamais été aussi en vue au temps de la célèbre Doctor John, celle qui est à la base de toutes les Guzzi sportives d'aujourd'hui.

poutre à section rectangulaire, dessiné par Giuseppe Ghezzi et victorieux en 1996 dans la bataille des twins. Un châssis insolite pour une Guzzi, simple et très léger, dans lequel le moteur a une fonction portante et la partie arrière (sur laquelle prend appui le levier du bras oscillant) fait office de filtre à air. Son avantage est évident par ses dimensions : 1 405 mm d'empattement (5 millimètres de moins qu'une Ducati 996...), inclinaison de la colonne et chasse de 23° et 90 mm (la fourche est carrément droite, favorisant la maniabilité), tout ça pour un poids de 194 kg seulement.

Une aile pour voler

La légère carrosserie (dessinée par l'architecte Andrea Sacchi avec Ghezzi), posée sur le châssis et le réservoir en aluminium, rappelle les formes d'une aile élancée et filante, avec les flancs sveltes et aigus où les genoux s'encastrent parfaitement. L'instrumentation est d'origine Daytona, les compteurs sont encastés avec une touche racing. La roue avant Marchesini arbore de série un implant Braking BRR avec les grands disques périphériques flottants. Ils ont un diamètre de 420 mm, mais les étriers interviennent sur une piste de 5 mm inférieure à la dimension du disque. A l'arrière, il y a une roue aux dimensions originales des Guzzi 1100 Sport Daytona, accouplée à un disque Braking de 240 mm et une pince à quatre pistons. Alors



que nous attachons le casque, nous revoilà avec Giuseppe Ghezzi les modifications apportées au moteur : l'embrayage a été équilibré, l'évent revu, le levier du sélecteur a été modifié et quelques éléments de la sélection affinés (avec des effets miraculeux : la cure Ghezzi fait devenir la vieille boîte cinq vitesses douce et précise comme celle de

En selle !

la V 11). Les échappements sont plus longs que ceux de la Sport, les deux échappements brillant Tubi Style arrivent jusque sous le dossier pour améliorer la réponse à bas régime. Mais arrêtons de parler, le moment tant attendu est arrivé : Giuseppe nous donne les clés de la Supertwin...

La position de conduite est vraiment celle d'une moto de course : demi-guidons in-

Kit des miracles

Attention, attention : si vous possédez déjà une Guzzi 1100 Sport mais que vous êtes éperdument amoureux de la Supertwin, il existe une façon économique et régulièrement homologuée pour mettre le fauve dans son garage. Il suffit de transformer sa propre 1100 Sport en une Supertwin ! En confiant votre moto à la Ghezzi-Brian, le moteur et le groupe transmission originaux sont trans-

plantés dans la nouvelle partie-cycle. La moto sera ensuite immatriculée de nouveau comme Supertwin, sans aucun problème. Le tout pour 18 600 000 lire (soit env. 63 000 F) : "pas plus que ce que l'on peut dépenser pour une sportive japonaise neuve, en donnant en échange sa propre 1100 Sport" dit Giuseppe Ghezzi, "mais ma moto est sûrement mieux !". Nous ne saurions lui donner tort...





vibrations, on n'a même pas l'impression de conduire une Guzzi, juste une petite vibration sous la selle (un échappement mal fixé en fait).

BRR, quels freins !

En entrant dans un virage, le train avant offre toute la sécurité d'un châssis de haut niveau et d'une très bonne tenue des Dunlop Sportmax. Il est toutefois préférable de bien régler les suspensions avant de chercher les limites. En sortie de virage, gaz ouverts et sur un revêtement irrégulier, par exemple, le réglage de série de l'amortisseur se révèle inadapté à la bonne transmission de la puissance. Un bon point au contraire pour le projet et l'efficacité des deux gros disques avant Braking, une solution fascinante que nous aimerions tester à fond avec la Supertwin sur un circuit : Giuseppe, prépare-toi, à la première éclaircie, on y va ! Entre autre, nous avons appris qu'au printemps prochain, un kit piste sera disponible sur demande pour radicaliser encore la puissance et la tenue de route : il comprend en fait un échappement racing (7 cv qui imposent le respect par rapport à l'original), un amortisseur racing (réglable dans tous les sens) et des jantes en magnésium. Le prix de ce kit sera communiqué au moment de la commercialisation. A propos de prix, Ghezzi et Brian ont fait un beau cadeau aux passionnés : par rapport aux 31,7 millions communiqués au début de l'aventure, le prix de la Supertwin 100 est descendu d'exacte-

SPECIFICATIONS

Marque : Ghezzi-Brian
Modèle : Supertwin 1100

MOTEUR

Type : bicylindre en V de 90°, refroidissement par air
Cylindrée : 1 064 cm³
Alésage x course : 92 x 80 mm
Distribution : culbutée, 2 soupapes par cylindre
Alimentation : injection électronique indirecte Veber-Marelli
Allumage : électronique digital

TRANSMISSION

Boîte de vitesses : 5 rapports
Embrayage : double disque à sec
Secondaire : par arbre avec double joint de cardan

PARTIE-CYCLE

Châssis : monopoutre à section rectangulaire en acier ALS 450, moteur porteur
Suspension av. : fourche Païoli inversée ø 41 mm, entièrement réglable
Suspension ar. : monoamortisseur Bitubo, bras oscillant en acier
Frein av. : Braking BRR à double disque périmétrique en acier ø 420 mm, étriers à 4 pistons
Frein ar. : disque de 240 mm, étrier à 4 pistons
Roues : en alliage à trois bâtons
Pneus : av. 120/65 ZR 17 ; ar. 160/60 ZR 17

DIMENSIONS & POIDS

Pas : 1 405 mm
Poids : 194 kg en ordre de marche
Hauteur de selle : 790 mm
Réservoir : 18 litres

PERFORMANCES

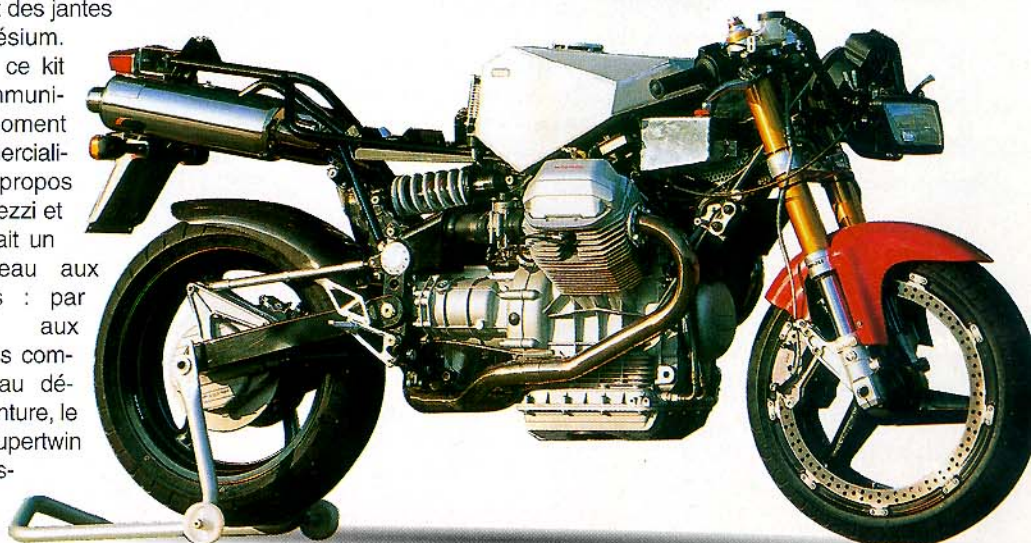
Puissance max : 94 cv à 8 000 tours/m
Couple max. : 10 mkg à 6 000 tours/m
Vitesse max. : plus de 240 km/h
Prix : 29 700 000 lire clés en main (soit env. 100 600 francs)

CONSTRUCTEUR

Ghezzi-Brian - tél. 00 39 395310701
fax 00 39 395310805

ment 2 millions en arrivant à 29,7 millions de lire clés en main, soit un beau petit billet de 100 000 F quand même ! Une attention presque émouvante. Pour ce prix, en prime, vous avez droit à la bâche et la béquille type course : reste à vous procurer la combinaison en cuir... Amusez-vous bien !

texte Max • Photos Wolfango/Carrstudio



Le châssis de la Supertwin est un véritable bijou : pensez que Ghezzi l'a réalisé en écoutant ses pilotes !