

LA GUZZI MOTOBEL DU BOL D'OR CLASSIC

La machine du Bol d'Or tire son origine des préparations de Le Mans pour les Bol d'argent 1979 et 1980 dans lesquels les motos de Jacques Ifrah s'étaient illustrées. Mais en fait, peu de pièces sont réutilisables ou ont survécu, il fallut donc refabriquer deux prototypes quasiment de A à Z car les pièces spéciales sont à peu près inexistantes sur le marché.

Par ailleurs, J. Ifrah a l'avantage d'une excellente connaissance du V-twin puisque ses machines se sont faites remarquer – c'est le moins que l'on puisse dire – lors du challenge Pro-Twin, remporté notamment en 1999 avec une Guzzi dont la puissance avoisinait les 140 CV !

Les machines du Bol seront toutefois nettement moins puissantes avec une centaine de chevaux, ce qui est déjà étonnant, mais qui s'explique grâce à la refrabrication d'une proportion importante de pièces.

La base est un 1000 Le Mans, cylindres ronds réalésés à 1100 cc, la course de 78 mm restant identique à l'origine, les culasses sont retravaillées pour favoriser l'écoulement de la veine gazeuse vers le centre de la chambre de combustion. Les soupapes sont des 1100 Sport avec ressorts et coupelles d'origine alors que l'arbre à cames est modifié : levée augmentée d'un millimètre et temps de remplissage allongé.

L'entraînement de la distribution peut être soit par chaîne (simple et non plus duplex) soit par cascade de pignons en Ergal. Cette dernière solution a été utilisée pour la course.

L'alimentation est assurée par des carburateurs Dell'Orto de 40 mm réalésés à 41,5 mm (qui a parlé de gavage ?). Des Keihin racing ont été utilisés lors des essais mais ce sont finalement les Dell'Ortos qui ont été montés pour le Bol d'Or.

Les pistons sont des Wahl allemands à jupe courte (qui auraient étonné Mary Kant !) équipés de deux segments qui permettent de gagner 200 grammes par rapport à des pistons normaux ! Les bielles sont des Pankl autrichiennes dont la tête est prise sur un vilebrequin de California (j'ai souvent pensé que ma Calif' avait des performances hors normes...) largement retailé, allégé et équilibré. Le choix d'un vilebrequin de California s'explique par le fait que l'importance de la taille des masselotes facilite, lors de l'allègement, la bonne répartition des masses ainsi que l'équilibrage dynamique. La durée de vie de ce vilebrequin est de l'ordre d'une centaine d'heures...

Le double allumage est assuré par un Bosch monté en bout de vilebrequin. Le montage d'une deuxième bougie nécessite une petite modification du circuit de lubrification dont la circulation d'huile est assurée par une pompe à haut débit. Le carter est une fabrication maison cloisonné pour éviter les problèmes de déjaugage lors des accélérations et des freinages.

L'électricité est simplifiée à l'extrême : pas d'alternateur, la batterie est une pile dont le montage par enfichage se monte en au moins deux secondes !

L'embrayage est monodisque et la boîte de vitesse est équipée de pignons à taille droite.

Le cadre est un Le Mans privé de sa partie inférieure (allègement ?) et d'une partie de sa boucle arrière. La suspension avant est confiée à une fourche Marzocchi d'un diamètre de 38 mm fixée à des tés réalésés. L'arrière est assurée par des éléments Ölhins dont l'emplacement des points d'ancrage a été modifié pour améliorer leur travail.

Le freinage intégral a disparu au profit d'un système classique. Les maîtres-cylindres sont des Brembo de série avec un bocal rond d'époque (si-si, il y a des pièces d'époque sur la machine !).

Le réservoir est réalisé en composite ainsi que le carénage. L'instrumentation est limitée à un compte-tours. Tous les supports, guidons et autres platines sont des œuvres Motobel.

L'ensemble permet, avec des pilotes tels que Christophe Charles-Artigues – qui a su montrer aux autres concurrents ses remarquables qualités de pilote (Allez Moustique !!!) – et Daniel Moquet, de gagner le premier Bol d'Or Classic.

Des mauvaises langues (n'est-ce pas, Jacques ?) prétendent même que les TZ, grandes perdantes en 2003, se préparent déjà pour faire meilleure figure lors de la prochaine édition. On verra...