

Moto Guzzi Protwin

La "Jacqu



Une Guzzi sur la plus haute marche d'un podium ? Rangez vos quolibets car l'action ne se situe pas dans les années 50, elle est même terriblement d'actualité. **Nous avons rencontré cet oiseau rare, un proto sur base de Daytona RS préparé aux petits oignons par Jacques qui se permet de taxer les Suzuki TL 1000 R, Aprilia RSV 1000, Ducati 916 et consorts dans le Challenge Protwin 99.**



es attack"



À ce niveau-là, c'est plus de la passion, c'est de l'amour ! Comment expliquer autrement les liens qui unissent Jacques Ibrah à Moto Guzzi ? J'vois pas. Leur idylle a débuté dans les années 70 et donna naissance à la concession Moto Bel' située à Levallois (92), en l'an de grâce 1980. Depuis, rien ni personne n'est venu troubler ce fidèle ménage. Soucieux de renouer avec le glorieux passé de la marque frappée de l'aigle aux ailes déployées, Jacques manifeste en parallèle un intérêt certain pour la compétition. Une sorte de fièvre ardente qui ne tarde pas à se matérialiser puisqu'il engage d'emblée une machine en Endurance sur les épreuves du Mans et du Bol d'Or avec à la clef quelques beaux résultats. L'homme se montre ouvert à tous les challenges et inscrit même une Guz' en championnat de France Supermotard. Il s'agit d'une 650 TT équipée d'un moteur de 750 cm³, pilotée par un certain... Bernard Rigoni (l'actuel responsable du service compétition chez Honda France). Là encore, le sérieux de l'établissement se montre payant car il décroche en 1987 le titre de vice champion national de la catégorie. La fin de la décennie est marquée par l'avènement des fameuses Husky à refroidissement liquide et incite Jacques à changer d'horizon. Il s'entiche alors de la Bataille des Twins, formule en plein devenir au sein de laquelle il va de nouveau faire briller les couleurs italiennes : multiples victoires en course et deuxième marche du podium final de l'édition 89. Mais l'heure de la récession économique sonne et les années noires du marché moto en France auront raison de son implication en compétition.

Sur tous les fronts

Il faut attendre fin 97 pour retrouver Jacques sur un paddock. Il étrenne alors un tout nouveau prototype sur base de Daytona RS destiné à évoluer en Challenge Protwin (ex-Bataille des Twins). Après quelques apparitions épisodiques vouées à la validation du concept sportif de sa machine, le team Moto Bel' se lance pour une saison complète dès l'année suivante avec de sérieuses prétentions. Et il a raison d'y croire puisqu'une troisième place au scratch vient récompenser ses efforts. On touche au but suprême. Mais qu'elle est longue, la route au titre ! Pour caresser ce fol espoir, Jacques n'a guère laissé de chance au hasard et sa Daytona "spéciale" en est la preuve mécanique. De la machine qui a

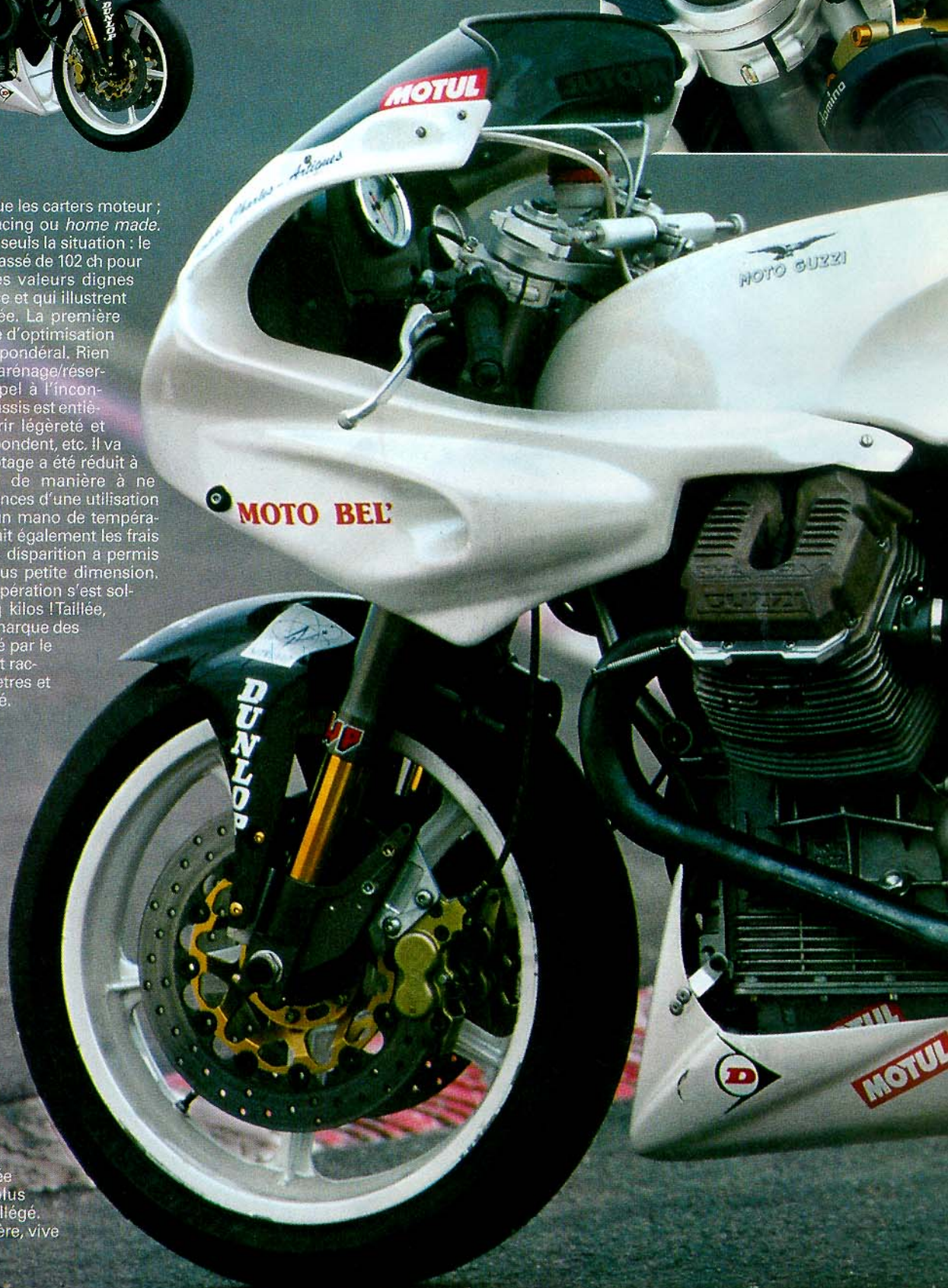
Deux ans de travail pour booster une Daytona, mais le résultat est là !



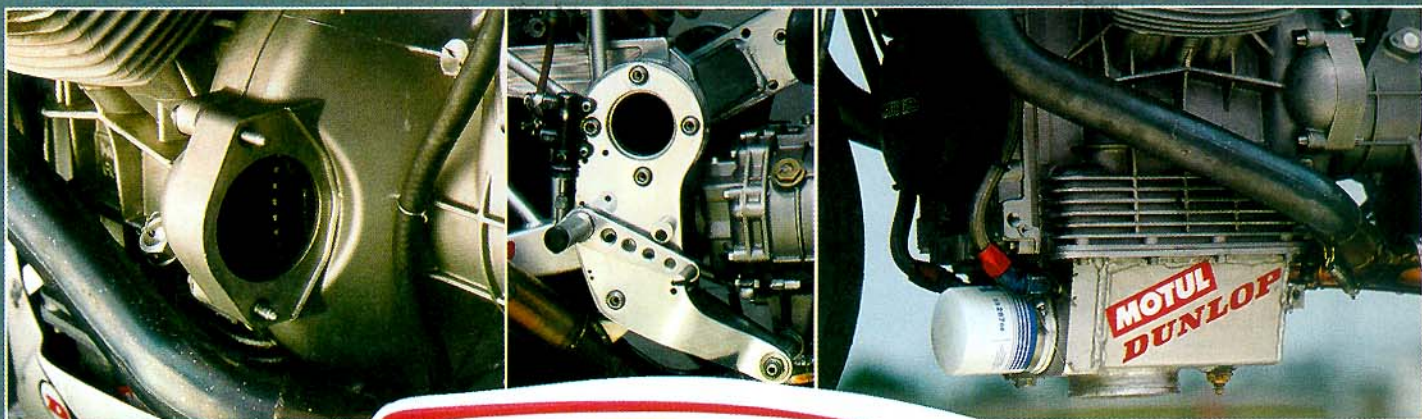
servi de base ne subsistent que les carters moteur ; tout le reste est estampillé racing ou *home made*. Deux chiffres résument à eux seuls la situation : le rapport poids/puissance est passé de 102 ch pour 223 kg à 142 ch/162 kg ! Des valeurs dignes d'une vraie machine de course et qui illustrent la somme de travail déployée. La première étape décisive dans cette cure d'optimisation est la lutte contre l'excédent pondéral. Rien n'a été épargné : l'ensemble carénage/réservoir/support de selle fait appel à l'incontournable fibre carbone, le châssis est entièrement bouleversé pour offrir légèreté et rigidité, les pièces ajourées abondent, etc. Il va sans dire que le poste de pilotage a été réduit à sa plus simple expression de manière à ne répondre qu'aux seules exigences d'une utilisation course (un compte-tours et un mano de température, point). Le démarreur a fait également les frais de ce régime draconien et sa disparition a permis l'emploi d'une batterie de plus petite dimension. Mine de rien, cette dernière opération s'est soldée par une économie de cinq kilos ! Taillée, rognée, allégée, la Guzzi MB marque des points sur le terrain de l'agilité par le truchement d'un empattement raccourci de quelque six centimètres et d'un angle de colonne refermé.

Racing ahead

Une meule slim-fastée et vive, c'est bien ; un outil qui envoie de l'air en plus, c'est mieux. Passons donc au cœur proprement dit de ce joujou extra. Fidèle à sa frénésie, Jacques n'y est pas allé de main morte. En effet, le maître d'œuvre annonce l'arrivée d'un équipage mobile totalement retravaillé et précise, entre autres et pélemêle, l'emploi de pistons forgés, de bielles titane, de soupapes maousse et de culasses retravaillées. Le tout saupoudré comme il se doit d'une boîte de vitesses modifiée (passage des rapports plus rapide) et d'un embrayage allégé. Bon, récapitulons : elle est légère, vive



parition du
marreur,
ploi de
des allégées,
umentation
cifique,
veloppement
eur poussé
xtrême...
preinte
ng est omni-
sente sur ce
o pur jus



et puissante. Pour faire le pendant à ce déballage belliqueux, c'est désormais monsieur White Power qui se charge de diriger le train avant (fourche inversée modèle racing, s'il vous plaît) tandis que son confrère Öhlins s'occupe de l'arrière. Sorti de la même promotion, le gars Termignoni s'est vu attribuer quant à lui la responsabilité de l'écoulement des gaz d'échappement. Terminons donc l'énoncé de cet impressionnant dispositif qualitatif par le système de freinage. À l'avant, les deux disques Brembo taille XXL sont pincés par des étriers racing à quatre pistons issus de la même crémerie. Voilà, vous saisissez mieux pourquoi le proto Moto Bel' et Christophe Charles-Artigues (son pilote) peuvent se permettre de viser le titre en toute lucidité. En face d'eux, la Suzuki TL 1 000 R de Robert et l'Aprilia RSV 1 000 d'Amalric ne sont pas du genre à lâchet le morceau facilement mais notre couple italo-aquitain oppose à ses adversaires d'impressionnantes qualités athlétiques (tenue de route irréprochable, motricité et couple moteur décisifs sur certains tracés). Qui plus est, le développement de ce prototype n'a toujours pas atteint sa phase terminale. Jacques attend de pied ferme la boîte de vitesses à six rapports de la maison de Mandello del Lario, inaugurée avec succès sur la toute nouvelle V11 Sport. La greffe de cette pièce tant désirée permettrait en effet à la machine de course de rivaliser également avec ses concurrentes sur le terrain de la vitesse de pointe. Alors, tout est permis...