

la Moto Guzzi n°13

Le V-twin du moustachu

Est-ce la faute du numéro 13 auquel Christophe, le chef, semblait tellement tenir, toujours est-il que l'équipage de Moto Revue Classic a failli ne rien ramener d'autre du premier Bol d'Or Classic que des contusions douloureuses et une belle série de radios.

TEXTE: ERIC MAURICE

PHOTOS: FABRICE BERRY ET MR



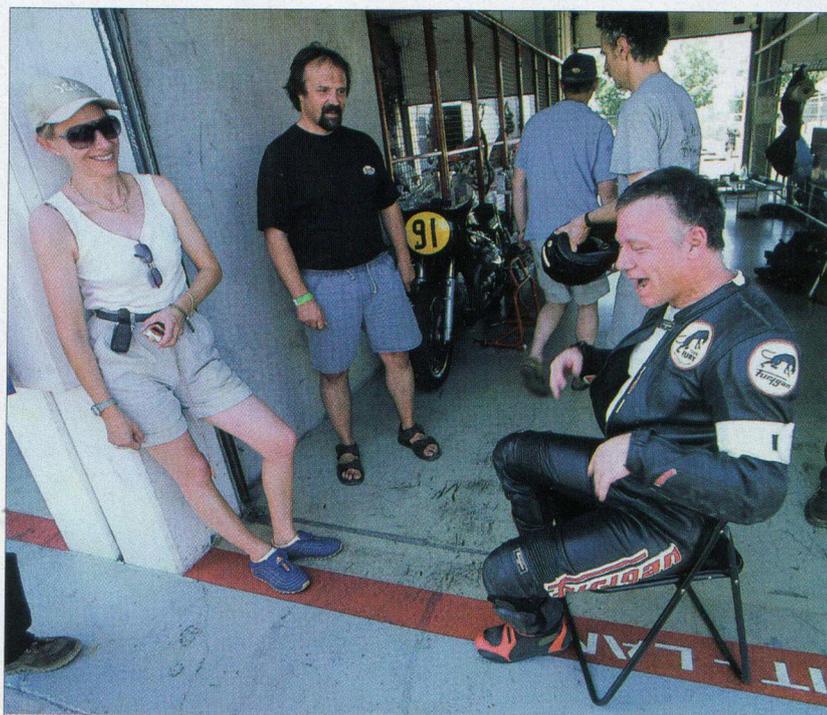
Samedi 12 juillet. Il est tout juste 10 h 30 et la chaleur est déjà difficilement supportable. De mémoire de Charolais, on n'a jamais vu une telle fournaise dans les prairies du Nivernais. Je n'ai bouclé que trois tours de la première séance d'essais libres du samedi et déjà je crève de chaud sous le casque et le cuir me colle aux cuisses. Ligne droite des stands, je pousse les régimes jusqu'à 7 000 tours en respectant les consignes de "maître Jacques (Ifrah)" et enchaîne la grande courbe à gauche quasiment sans couper. « *Un ou deux tours de plus et je la passe taquet celle-là* » me dis-je assez content de constater que je n'ai pas de difficulté à mémoriser le circuit. Un œil sur la grande courbe à droite d'Estoril. Au loin une moto jaune, plus lente, que je rattrape à grands pas. C'est une Norton, splendide. Elle est bien calée sur sa trajectoire à la corde et je m'appête à la déborder par l'extérieur quand, juste à l'instant où je parviens à sa hauteur, sa roue arrière décroche. Un croche-patte magistral qui m'expédie à terre. Boum la tête, le dos, les chevilles. Les graviers qui pénètrent dans le casque et au moment de se relever, comme des coups de poignard dans la poitrine. Je suis debout mais groggy. Je ne sais plus où je suis ni ce que je fais ici. Un œil sur la pauvre Guzzi ensablée au milieu du bac à graviers me reconnecte vaguement au présent. L'ambulance arrive rapidement. Infirmier pour un premier diagnostic puis évacuation vers l'hôpital Bérégovoy de Nevers.

Malgré la bonne volonté des médecins et infirmières, il va falloir attendre. Et je me mets à gamberger. Même si je n'ai rien à me reprocher, j'enrage à l'idée que tout va s'arrêter avant même d'avoir commencé. Je pense à la course qu'on va rater et à tout le travail de l'équipe de Moto Bel', à Jacques mais aussi à Bernard et Jean-Michel qui bossent sur la moto depuis des mois et se sont mangé quelques nuits très courtes ces dernières semaines pour être fin prêts. Quand je quitte l'hosto, il est 16 h 30. Diagnostic final, gros choc sur le rachis cervical sans lésion, deux côtes cassées et une troisième fêlée. On a raté les deux séances d'essais chronométrés ce qui nous exclut en principe de la course. Pendant ce temps, l'équipe Mot Bel' n'est



Bien soignée après sa chute des essais, la Guzzi n° 13 va courir un Bol presque normal.

Momo vient de descendre de la moto et se demande ce qui lui arrive. Catherine et Jacky, eux, rigolent bien.



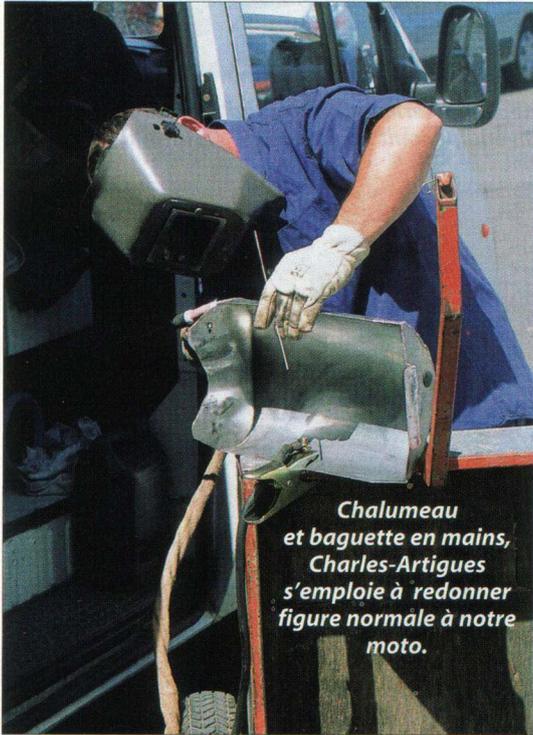
pas restée inactive. La pauvre Guzzi a été remise en état. Chaudronnier hors pair, Christophe Charles-Artigues, qui réalise des chronos d'enfer avec l'autre moto de l'équipe, a réussi à redonner une forme convenable aux échappements salement touchés dans la chute. Prévoyant, Jacques Ifrah a trouvé au pied levé un éventuel suppléant qui fait rouler la moto en deuxième séance et réussit d'emblée des bons temps. De mon côté, je ne suis certes pas au zénith de ma forme mais je tiens à essayer quand même de conduire. Même lentement, je veux rouler.

Pour l'équipe, et pour le magazine. Un article sur "le Bol vécu de l'intérieur" est prévu, il faut avoir quelque chose à raconter. Après une rapide discussion, on obtient l'accord de la direction de course pour participer aux essais de nuit. Voilà qui nous laisse une chance d'avoir au moins un chrono officiel. Beau joueur, Bernard Meignan, mon remplaçant d'une séance, nous souhaite bonne chance pour la suite du week-end. Pourtant, c'est pas l'envie de courir qui lui manquait.

Qualification in extremis

21 h 30, les essais de nuit commencent. Un instant que j'espère et redoute en même temps. Et si, malgré l'envie de rouler, je n'y arrivais pas ? Je suis rassuré, ça va mieux que je ne le craignais. Même gêné par mes contusions et mes côtes, je parviens à conduire. Pas question de forcer au freinage ni de malmener la moto dans les enchaînements. Là, j'ai vraiment l'impression de subir la Guzz' et non de la piloter mais on réalise malgré tout le 10^e temps des essais de nuit, ce qui est honorable. La moto va bien mais il subsiste un problème de stabilité en bout de ligne droite qui est plus préoccupant maintenant qu'on a le droit de tirer dans le moteur à plus de 7 000 tours. En fait, je ne parviens pas à rester à fond tant les louvoiements pren-

nent de l'ampleur. Je coupe pour stabiliser la moto avant de prendre les freins pour l'épingle d'Adelaïde. Charles-Artigues, sur l'autre moto, connaît les mêmes problèmes, mais lui s'accroche et réalise des temps canons. Echaudé par ma gamelle du matin, je me méfie de tout et de tout le monde, mes plus grosses frayeurs étant provoquées par le panache de fumée lâché par nombre de machines (japonaises comprises) au rétrogradage. Cette séance nous a tous remonté le moral. On sera au départ du Bol d'Or Classic et c'est bien là l'essentiel.



Chalumeau et baguette en mains, Charles-Artigues s'emploie à redonner figure normale à notre moto.

Le temps de ranger le matériel et de mettre les motos à l'abri, la nuit est bien entamée quand on se retrouve sous l'auvent pour un dîner qui va se prolonger fort tard. Tout le monde est là, les familles Ifrah et Charles-Artigues au complet, "l'équipe technique" et les pilotes. Soit une petite quinzaine de personnes attablées. Les nouilles "trois minutes" qui ont dû en passer 30 dans l'eau bouillante sont un peu collantes mais les poulets rôtis sont parfaits. Et puis le Saint-Amour apporté par Daniel Moquet, l'équipier de Charles-Artigues, est super tout comme ses cerises à l'eau-de-vie. Vient le moment où il faut se quitter. Fabrice, le photographe, et moi regagnons notre hôtel. Malgré la chambre surchauffée, je dors plutôt bien. Ce n'est pas le cas de Fabrice qui, harcelé par mes ronflements, préférera finir la nuit dans la voiture.

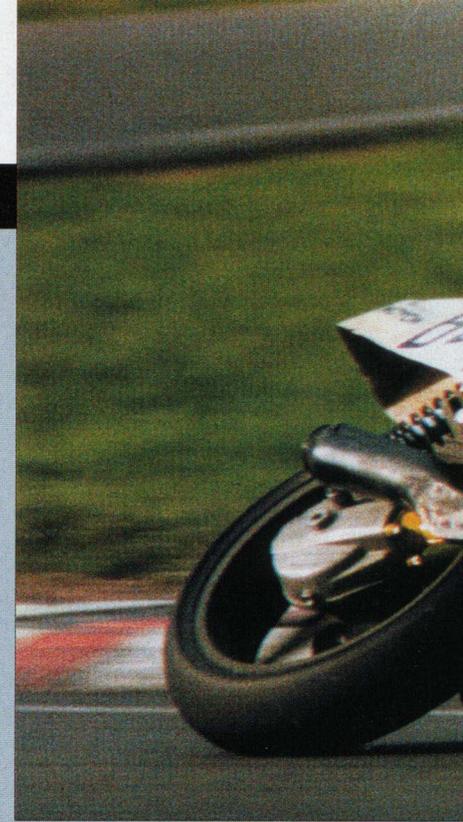
Dimanche 13 juillet

La performance de Charles-Artigues aux essais en a épaté plus d'un et le paddock s'étonne de la vélocité de la Guzzi Moto Bel'. Jean-Paul Boinet n'en revient pas du mal qu'il a eu à garder le contact avec le twin

La rapidité des Guz Moto Bel' intrigue

Moto Bel' 25 ans de Guzzi

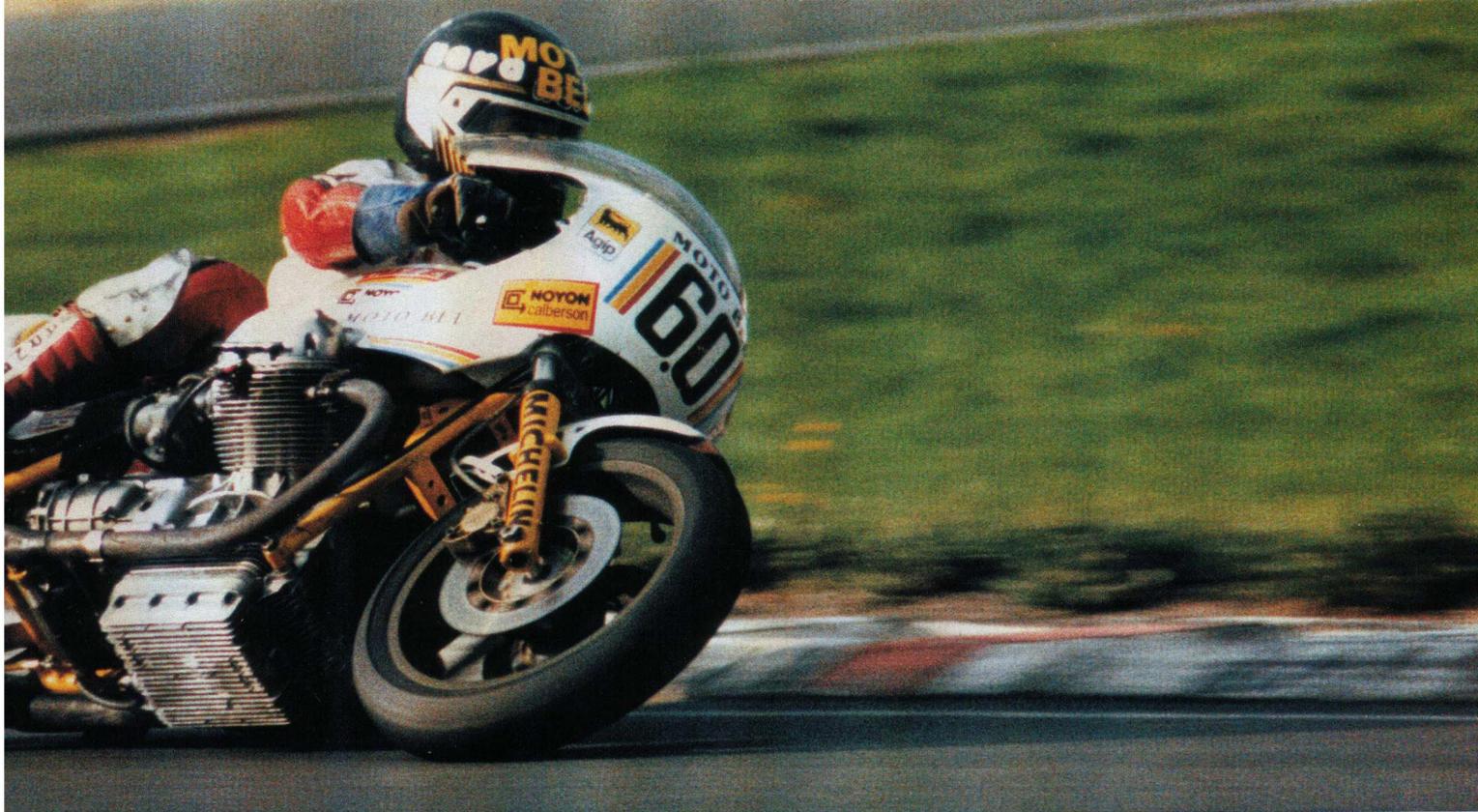
En juillet 1979 Jacques Ifrah quitte le bureau d'études où il travaille pour ouvrir un magasin de motos à Levallois-Perret, commune limitrophe de la capitale. Moto Bel' est né. « *J'avais toujours fait de la moto et j'avais envie de créer quelque chose.* » Par goût pour la marque mais aussi du fait des circonstances (la possibilité d'être concessionnaire), Jacques décide de se concentrer sur Moto Guzzi. Passionné de course, il engage dès l'année suivante une machine aux 24 Heures du Mans, une Bimota SB3. Lorsque la Seudem qui importe Guzzi en France cesse son activité compétition, Moto Bel' reprend le flambeau et aligne un twin dans les épreuves d'endurance. Une aventure qui va prendre fin en 1985 après un beau résultat au Mans. Un souvenir fort : « *On était la seule non japonaise à l'arrivée. Un de nos points forts en endurance était le travail au stand. Dès 1983 on avait des vannes Zenith, ce qui était rare pour une équipe privée, et on exploitait à fond l'autonomie de la Guzzi.* » Championnat de France Supermotard (avec un titre pour Drobecq en catégorie quatre-temps), participation au programme rallye-raid du nouvel



importateur qui prépare le Dakar, servent d'intermède avant un retour à la piste en 1987 par le biais de la Bataille des Twins. « *Notre plus belle saison fut 1989 avec Dominique Bonvicini comme pilote. On était en tête à une course de la fin face à six ou sept Ducatis 851.* » L'année suivante, la Guzzi Moto Bel' se fait remarquer lors de la manche italienne du championnat d'Europe des twins courue à Monza. « *L'usine, qui était représentée par la fameuse moto*



La Le Mans au départ du Bol d'Argent 1980, disputé à Monthléry : c'est la n° 13 du Bol Classic !



de Dr John, nous avait fait parvenir six semaines avant l'épreuve un moteur quatre soupapes.

Une quatre soupapes qui avionne

A nous de construire la moto autour. Et notre moto allait se montrer si rapide que M. Donghi, alors directeur de Guzzi, me promit une aide... qui n'est jamais venue. » La course à l'armement freine les ardeurs de Moto Bel', qui interrompt sa présence sportive de 1991 à 1994. La sortie commerciale de la 1000 Daytona pousse l'équipe à s'engager aux 24 Heures. Mais catastrophe, la moto ne se qualifie pas. « Je pensais que l'usine avait fait une moto de course mais elle était inutilisable, à cause d'un châssis épouvantable. » Du coup, Ifrah met en place un programme de développement approfondi où son expérience et celle de collaborateurs fidèles pourront s'exprimer. Rien ne les effraie, usiner des vilebrequins en partant d'un bloc d'acier forgé, modifier les côtes d'alésage et de course, refaire des boîtes, des ponts, tout sera fait à la manière Moto Bel'. Ce travail incroyable va finir par porter ses fruits et la Guzzi quatre soupapes finit 3^e du championnat pro-twin 1998 avec Christophe Charles-Artigues, lequel décroche le titre l'année suivante pour finir de nouveau 3^e en 2000 à quelques points des deux premiers. La première édition du Bol d'Or Classic va donner à Jacques Ifrah et son équipe une nouvelle occasion de démontrer son savoir-faire. Qu'elles soient à deux ou quatre soupapes, à carbus ou à injection, les Moto Guzzi sorties de l'ancre de Moto Bel' envoient de l'air.

Moto Bel', 85 rue Victor Hugo, 92300 Levallois-Perret. Tél. 01 47 31 71 33



Bol 1987, Bonvicini sur la moto à cadre endurance et moteur à course courte.

Drobecq remporta la catégorie 4T du championnat de France 1986 avec ce joli bitza de V65TT et de Lario.



Bol 1984 : Bonvicini sur la 1000 Le Mans. Le même cadre sera réutilisé pour la Bataille des Twins en 1987 et pour la moto victorieuse au Bol d'or Classic.

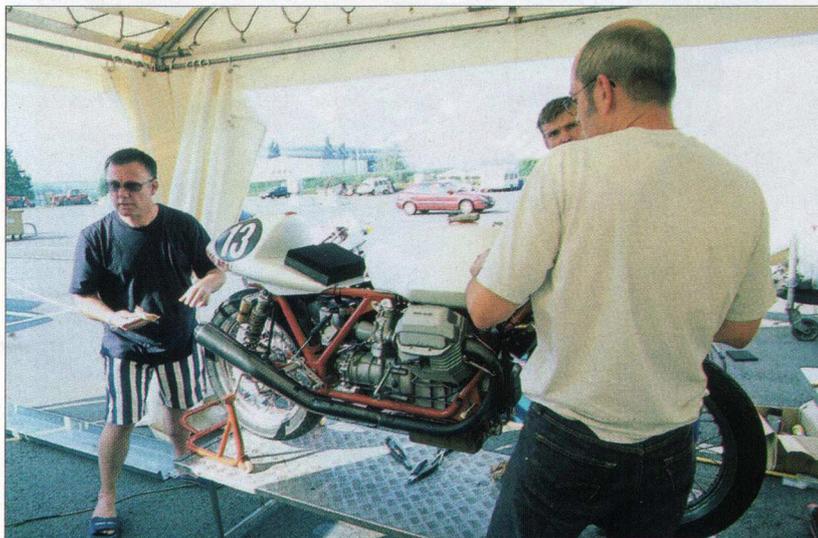
Remise en état, la Guzzi roule sans s'essouffler

culbuté dans la ligne droite. Mais son équipier, Jean Claude Chemarin, d'ajouter : « *le Charles-Artigues, il amuse pas le terrain non plus* ». La chaleur, écrasante, s'est installée dès les premières heures du jour. On attend le départ de la première manche. Christophe (Gaime) a dû se résoudre à l'idée de prendre le départ. Je sens bien que cette perspective le stresse mais je suis incapable de faire un mouvement un tant soit peu rapide. Alors courir (à pieds), ce n'est même pas la peine d'y penser.

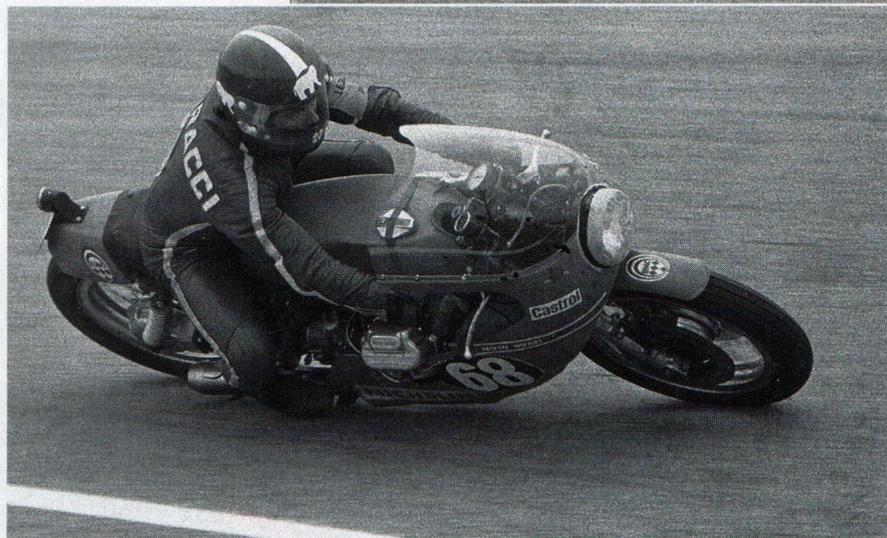
Christophe va donc partir en premier et rester un peu plus d'une demi-heure en piste, pour réduire à 20-25 minutes mon temps de roulage. Je le sens tendu. Il répète avec l'équipe la procédure pour démarrer le mieux possible. A 14 h 50, les motos prennent position en épi le long du muret des stands. A 15 h 00 le directeur de course abaisse le drapeau pour le départ du premier Bol d'Or Classic. Christophe a bien retenu la leçon. Il réalise un départ canon et se retrouve avec les hommes de tête. Il boucle son premier tour à la 14^e place. Ensuite, sa position va fluctuer au gré des dépassements. Je devine à ses chronos irréguliers qu'il a du mal à se lâcher, à entrer totalement dans la course et que rouler en paquet le freine beaucoup. Il s'arrête après 30'. Je repars, mais très vite mes côtes me font terriblement souffrir. Au freinage j'ai l'impression qu'une barre de fer me rentre dans les flancs, et je n'arrive pas à bouger sur la moto pour négocier les enchaînements. J'ai si mal que je préfère écouter mon relais pourtant déjà bref car je redoute de faire une bêtise. Je préviens le stand par de grands signes et quand je m'arrête au tour suivant, Christophe est prêt. Il n'a que le temps de boucler un tour. On termine à la 10^e place ce qui, compte tenu des circonstances, nous va très bien. Sur la n°12, Charles-Artigues et Moquet sont seconds à cinq secondes de Boinet et Chemarin sur la TZ 750.

Course 2 (La nuit)

Christophe ne réédite pas son super départ de l'après-midi. Il n'arrive pas à redémarrer. Il faut l'aide de Jacques et une bonne dizaine de mètres de poussette



**Bol d'Or 1972.
Riva (assis)
et Mandracci
(action ci-dessous)
font équipe sur
une 850 d'usine.
Ils finiront 4^e après
avoir été en tête
pendant 18 heures.
A côté, la n° 69 de
Krajka-Douniaux.**



**Avant sa chute, Momo
est fringuant et fait
le malin avec
son bermuda
et ses tongues...**

pour relancer le gros twin qui comprime dur. Loin de se décourager, Christophe semble déterminé à rattraper le temps perdu. Le voilà qui entame une remontée opiniâtre avec des chronos plus rapides de plus de 2 secondes par rapport à l'après-midi. En quelques tours il a réussi à hisser la moto à la 14^e place. Il prend telle ment goût à la bagarre qu'il en oublierait presque qu'il s'agit d'une course en équipage et ne rentre dans les stands qu'au bout de 38' de course. Je me sens mieux, la chaleur est moins suffocante et le pneu neuf que nous a passé Dunlop atténue les phénomènes de louvoiement à haute vitesse. J'arrive à tirer 7 500 tours quasiment jusqu'au point de freinage de l'épingle d'Adelaïde. La 12 caracole en tête, libérée de la menace de l'OW de Boinet-Chemarin qui a bloqué sa boîte de vitesse. J'arrive moi aussi à descendre mes temps mais je souffre beaucoup et dès que j'essaie de forcer le rythme j'ai du mal à bien enchaîner les opérations : freiner, donner le coup de gaz pour rétrograder, incliner la moto, tout m'est pénible et je dois décomposer les mouvements. On termine malgré tout à la 8^e place de cette manche, ce qui nous met à la 7^e place au général.

En plus la chance s'est mise de notre côté. En effet, sitôt le drapeau à damiers passé, la moto s'est mise à ratatouiller très fort. J'ai perdu un cylindre et me



retrouve obligé de boucler le tour de décélération au ralenti. D'autres n'ont pas eu cette veine, et les abandons sur ennuis mécaniques ont été nombreux. Les anciennes souffrent. Les anciens aussi... mais on s'accroche.

Lundi 14 juillet. Course 3

La canicule, encore et toujours. Le souci que j'ai rencontré après l'arrivée de la course d'hier soir était bénin. Une petite pièce dans un des carbus a cassé empêchant la montée du boisseau. Il n'a fallu que quelques minutes à Jean-Michel et Bernard pour diagnostiquer la panne et la réparer. La Guzz' a retrouvé son beau bruit grave et son tempo si particulier de moissonneuse au ralenti. Christophe semble s'habituer à l'épreuve du départ. Je le sens même très remonté et impatient d'en découdre sur la piste. Ça se confirme avec un passage en 9^e position à l'issue du premier tour de cette troisième et dernière manche. Il se plait tellement sur la moto qu'il en oublie le règlement de l'épreuve qui impose un changement de pilote avant la 40^e minute de course. Il passe à fond sous le portique à 15 h 38 pour un nouveau tour. Christophe m'apprendra plus tard qu'il commençait à bien s'amuser et à vraiment entrer dans la course au point de négliger les ondulations de la moto dans la ligne droite. Jusqu'à ce que le mouvement de lacet se transforme en vrai rodéo avec tentative d'éjection du pilote. Comme souvent après un guidonnage violent, on se retrouve sans frein. Nouvelle sueur froide pour Christophe qui pompe sur le levier sans ménagement et déclenche bien entendu un sévère blocage de la roue avant lorsque le double disque retrouve son efficacité. Perturbé par cette séquence sauvage, il en a oublié le stand. Résultat, je vais être arrêté au drapeau noir et écopé d'un "stop and go" de 20 secondes qui nous fait perdre quelques places. On finit malgré tout 8^e de cette manche, ce qui nous installe à une 7^e place inespérée au général.

On a bien fait de s'accrocher. L'autre moto de

La course de nuit vient de s'achever. Nous sommes 7^e au général et la n° 12 vient de prendre la tête du Bol Classic. René Guili est intrigué.

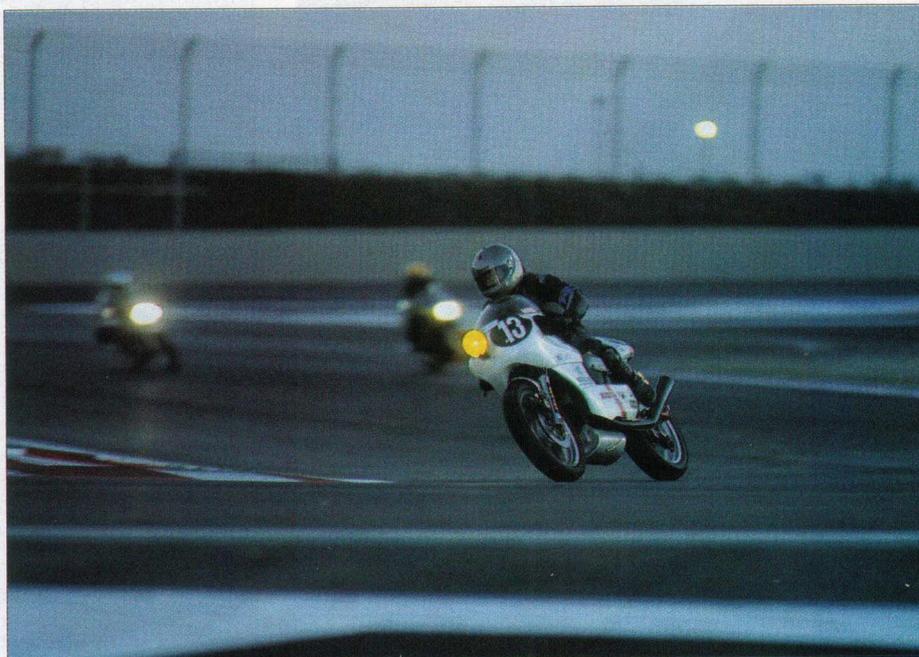
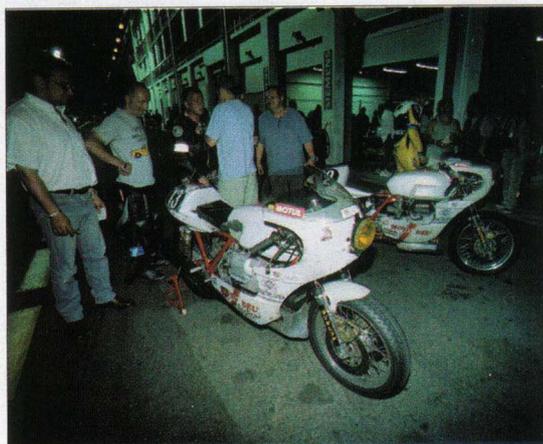
Christophe découvre l'ambiance magique de "Magny-Cours by night".

Merci

... à Dunlop (pneus), Öhlins (amortisseurs), Mad (caoutchoucs Progrid), Moto Evasion (plaques de course) et au duo Tillier-Budillon sans qui rien n'aurait été possible.



Pendant que Melle Ifrah s'en paie une tranche, Jean-Michel Denis peaufine la préparation.

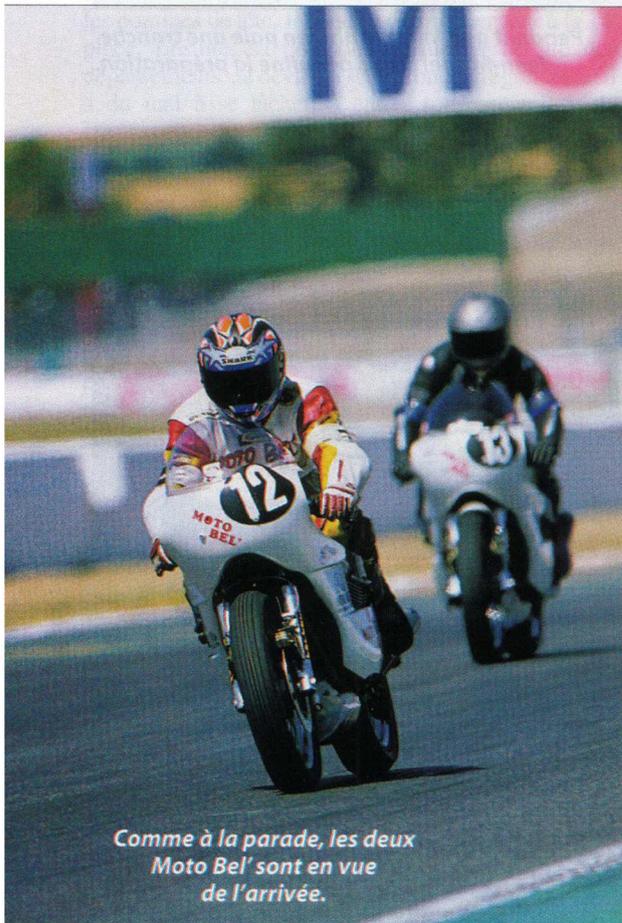


Moto Bel' révèle le vrai potentiel du twin Guzzi

l'équipe, la n°12, finit seconde de cette troisième manche derrière "Fifi" Michel et Gilles Husson qui ont marché comme des avions avec leur TZ 750, mais la Guzzi l'emporte au général, et de belle manière.

Recette gagnante

Malgré sa réserve naturelle, Jacques Ifrah a du mal à cacher son plaisir de voir une de ses motos s'imposer. On sent une pointe de fierté légitime. Plus expansifs, Bernard et Jean-Michel savourent la récompense de leurs heures de travail. Charles-Artigues n'est pas mécontent non plus de la démonstration qu'il a donnée pendant ces deux jours. Ce gars est un rapide, ça



Comme à la parade, les deux Moto Bel' sont en vue de l'arrivée.

se sait depuis longtemps mais il est toujours bon de pouvoir le rappeler. Daniel Moquet est radieux. Victime d'une grave chute en 1985, il n'avait plus conduit de moto en course depuis 18 ans. « J'ai flashé sur l'idée du Bol d'or Classic. J'ai demandé à Jacques s'il n'aurait pas une place pour moi. Et puis voilà. » Sa présence sur la plus haute marche du podium est presque un résumé de ce premier Bol d'Or Classic. Une moto superbement préparée, un pilote rapide et un gentleman-rider qui sait tenir sa place, le succès tenait dans cette recette.

Les Guzzi du Bol Classic

Préparation poussée

En apprenant la création du Bol d'Or Classic, Jacques Ifrah se dit dans un premier temps qu'il pourrait reconstruire assez aisément deux machines en puisant dans son vieux stock de pièces datant des Bols d'Argent 1979-80. Mais il dut vite se rendre à l'évidence. Peu de choses, pour ne pas dire presque rien de ces vaillantes Le Mans n'était récupérable. Il allait donc falloir repartir de zéro. Jacques, épaulé par le fidèle Bernard, un ingénieur en aéronautique à la retraite qui possède une formidable connaissance des alliages et des traitements de matériaux, plus le concours de Jean-Michel, va donc lancer la fabrication de deux Le Mans répondant au règlement du Bol d'Or Classic mais bénéficiant de tout l'acquis technique accumulé ces dernières années avec la quatre-soupapes de Pro-twin. Un programme qui va démarrer dès le mois de janvier pour se conduire à quelques jours de la course après des nuits très courtes. « Le problème avec Guzzi est qu'il n'existe rien d'autre que les pièces d'origine, donc si l'on veut quelque chose de spécial il faut le faire soi-même, » explique

Jacques comme pour justifier 20 années d'acharnement à faire galoper les Guzzi. On commence petit et on finit par fabriquer la quasi-totalité du moteur : cylindres Nikasil, pignons de boîte, couples coniques de pont, vilebrequins, etc. « L'important est d'avoir un réseau de fournisseurs qui acceptent de travailler à la pièce. C'est beaucoup une affaire de relationnel, de liens que l'on tisse avec le temps. »

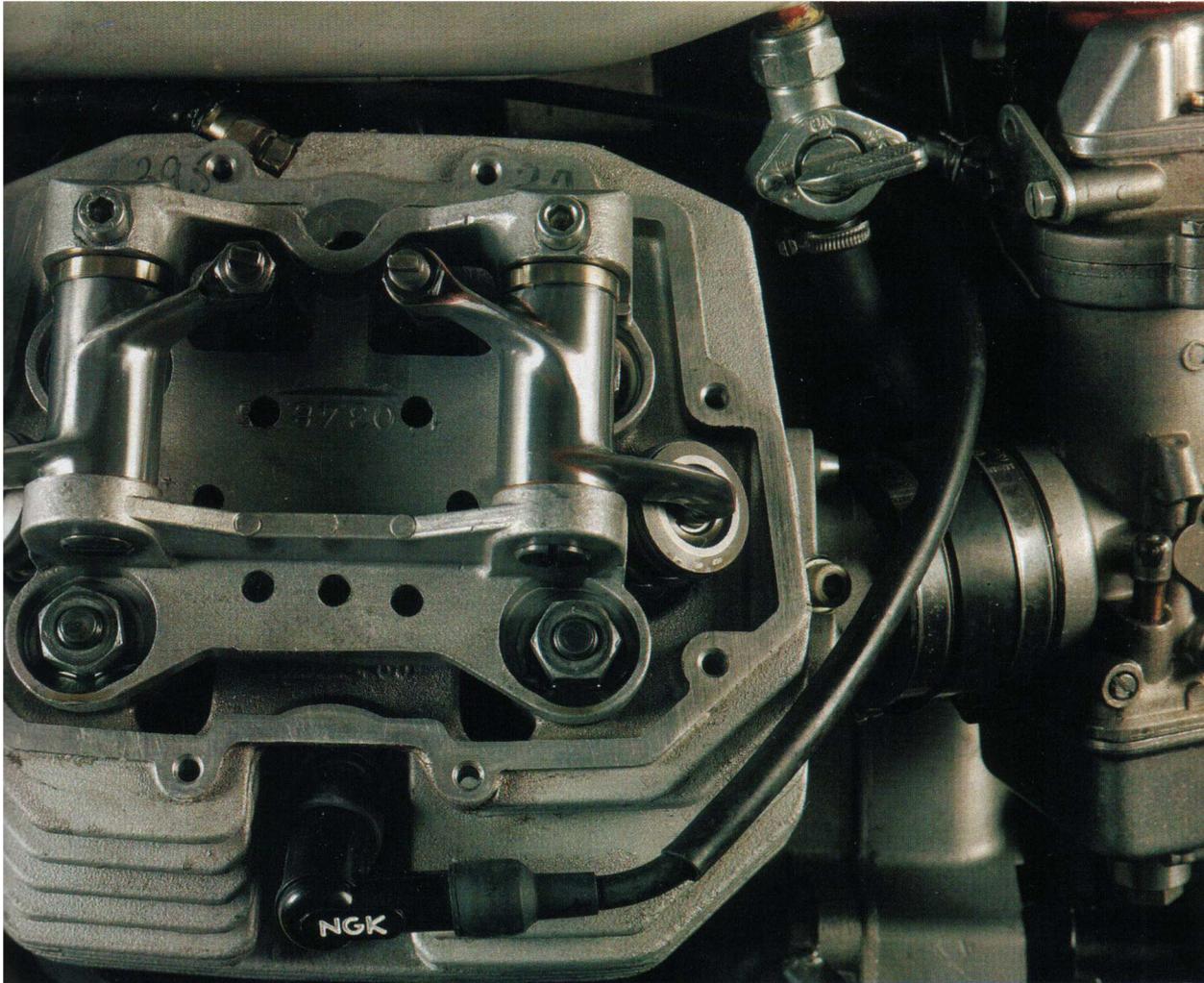
High tech

Aujourd'hui Ifrah est connu des spécialistes les plus pointus, ceux qui travaillent pour la F1 ou les WRC de rallye. « Au terme de son développement, notre quatre-soupapes fournissait 140 ch. Pour y parvenir, il faut des pièces bien dessinées et très soigneusement réalisées. Il faut compter un mois de travail rien que pour le vilebrequin usiné à partir d'un bloc d'acier forgé. Le gain de poids est de 2 kg et la solidité incomparable. Tout est refait, boîte, embrayage, sélection, culasses. La forme des soupapes et chambres de combustion est définie au moyen d'un "flow bench" Superflow 110.

Les motos engagées au Bol Classic sont à la base des 1000 Le Mans dont la cylindrée a été portée à 1 100 cm³ en augmentant l'alésage, la course d'origine de 78 mm étant conservée. Le vilo maison reçoit des bielles fabriquées en Autriche chez Pankl, alors que les pistons forgés à deux segments sont des Wahl allemands. Pour obtenir une meilleure combustion, une deuxième bougie est adoptée ce qui nécessite une petite modification du circuit de graissage. Les culasses d'origine



Profil de cames retouché, traitement particulier, les arbres sont bien entendus spécialement adaptés.



Gros plan sur la culasse de la n° 13 avec sa culbuterie très soignée.

reçoivent un petit squish pour ramener les gaz au centre de la chambre. Les soupapes sont d'origine tout comme les ressorts et les coupelles alors que les arbres à cames, d'origine là aussi, ont été retailés. La levée est augmentée d'1 mm et le temps de remplissage est allongé. Les carburateurs sont des Dell Orto de 40 mm réalésés à 41,5. Avec une telle préparation la puissance doit, selon Jacques Ibrah, approcher les 100 ch, ce qui représente un beau résultat pour un gros V-twin culbuté. La partie-cycle conserve le cadre et le bras Guzzi. La fourche, bien que gardant l'aspect de l'origine a été entièrement refaite. Les jantes en alu rayonnées de 18 de diamètre font 2,5 et 3,5 de large. Les freins sont les Brembo fonte d'époque, avec des étriers à deux pistons opposés. Guidons, commandes, platines de repose-pieds, articulations de sélecteur, supports de selle et d'instruments sont faits maison. Tout comme le carénage et la selle. »

Les culasses font l'objet d'un travail important tant du côté chambre qu'au niveau des conduits. Les pistons sont des Wahl à deux segments et chemise courte.

Pour la course, Moto Bel' fabrique ses propres vilebrequins (au second plan) à partir de blocs d'acier forgé.

