

France 6,20 € - Andorre 6,20 € - Belgique-Luxembourg 7,25 € - DOM 7,25 € - ST Domingue 7,50 € - Suisse 12,60 CHF - Canada 10,25 \$CAN - Tunisie 9,3 TND - Pays Afrique 4800 XAF

CafeRacer

O R I G I N A L



CLUB
CUST

BONNE
EXPÉRIMENT

PRÉPAS
MOTO BEL' MB9, TRIUMPH T3
HURRICANE, CRAZY RACERS
NORTON ET DUCATI

MAGAZINE
VISITE CHEZ PATON
WHEELS & WAVES 2014



M 04973 - 70 - F: 6,20 €



SÉRIE LAZARD/SCAMPIERD TIT TRIUMPH/NEW OR LEAD



DOMINO



Le domino est un costume de carnaval, surmonté d'un capuchon. Ainsi croit-on deviner ici deux Moto Guzzi V7, mais sous la capuche se cachent deux Bellagio. By Moto Bel'.

Par Zef Enault, photos Albin Carrière.



❶ Cette version Gulf de la MB9 a été montée avec le petit phare (14 cm). ❷ Le compte-tours additionnel Koso indique aussi la température moteur. ❸ Les petits clignos en embouts de guidon sont assez visibles.



Avant, il y avait la Bellagio. Elle n'a pas connu de succès en France, malgré un heureux 940 cm³, joyeux et agréable. À l'évidence il fallait faire quelque chose de joli et presque sportif avec ce moteur. À l'évidence, seul un vrai pro, préparateur expérimenté, expert en Moto Guzzi pouvait s'emparer de ce projet: Jacques Ifrah, fondateur de la maison Moto Bel'. Mais ce n'est pas comme ça que ça s'est passé. « *Pas mal de clients nous demandaient une V7 avec plus de peps, la Bellagio s'est imposée comme la meilleure solution. On n'a pas spécialement cherché à faire une prépa sur base de Bellagio.* »

Bref, la MB9 est née. Deux exemplaires roulent déjà, avec lesquels nous nous sommes baladés. La MB9 n'est pas une œuvre d'art, c'est une jolie moto qui roule, pensée pour durer, pour être à la fois efficace et plaisante. D'où un gros boulot d'adaptation pour chacune des pièces, qui travestissent la Bellagio en méga V7. Des dizaines d'entretoises taillées sur mesure, de pattes de fixation pour le phare, le réservoir ou le silencieux d'échappement, d'astuces pour cacher les vilains fils du faisceau, la confection d'une boîte pour la batterie, le travail classique de l'habile préparateur, soi-

gneux et chevronné, qui a connu toutes les galères durant sa longue carrière et ne veut plus en entendre parler. Qu'est-ce qu'un préparateur? Quelqu'un qui améliore la base d'origine, à tous points de vue.

PLUS LÉGÈRE

La MB9 pèse entre 10 et 20 kilos de moins qu'une Bellagio, selon les pièces choisies dans la liste proposée par Moto Bel'. Avec la position de conduite roadster, seul l'esprit du 940 cm³ perdure. Bye la position de conduite custom, le réservoir ventru. Plus fort encore, sur la Gulf (version bleue, fierté de Blaise, son propriétaire), la jante arrière a été remplacée pour passer un pneu plus fin (160 au lieu de 180 d'origine). Encore de la maniabilité gagnée. La selle étroite compense la hauteur d'assise, plus élevée. Comme pour tout le reste, la selle est au choix. Les MB9 s'envisagent selon l'imagination de l'acheteur, tempérée par le pragmatisme de Jacques. La base: moteur, cadre et transmission de Bellagio d'origine, réservoir de Guzzi V7 (contenant 4 litres de plus que celui de la Bellagio), carter latéraux en alu taillés dans la masse, cache culbus et protections de bougie, platines repose-pieds et pose de filtres à air BMC (avec réglage du mélange air/essence en

Les MB9 s'envisagent selon
l'imagination de l'acheteur, tempérée
par le pragmatisme de Jacques.





① On aperçoit ici les deux montants, fixés au té inférieur, qui viennent soutenir le phare. ② Le moteur de la Bellagio méritait depuis longtemps d'être exploitée sur une moto plus «roadster».

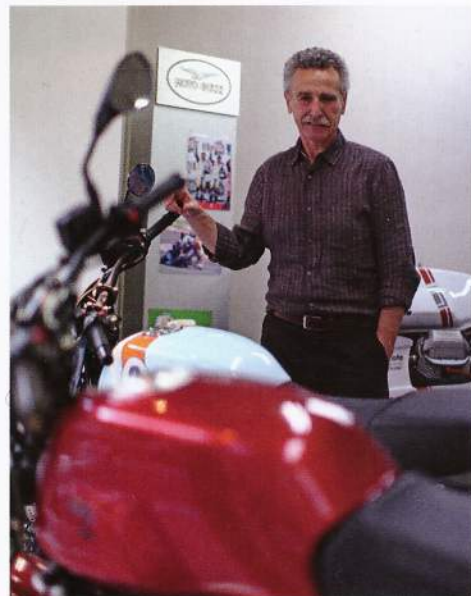
conséquence). Les rétroviseurs, le phare, l'échappement Mistral et une foule d'autres pièces sont au choix du client. Le pack standard coûte 15 490 € sur base de moto neuve, et 5 979 € si l'on vient avec sa propre Bellagio (cette Guzzi se trouve d'occasion à environ 7 000 €). La version Gulf (la bleue, bien sûr) prêtée par Blaise coûte 18 220 €, avec une peinture spéciale quatre couleurs, des clignotants en embout de guidon, un compte-tours Koso indiquant la température moteur, la fourche et ses tés peints en noir...

Voilà ce que coûte une vraie prépa réalisée dans les règles de l'art, et toutes les heures de main d'œuvre ne sont pas comptées: le délai est d'environ six semaines. Très rapide...

Le 940 pétarade, gronde à travers l'échappement Mistral, se balance de droite et de gauche et donne corps au fameux caractère Guzzi. La MB9 ne craint pas la pluie comme dit Jacques, pas plus que le voyage ou la conduite rapide. Une vraie belle moto, avec des bons pneus et des suspensions performantes. Ou comment rouler tous les jours en esthète. **ZE**



DEPUIS 1979



Jacques Ifrah fête cette année le 35^{ème} anniversaire de sa concession. 35 ans de Moto Guzzi. Il a aussi été agent Suzuki et Bimota à une époque, et Aprilia dans les années 90, « on faisait beaucoup de ventes mais aussi beaucoup d'atelier ».

Les 125 sportives deux-temps (Futura, AF1...) connaissaient de gros problèmes d'embellage, et Moto Bel' n'a plus travaillé avec cette autre marque italienne. Jacques avait aussi fort à faire avec ses motos engagées en course, notamment en endurance (24 Heures du Mans et Bol d'Or de 1982 à 1985), puis en Bataille des Twins avec le pilote Dominique Bonvicini. « On a eu en 1988 le premier moteur proto 1000 cm³ à 4 soupapes, la base de la future Daytona. L'année où la Ducati 851 est sortie... L'ingénieur Umberto Todero, qui devait bien avoir dans les 80 balais à l'époque, nous l'avait passé deux mois avant la course de Monza, on a dû faire un châssis en catastrophe. On a quand même fini quatrième » se souvient Jacques. Maintenant, et depuis 1998, il fait courir ses motos au Bol d'Or Classic et en Sport Twin avec son pilote fétiche, Christophe Charles-Artigue.



Moto Bel', 85 rue Victor Hugo, 92300 Levallois Perret. Tél: 01 47 31 71 33.
www.motobel.fr