

MOTO

MOTO

750 KAWASAKI ENDURANCE



MOTO JBB

JBB 750 KAWASAKI ENDURANCE



“ En 1994, lors des 1000 km du circuit Carole, la JBB s’offrira le record du tour en course après une 4^{ème} place aux essais ”

HISTOIRE.

Cette moto est la 3ème génération de moto de course d’Endurance étudiée et fabriquée par la petite équipe de Jean-Bertrand Bruneau (JBB) en 1992. Cette moto JBB à moteur de Kawasaki 750 ZXR est la seule à avoir été construite et ayant participé à des épreuves d’Endurance de 1992 à 1995.

Une deuxième machine identique a été construite à l’époque mais jamais terminée, faute de budget. Aujourd’hui cette deuxième machine est en passe d’être terminée grâce au programme de rénovation des motos JBB mis en place par Yves Kerlo (kerlo Classic : www.kerloclassic.com).

TECHNOLOGIE.

A cette période Yamaha lance en série une suspension avant à bras sur la GTS. Cette JBB 750 Kawasaki attire donc tous les regards, le respect et l’intérêt de la presse spécialisée qui lui confère un « Must » technologique avec ses suspensions avant à double triangle, arrière mono-bras (toutes deux à progressivité variable), son moyeu avant directionnel, sa direction à biellettes et son moteur porteur. Mais aussi la magnifique coque alu qui officie comme réservoir, support de selle et d’axe de direction, le recentrage des masses vers le centre de gravité de tous les éléments, y compris les deux amortisseurs enserrant au plus près le moteur. Et les phares Valéo à parabole complexe dessinant un faisceau plat faisant preuve de l’ingéniosité du concepteur, les extérieurs montés inclinés assurant un éclairage normal une fois la moto sur l’angle.

“ Une moto révolutionnaire où les suspensions fixées directement sur le moteur ont permis de supprimer le cadre et d’arriver à un poids plume de 160 kg ”



PRESSE.

A l’époque la presse spécialisée décrit cette moto JBB comme « une moto novatrice incroyablement basse, super compacte en même temps qu’aérée, dégageant une grande impression de légèreté et d’agressivité ; à la fois très sophistiquée et d’une superbe simplicité, avec une roue avant visuellement aussi grosse que la roue arrière et trois yeux qui ajoutent au mystère de la bête... ».

Le journaliste H. Guélo relatait en 1992 dans le n°147 du magazine Moto1, une anecdote sur le poids plume de la JBB lors du contrôle technique des 24H du Mans 1992 : « On a d’ailleurs vu bien des visages admiratifs au moment de la pesée ; 10 kg de moins que la Yamaha officielle... ».

PILOTES.

Bertrand Sébilleau : « Ce qui surprend, c’est que rien ne surprend justement, hormis l’étonnante aisance de la machine et sa rigidité sans faille. Le feeling est parfait et très conventionnel, la stabilité impeccable, tant en ligne droite que sur l’angle. La suspension avant assure un guidage de la roue très précis tout en se montrant confortable, au freinage notamment... »

Jean-Louis Tranois : En 1995, le pilote de renom Jean-Louis Tranois habitué à rouler sur Yamaha YZF 750 semi-officielle dans le Championnat du Monde d’Endurance, disait, après avoir effectué sur le circuit Bugatti du Mans ses premiers tours de roue aux commandes de la JBB 750 à moteur Kawasaki « La JBB est une moto très stable dans les grandes courbes (Dunlop, virage du Musée) contrairement à la Yamaha, le train avant ne présente aucun dribbling. Le freinage sans mordant dans le premier tour (disque carbone) devient très puissant dès que le disque est à bonne température. Il est d’autant plus agréable que

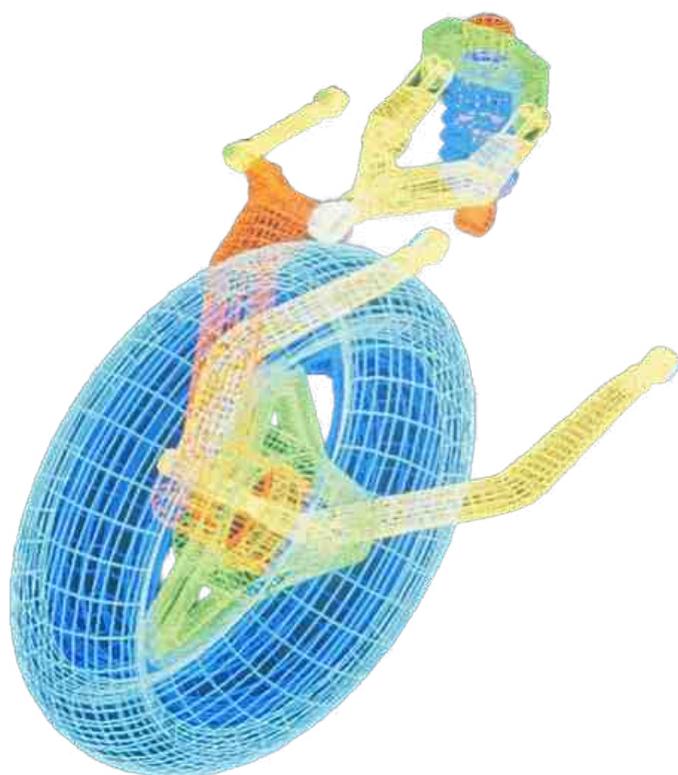
la moto ne présente pas de transfert de masse important lors de la prise du levier. Il est également très intéressant de constater le nombre important de réglages sur le train avant. Ces réglages s'effectuent d'ailleurs très rapidement, ce qui est une bonne chose pour l'endurance. Le poids très léger de la moto permet également de passer rapidement dans les chicanes ou dans les enchaînements de virages lents. Cette moto mérite largement d'être d'avantage développée car en une seule journée d'essai, il m'a été possible de réaliser les mêmes chronomètres qu'avec la Yamaha dans les mêmes conditions de roulage. »

Dominique Marzloff : En 1996, le pilote de renom Dominique Marzloff (Champion de France Superbike 95) parlait en ces termes de l'essai de la JBB 750 à moteur Kawasaki (version Superbike) « A la prise de contact la compacité de la moto surprend. La position très basse du pilote paraît un inconvénient physique mais devient rapidement un avantage technique du fait du rapprochement du corps du centre de gravité.

Une fois lancée sur la piste, la moto donne l'impression de coller au sol. La rigidité du train avant ainsi que sa géométrie permettent des freinages très tardifs à comparer à une moto traditionnelle, ainsi que des entrées en courbes étonnantes et tout à fait fantastiques.

La stabilité en courbe semble irréprochable et imperturbable malgré les irrégularités de la piste. Finalement, il est très difficile de trouver des défauts importants et conséquents tant cette moto étonne par son efficacité dans tous les domaines. »

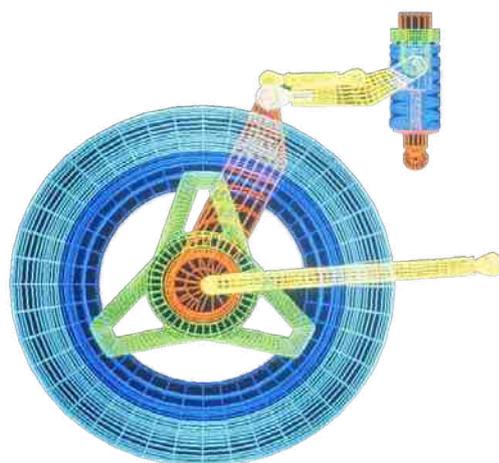
CONCEPT TRAIN AVANT JBB T.S.S. *Triangular Steering System*



SPÉCIFICATIONS

MOTEUR : Moteur Kawasaki 750 ZXR, 4 cylindres 4 temps en ligne.
CHÂSSIS : Moteur porteur, coque alu faisant office de réservoir et de support de selle et de direction.
PUISSANCE : 125 ch.
SUSPENSIONS : Av. et Ar. oscillants à progressivité variable (anti-plongée variable à l'Av.) et mono-amortisseurs commandés par biellettes, Av. à double triangles superposés, Ar. mono-bras.
DEBATTEMENT-SUSPENSIONS : Av. 105 mm, Ar. 120 mm.
DIRECTION : A biellettes et rotule dans le moyeu.
OPTIQUES : 3 optiques de phare Valeo à surface complexe (905 Peugeot Endurance).
FREINS : Av. simple disque carbone \varnothing 305 mm, étrier JBB 6 pistons aluminium, Ar. simple disque 230 mm, étrier 2 pistons.
CHASSE : Réglable de 15° à 25°.
EMPATTEMENT : Réglable de 1350 mm à 1410 mm.
POIDS : 160 kg à sec.
VITESSE : 275 km/h.

① Train avant JBB (T.S.S.) + Disque et étrier



①

RESTAURATION

JBB 750 KAWASAKI ENDURANCE



KERLO CLASSIC.
 Une restauration faite dans les règles de l'art en rénovant et conservant la très grande majorité des pièces d'origines (réservoir, radiateur, boîte à air, carénage, selle, échappement, optiques, roues, partie cycle, divers supports...). Seule, la pince AP 4 pistons d'origine a été remplacée par un étrier JBB 6 pistons en aluminium, conçue ultérieurement pour équiper la Moto JBB Atomo, ainsi que le porte moyeu.

Les couleurs utilisées pour cette restauration sont les couleurs et le numéro de la saison 1994 dans l'épreuve des 24H du Mans Motos (circuit Bugatti). Ces couleurs sont également celles utilisées lors des 1000 km du circuit Carole de 1994 mais avec le numéro de course «12».



- ② Moteur porteur
- ③ 24H du Mans Motos 1994 - n°64 - Michel Robert
- ④ Partie cycle
- ⑤ 24H du Mans Motos 1995 - n°55

COURSES

DATES PILOTES

JBB 750 KAWASAKI ENDURANCE



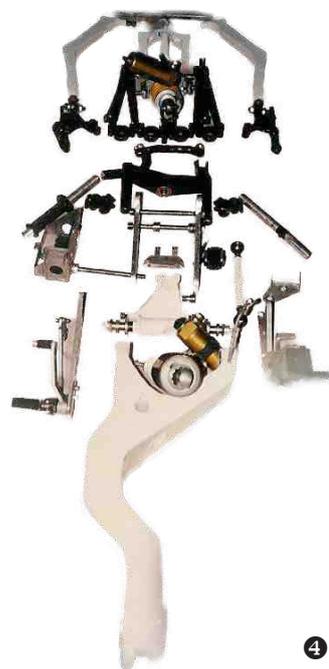
1992
 JBB-Motorhino n°33
 Bol d'Or
 V. Sebilleau,
 X. Fabra,
 Gines.



1994
 24H du Mans, n°64
 1000 km Carole*, n°12
 M. Robert*,
 X. Fabra*,
 C. Loustalet.



1995
 24H du Mans, n°55
 M. Robert,
 J-F Gitton,
 J-P Zecca.



DVD

L'UNIVERS JBB SUR L'INTERNET



jbb-team.blogspot.fr



www.kerloclassic.com



www.renna.fr



www.team-metiss.com

PROPRIÉTAIRES : JBB 750 KAWASAKI n°

1992 / 2017 - Association JBB

2018 / - M. Herlem, J.

