

Passion course

Après avoir fait, notamment sur des BMW, les belles heures du sport motocycliste belge dans les années 70 et 80, Jacky Matagne n'a pas quitté le circuit. Aujourd'hui, depuis la nacelle du circuit de Mettet, c'est lui qui dirige les opérations et veille à votre sécurité. Et à l'occasion, il se souvient...

Alain Berson
photos Karl Glieber & DR



Les BMW ont toujours tenu une grande place dans le monde de la moto en Belgique qui a compté de tous temps des préparateurs et des pilotes de talent. Sans les BMW qui lui ont permis de se mettre en valeur dès ses premières saisons, Jacky Matagne ne se serait peut-être pas retrouvé sur la grille de départ d'un GP 500 du championnat du monde à Spa-Francorchamps ! Tout a commencé en 1974, Jacky fait alors de la route avec une R75/5 avec un groupe de copains : « Nous roulions comme des fous en prenant des risques terribles... » La joyeuse bande écume, en spectateurs, les épreuves moto disputées en Belgique. Le déclic va venir

courir. Et je lui ai répondu qu'avec une BMW on ne pouvait rien faire contre une Honda, une Kawasaki ou une Norton ! » Néanmoins Jacky se décide à prendre une licence "course de côte" et c'est en espérant ne pas être trop ridicule qu'il s'engage à la "côte" de Dinan. En première année de licence, les modifications autorisées sur la moto sont minimes et la R75/5 se voit "préparée" grâce à une paire de bracelets, des cornets aux carburateurs et des mégaphones Dunstall. « J'avais lu qu'Hubert Rigal, en France, reconnaissait les parcours à pied. J'avais fait de même, très sérieusement, en prenant des notes sur tout ce qui pouvait poser un problème... » Les essais

2^e au général et 1^{er} en 750 : « Je m'attendais à être 20 ou 30^e ! » Seul Jules Nys, alors maître incontesté de la discipline, est devant.

Champion de Belgique !

L'épreuve suivante se court à Malmédy et en l'absence de Jules Nys, Jacky remporte le classement général ! En 1974, il va terminer premier de la catégorie 750 sur pratiquement toutes les épreuves. En août se dispute les 24 Heures de Liège à Francorchamps. C'est une épreuve internationale et pour cela il faut une licence "Inter" que l'on ne peut obtenir qu'après un an de compétition. Peu importe, il demande crânement une dérogation. Après une inspection de la FMB et compte tenu de ses résultats, il est autorisé à prendre le départ. Pas mal après quelque mois de course de côte seulement ! Hélas, l'aventure ne dépassera pas les essais. Piqué au vif par un Jacky 15 secondes plus rapide que lui (!) sur l'ancien grand circuit, son coéquipier ruinera la belle

1000 Laverda dans le rai-dillon de l'Eau rouge. Peu importe, la saison 1974 est couronnée par un titre de champion de Belgique 750 en course de côte. En 1975, les moyens financiers manquent, les parents sont opposés à cette vocation et son statut d'étudiant ne remplit pas sa bourse. Néanmoins, la R75/5 est préparée, à titre gracieux, chez Luigi, très connu pour ses préparations sur les BMW... automobiles. Une fourche Cériani est montée ainsi qu'une paire de freins à disque Egli et une roue alu de 16" à l'avant afin d'améliorer la maniabilité. « J'avais plié ma fourche d'origine dans un accident de la route. Jules Nys avait tout ce train avant disponible à la fin de la saison 1974. J'en étais très fier, sauf que sur les BMW tout le monde remontait les moteurs dans les cadres. Moi, avec mon beau train avant, je l'avais descendu ! » Malgré cela, Jacky terminera 3^e du championnat de course de côtes. Mais au championnat belge des circuits, cette même



Départ du Bol d'Or 1978 sur le circuit du Castell. Jacky partageait le guidon de la BMW Otto avec De Radigues...

d'une figure bien connue du motocyclisme belge, Alain Mombaerts, avec lequel Jacky Matagne entretient des relations d'amitié depuis l'âge de 12 ans, époque où ils étaient ensemble au lycée Saint-Louis de Liège ! Alain Mombaerts s'était déjà fait un nom en course de côte : « Il m'a dit que je devrais

se passer sans regarder les chronos et c'est seulement tout à la fin que Jacky se décide à aller voir. « Je découvre, abasourdi que j'ai réalisé le 3^e temps au général et le 1^{er} en 750. J'étais persuadé qu'il y avait une erreur de chronométrage ! » Lors de la course, c'est encore mieux, il termine



Toujours au Bol d'Or 1978 : la BMW sera contrainte à l'abandon après avoir heurté un concurrent qui roulait au ralenti sans lumière !

Il ne faut pas grand-chose pour que Jacky ré-enfile le cuir (ici à Mettet avec la BMW Mombaerts). La flamme de la passion est toujours vive !



roue avant de 16" a trop diminué la garde au sol et la moto n'est pas compétitive. Néanmoins, à Nivelles, avec cette moto, il termine 18° en formule 750 au milieu des "vraies" motos de course ! Pour les 24 Heures de Liège Jacky fait équipe avec Guy Collard, un autre bon BMWiste belge, sur une 90 S. A 2 heures du matin, alors qu'ils sont 18° sur 70,

teur Otto : Le Mans, le Bol d'Or, le Nurburgring. Mais pour les 24 Heures de Liège, un doigt cassé lors d'un exercice de gymnastique l'empêche de prendre le départ. Il est remplacé par Michel Siméon. 1977 va voir Jacky disputer le GP international 750 de

a pris car ils ont abandonné après deux chutes ! »

En 1978, Jacky va retrouver la BMW Otto pour son épreuve fétiche, les 24 Heures de Liège sur le circuit de Spa-Francorchamps. Associé à Jean Knaff et sous une pluie battante, il réalise le 9° temps des essais. « Sous la pluie et sur le grand circuit, nous tournions dans le temps des Honda d'usine alors que dans chaque ligne droite elles prenaient 30 km/h de plus que nous ! » En course, les conditions ne sont pas les mêmes, mais c'est une belle 10° place sur 74 partants que le duo ramène au bout de 24 heures. Cette place qualifie d'office la moto pour le Bol d'Or un mois plus tard. Cette fois, c'est De Radigues qui fait équipe avec Jacky. Hélas, de nuit, ce dernier va chuter en heurtant une moto qui roulait au ralenti tout feu éteint !

Le GP de Belgique en 500 !

Pour 1979 et son Grand Prix national, Jacky peut disposer d'une Suzuki RG 500 ex-Mamola louée à Cooremans. L'occasion est trop belle et ce n'est pas le nouveau revêtement très glissant du circuit de Spa qui va l'empêcher de courir. Cela lui vaudra une 7° place et d'avoir son nom inscrit sur les tablettes du championnat du monde des Grand Prix ! Il retrouvera son ami Alain Mombaerts pour les 1000 km de Mettet sur une Kawasaki 1200 à cadre Martin, mais la casse du vilebrequin les empêchera de terminer. Ce ne sera pas une année chanceuse car à Nivelles, en octo-



24 Heures de Liège 1978, à Spa, avec Jean Knaff. 9° temps aux essais sous la pluie avec les Honda d'usine et 10° à l'arrivée : une belle performance !

c'est l'abandon : le cardan a cédé. L'explication en est une erreur de jeunesse : le bras oscillant a été sablé pour être repeint sans avoir démonté le cardan qui, mal protégé, est resté imprégné de sable !

Les endurances en BMW

En 1976, Jacky ne dispute plus de courses de côte, ses études l'absorbent. Il va disputer les courses d'endurance avec la BMW du prépara-

Mettet au milieu des plus grands pilotes de l'époque. Sa modeste Suzuki 3 cylindres 2 temps de route cour-sifiée lui permettra quand même de prendre une belle 15° place. Il est sollicité pour prendre le départ du Bol d'Or au guidon d'une Yamaha 3 cylindres, mais la moto est difficile à conduire et il n'y a que des pneus de route pour la course. « Il pleuvait et la moto glissait dans tous les sens. J'ai proposé à Michel Siméon, le père de Xavier, de rouler à ma place. Bien m'en

Le Sport Fahrer Ausweiss

Durant les années 70, BMW tenait à récompenser les pilotes qui réalisaient des exploits sportifs avec ses motos. Il était alors possible de faire partie de BMW Motorsport, dirigé par le pilote automobile Jochen Neerparsch. Cela permettait d'avoir accès à certaines pièces "compétition" introuvables dans le réseau. Et Jacky de nous expliquer : « Cela me permettait de récolter de petites primes lorsque je faisais de bons résultats lors d'épreuves internationales. Je recevais aussi de petites coupes dont j'étais très fier car elles étaient toujours siglées BMW Motorsport ! »



Jacky a disputé de nombreuses courses d'endurance sur les BMW de Michel Otto, un préparateur réputé à l'époque. Notez les échappements : on devait entendre la BMW arriver de loin !

bre, il se bat pour le podium avec une Yamaha OW 31 lorsqu'une incompréhension avec un autre concurrent le fait sortir de la piste. En 1980, il retrouve ses chères BMW aux 24 Heures de Liège. La moto préparée par Michel Otto est superbe avec un cadre venu de

l'usine et équipé d'un train arrière cantilever : « Cette machine avait une excellente tenue de route et le train arrière permettait de passer de gros pneus slick... » Hélas, les choses commencent mal : « Le moteur, très puissant, a cassé pendant le rodage. Il n'y en avait pas

d'autre, aussi sommes-nous partis avec un autre, pratiquement de série et assemblé à la hâte ! » Pour une fois, l'épreuve se déroule par temps sec alors que Jacky et son coéquipier Jean Knaff espéraient la pluie : « Une 15° place était envisageable mais des ennuis électriqu-

se au petit matin nous ont relégués en 28° place ». Il y aura encore une tentative lors de l'édition 1981 avec la BMW-rotto du préparateur allemand Willy Michel : « La moto était toute petite et très légère. Elle ne pesait que 165 kg avec un seul disque à l'avant. Tout le monde tournait autour dans le paddock. Malheureusement, sa tenue de route était désastreuse : passer Blanchimont et en sortir entier tenait de l'exploit. Nous n'avons pas pris le départ ! »

Des "historiques" à Mettet

Il faudra attendre 2007 pour voir de nouveau Jacky Matagne au guidon d'une BMW à Spa-Francorchamps. Les courses historiques ont pris de l'ampleur et à l'occasion du Bikers Classic, une endurance de 4 heures est disputée. C'est grâce à son ami de toujours Alain Mombaerts qui prépare maintenant des BMW que Jacky dispute cette course avec Bernard Joskin. Ils terminent 9° : « Superbe course sans problème, sauf un arrêt de 30 minutes avant l'arrivée : le sélecteur était cassé et on a du le ressouder, perdant ain-



Renaud Mombaerts, Jacky Matagne et "Bibi" (Alain berson) réunis par la même passion, malgré le mauvais temps à Mettet. Ce qui n'a pas effrayé Jacky !



si plusieurs places au général... Il faut dire que j'avais pris un très bon départ : on était 14^e sur la grille et j'étais 5^e dans le raidillon au premier tour ! »

morceaux et une clavicule. Soit treize fractures ! Alors, au départ, j'étais un peu tendu. Et puis je n'étais pas encore vraiment bien remis de mes blessures... »

Le virus est de nouveau inoculé et en 2008, pour la même course, Mombaerts aligne deux motos, une pour Stéphane Mertens. Stéphane prendra la tête le samedi sous la pluie mais devra abandonner, son coéquipier ayant cassé le moteur. La deuxième moto est pour la paire Matagne-Joskin qui termine 17^e le samedi suite à un ravitaillement un peu long et 11^e le dimanche. « Dix semaines avant la course, lors d'entraînements à Francorchamps, je me fais percuter par une moto qui rate son freinage à la chicane. Résultat, huit côtes, une omoplate en cinq

En 2009, Joskin tombe durant les essais de jour et ne participe pas à ceux de nuit. L'équipage ne peut pas prendre le départ le lendemain ! Au dernier moment ils sont "repêchés" mais doivent partir de la 65^e place ! Sous la pluie Jacky fait un festival et remonte 15^e lors de la première heure. Joskin, froissé par sa chute, termine 30^e. Le lendemain, nouveau départ sous la pluie : « Je me retrouve 16^e après 50 minutes de course mais, au dernier tour avant de changer de pilote, je passe sur de l'huile et je me casse l'autre clavicule. Je perds du temps à rentrer aux



En 1979, Jacky parvient à disposer d'une "vraie" Suzuki de GP 500 pour son Grand Prix national. Cela se soldera par une 7^e place, malgré des conditions difficiles.



Jacky court depuis 1974. Alors, évidemment, ça laisse des souvenirs. Et comme il a connu quelques succès - surtout en BMW - "son" "press book" est bien rempli...

stand, on change le réservoir et quelques pièces abîmées, Joskin repart et on termine 30^e au général des 2 jours sur 60 classés ! » Jules César disait déjà des Belges qu'ils étaient les plus courageux des peuples gaulois ! Aujourd'hui, Jacky baigne toujours dans la moto. Il s'est impliqué dans la création du nouveau circuit permanent de Mettet afin de rester au plus près de l'une de ses passions (l'autre étant l'aviation). Sur les courses et les roulages qui se disputent sur ce très beau circuit, Jacky est un des piliers de l'organisation, officiant notamment sur la nacelle. Il soutient également ses deux fils qui disputent des épreuves de moto-cross et n'attend qu'une étincelle pour de nouveau enfile son cuir et donner le meilleur de lui-même.

