

LA GENÈSE DE LA DAYTONA

Pour un guzziste comme moi à caractère un tantinet sportif, les années 88-89 sonnèrent le début d'une aventure qui, au travers de quelques péripéties, connut son apogée lors de la saison estivale de 1992.

En ces années était en train de naître, dans le milieu des courses sur route, un retour de ferveur pour un nouveau type de compétition qui utilisait des motocyclettes fortement dérivées de moto de série et qui avaient comme avantage l'incertitude qu'elles donnaient sur le classement final.

En Europe, un mouvement analogue démarra également, culminant en 1988 avec la création du premier championnat international de Superbike avec motos dérivées de la série, qui vit croître avec force l'intérêt du public pour ce type de course. De plus, parallèlement à ce championnat naquirent d'autres catégories "mineures" qui, suivant l'exemple des différentes séries américaines, commencèrent à prendre de plus en plus d'ampleur dans notre pays.

Les deux catégories qui se développèrent le plus, du fait de coûts réduits mais également de la liberté de développement, de préparation et du spectacle, furent la Battle Of The Twin (BOTT) et la Battle Of the Single (BOS).

Le côté sportif des passionnés de deux grandes marques de bicylindres italiens, Ducati et Moto Guzzi, se réveilla d'un coup. Ce fut le départ d'une saine rivalité entre les préparateurs des deux marques, alternant les victoires jusqu'aux dernières années, lors de l'arrivée de l'équipe Ducati officielle qui, forte de son expérience en Superbike, vint troubler l'équilibre des forces en présence, équilibre qui était l'ingrédient principal d'un championnat à succès.

Mais abandonnons la présentation générale de cette époque, utile pour recadrer cette période historique du monde de la course, pour parler de Moto Guzzi et de la naissance de cette fantastique Moto du nom de Daytona.

Cette période n'était pas la plus prospère pour Moto Guzzi. Après sa grande crise et la mise sous tutelle de l'état, Moto Guzzi avait été racheté par Alejandro De Tomaso qui, avec le rachat de Benelli et d'Innocenti, avait créé un groupe industriel ; celui-ci n'apporta malheureusement aucun avantage à Moto Guzzi, que ce soit au niveau organisationnel ou financier.

Malgré tout Moto Guzzi survécut et tenta même de renouveler sa production en introduisant de nouveaux modèles, mais toujours basés sur le mytique et indestructible bicylindre à deux soupapes de l'ingénieur Carcano.

Parallèlement aux États-Unis, pendant la fameuse semaine de courses sur l'anneau de Daytona, un préparateur local, John Wittner, ex-dentiste passionné de compétition et de Moto Guzzi, commençait à se faire remarquer. À cause de son passé "médical", John devint pour tous le fameux "Dr. John".

Grâce à son ingéniosité, il développa des bolides fantastiques qui remportèrent courses et championnats des BOTT américaines. De Tomaso, un personnage au caractère lui aussi très particulier, tomba "amoureux" de cet ancien dentiste un peu étrange mais génial et vainqueur et, en plus de le financer, lui demanda de développer un nouveau moteur à culasse quatre soupapes que Moto Guzzi venait de concevoir, non sans mal, et qui, avec un peu de chance, devait être la base d'une nouvelle sportive capable de relancer la marque Moto Guzzi.

Autour de ce moteur, qui associait encombrement du deux soupapes et puissance d'un quatre soupapes, Dr John construisit une moto qui ne pouvait être plus simple et efficace, en reprenant son invention qu'il avait pu tester victorieusement au cours de la BOTT : une structure mono-poutre qui, en traversant le V des cylindres, unissait directement la colonne de direction avec une traverse arrière et deux platines, sur lesquelles étaient fixés le mono-amortisseur et le bras oscillant. Une vraie révolution par rapport aux excellents double berceaux de la série des "Le Mans".

Sans rentrer dans trop de détails techniques, la moto, pilotée par le pilote américain Doug Braunek, se mit rapidement en avant dans les courses américaines réservées aux bicylindres et surtout lors des manches courues sur le mytique anneau de Daytona, circuit dont la réputation arrivait jusqu'en Europe. Ainsi l'année suivante, en 1989, De Tomaso décida d'inviter en Europe le petit Team du Dr John, pour montrer aux européens les capacités de la moto.

John ramena des US, outre la moto, le pilote Braunek, quelques mécaniciens et tout son enthousiasme se vit appuyer par le fils du président De Tomaso, Santiago ainsi que Maurizio Valli, personnage dont les capacités techniques et humaines permirent de faire la liaison entre l'usine, les guzzistes italiens et le Dr John.

Pour débiter ils choisirent une manifestation qui était née sur le circuit de Monza : la Due Giorni Internazionale, parfaitement organisée par le Motoclub Inverunese. De très bons pilotes provenant de toute l'Europe venaient se défier pendant ces deux jours au travers de diverses catégories.

Le clou de la manifestation était toutefois, à l'instar des courses américaines, la Battle Of The Twin. L'ex champion du mode 500 Marco Lucchinelli était là, sur sa Ducati 851 officielle, moto qui commençait à se faire beaucoup apprécier dans le championnat Superbike et qui, au regard de ses prestations par rapport à la concurrence, venait dans l'esprit de tous d'une autre planète. Les moyens humains et financiers mis en œuvre par l'usine semblait aussi venir d'une autre planète.

Bien que tout le monde était attiré par la curiosité que représentait le Dr John, personne ne considérait la petite Moto Guzzi comme un adversaire sérieux. C'est dans cet esprit que le vendredi précédent la course, démarrèrent les premiers essais libres, qui permirent au pilote Braunek de découvrir et de se familiariser avec le terrible tracé de Monza, tracé non encore abîmé et modifié par la Formule Un et leurs absurdes chicanes.

La piste était à ce moment là fantastique, et le deuxième virage de Lesmo permettait de mettre en évidence les bonnes capacités d'un pilote et de sa machine. Peu de pilotes étaient capables de passer cette courbe à pleine charge.

Lors de ces essais libres, l'on vit que seul était capable, en plus du mythique Marco Lucchinelli, un petit pilote avec une combinaison blanche, une moto blanche et rouge et un cour grand comme ça : Doug Braunek et sa Moto Guzzi !

Le petit team dirigé par le Dr John tournait au mieux, à l'ombre d'une tente anonyme dans le vieux paddock de l'autodrome de Monza. La moto était révisée et réglée directement par John, aidé par ses mécaniciens et par Maurizio Valli, mon grand ami. Je conserve encore jalousement un pneu arrière qui fut monté sur cette moto et que Maurizio m'offrit le lendemain de la course !

Lors des essais officiels, Marco Lucchinelli, du haut de sa bravoure, arracha la pole position lors d'un tour exceptionnel à un peu plus de deux minutes, un temps excellent pour l'époque. Mais Braunek ne se laissa distancer que de quelques centièmes, prenant ainsi la deuxième place sur la grille, une éternité devant tous les autres concurrents.

Vous auriez dû le voir à Lesmo, avec une moto quasiment allongée sur le sol et les gaz ouverts en grand ! Lucchinelli ne devait vraiment pas s'y attendre et il existe une photo emblématique, prise sur la grille de départ, où de sa place en pole il regarde d'un air curieux ce pilote et cette moto, semblant penser « *Mais c'est qui ça ?* ».

La course démarra avec Lucchinelli tout de suite en tête avec deux secondes d'avance sur les poursuivants. Braunek ne prit pas un bon départ et il se trouva bloqué derrière des adversaires plus lents que lui, mais après quelques tours il commença à carburer et doubler des adversaires en tournant en moyenne en 2'01", un rythme incroyable pour l'époque !

Au fur et à mesure de la course, Lucchinelli ne put résister longtemps et à mi-course la Moto Guzzi était seule en tête, irrattrapable, d'autant plus que Lucchinelli avait abandonné sur problème mécanique. Déjà tous les guzzistes rêvait les yeux ouverts à une victoire et les conséquences de celle-ci sur Wittner, Moto Guzzi et ses nouvelles motos sportives, lorsque survient l'impondérable. Une banale panne électrique, la rupture d'un câble de bougie, provoqua l'abandon de Braunek alors que la course était gagnée.

Ce fut une grande désillusion, en partie mitigée par le fait d'avoir vu le Team et Dr John recevoir les compliments de tout le paddock de Monza, adversaires inclus. La moto remporta quand même une coupe, celle de la meilleure nouveauté technique de la manifestation. Dr John avait quand même triomphé et j'en étais heureux.

Encore aujourd'hui, lorsque je pense à cette époque où Moto Guzzi et Ducati était au même niveau, et que je vois aujourd'hui où est arrivée Ducati, je me demande où serait arrivée Moto Guzzi s'ils avaient pu continuer le développement de ce projet qui, pour diverses raisons que je ne veux pas évoquer ici, n'eut pas la chance d'être exploiter à sa juste mesure. Dommage.

Après cette course il y eut quelques autres courses d'exhibitions, mais probablement la situation économique et financière de Moto Guzzi coupa les ailes d'un team et de motos qui, avec un soutien en conséquence, aurait pu laisser une trace non négligeable dans la compétition moto de cette époque. Ces courses eurent toutefois un mérite : créer au sein de la direction de Moto Guzzi la volonté de mettre en production une réplique de cette moto qui, tant bien que mal, avait mis l'environnement guzziste dans l'attente de la sortie d'une sportive à la hauteur de la concurrence.

Au salon de la moto de 1989 fut présentée une réplique de la moto conçue par le Dr John, avec l'inédit moteur à quatre soupapes, qui, par l'enthousiasme des visiteurs, fut élue reine du salon, mettant sous les flashes de la presse spécialisée Moto Guzzi, dont la production avait souvent été snobée et critiquée.

Pour moi ce fut le début d'un long calvaire, fait d'attente et de désillusion. En effet, j'étais, comme beaucoup d'autres, prêt à acheter cette splendide moto le jour même de la fermeture du salon mais malheureusement, comme souvent avec Moto Guzzi, pour diverses raisons la production était sans cesse retardée.

Il fallut attendre encore deux ans et demi pour pouvoir prendre possession de ma Daytona 1000. Et oui, c'était bien le nom donné à cette fantastique moto qui troublait mon sommeil de guzziste passionné.

La moto, avant d'être mise en production, subit toute une série de modifications d'ordre technique et esthétique, qui lui donnèrent une nouvelle ligne par rapport au premier prototype présenté au salon de Milan en 1989. Les modifications les plus visibles étaient esthétique.

Au départ, elle avait un carénage intégral, une partie arrière minimaliste et un coloris bicolore rouge et blanc, le tout très proche du look de la moto de course. Mais cette robe, probablement, ne permettait pas de loger tout le nécessaire à l'homologation. Il fallut donc deux ans d'études pour revoir de fond en comble tout l'habillage de la moto et son look, permettant de l'améliorer (heureusement) et de le moderniser. C'est ainsi qu'en 1991, durant une visite à l'usine Moto Guzzi, le Dr John en personne nous présenta le modèle de pré-série dans sa version définitive, avec le demi-carénage et l'abondante partie arrière mono-place.

Je n'oublierai jamais ces moments : la moto était magnifique et je l'admirais pendant que Wittner, avec son italien à couper au couteau, nous énumérait les caractéristiques. Et oui, pour lui c'était une de ses créatures qu'il avait vu grandir et se développer après plusieurs années de travail. Pour nous aussi cette moto semblait déjà nous appartenir, pour tout ce qu'elle nous avait fait vivre et pour l'avoir tant attendue. Mais cette fois-ci elle était là, dans un coloris blanc, en attendant de devenir rouge comme toutes les Guzzi qui se respectent, et nous avions déjà oublié toutes ces années d'attente.

Il y eut également des changements au niveau mécanique. Au départ ils essayèrent de développer la version à carburateur ; les premiers prototypes étaient en effet à carburateurs, mais par la suite cette solution fut abandonnée à la faveur de l'injection, qui à ce moment-là commençait à prendre pied dans l'environnement moto, permettant d'exploiter au mieux toute la quintessence d'un moteur.

Les échappements et la boîte à air furent également complètement revus, afin d'améliorer la respiration du moteur et donc ses prestations, tout en restant dans les limites imposées par les tests d'homologation. Quelques légères modifications furent encore apportées jusqu'à ce que, vers la mi-92, les premiers exemplaires de cette magnifique moto soient livrés. Encore aujourd'hui la chef de file des Guzzi sportives est encore en production. [NDLR : la Daytona a été arrêtée en 2000 sous sa forme "RS"]

C'est une immense satisfaction que d'en posséder une, et encore plus de l'utiliser comme une sportive pure race, sans avoir à craindre une quelconque confrontation.

Cette moto m'a donné beaucoup de satisfactions, que ce soit sur route ou sur piste ; elle représente une base robuste et sincère, capable de supporter les diverses préparations proposées sur le marché, comme celle du mythique Bruno Scola.

Mais ceci est une autre histoire, si vous êtes sage un jour je vous la raconterai !