

Guzzi 1000 Daytona

ction

DUCATI 888

Puissance **100 CH**

Poids **202 KG**

94 640 F

GUZZI DAYTONA

Puissance **95 CH**

Poids **205 KG**

96 750 F



Moyennant un investissement d'environ 60 000 F, la plupart des amateurs de sportives ont aujourd'hui encore, bien du mal à résister à la tentation de s'offrir l'objet de leur désir. En revanche, au delà de cette barrière, les chiffres s'envoient vers des sommes aussi rondettes que les zéros qui les accompagnent et le désir devient alors rêve, fantasme. A 94 640 F la Ducati et 96 750 F la Guzzi, on peut raisonnablement penser que ces deux belles font parties de la seconde catégorie, celle des intouchables que l'on admire sur papier glacé mais que l'on n'ose s'ima- ▶

► giner posséder un jour. Raison de plus pour les essayer et vous dire ce qu'on en pense. Et sans doute aussi vous faire rêver...

Une légère rotation de la poignée de gaz et "vrôôp", la Guzzi vous répond dans son vocable de ténor si généreux en même temps qu'elle vous gratifie de son phénoménal couple de renversement, un terme qu'il convient d'ailleurs de prendre au sens figuré, les deux pieds solidement ancrés par terre. Grâce à son bicylindre en V longitudinal, miss Ducati se fait beaucoup moins présente de ce côté là mais chante tout aussi bien sa partition. Vous savez, le genre de répertoire que l'on se prend à lui demander de réciter en passant sous un tunnel d'un coup de gaz bien senti, histoire de s'en mettre

plein les esgourdes et de se faire des souvenirs. Avec la Ducate, le plaisir des oreilles se manifeste même à la décélération. Quelque chose qui vous donne l'impression qu'elle vient d'avaler le filtre à air pour mieux respirer encore avant la prochaine sollicitation des gaz. Bref, le bruit du V twin, c'est beau à s'en damner, même en 82 décibels, avec les pots d'origine et en 100 chevaux.

Les atouts de l'injection

Cent chevaux ou presque puisque la Guzzi n'en développe en fait que 95 à 8000 tr/mn alors que miss Ducati annonce vaillamment ses 100 pur-sang 1000 tr/mn plus haut. Alors, enfoncée, déposée et définitivement oubliée la 1000 ►

technique un vent de modernité pour la Guzzi

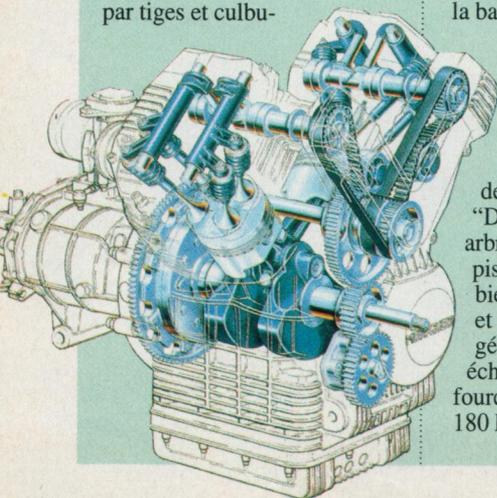
L'originalité des Guzzi, c'est bien sûr leur fameux V-twin transversal apparu sur la V7 en 1969. Une disposition surtout dictée par des raisons d'encombrement par rapport au flat-twin transversal. Depuis, le V-twin a bien sûr évolué avec les Le Mans, California et également l'arrivée de l'injection. Mais avec la Daytona, enfin commercialisée en France après deux ans d'attente, le but était d'arriver à un niveau de performances comparable à celui de la production japonaise tout en conservant l'architecture générale du moteur ainsi que la fiabilité de ce dernier.

Pour cela, il fallait doter la Daytona de solutions techniques modernes. Ainsi, le nombre de soupapes a été porté à quatre par cylindre (au lieu de deux) et le simple arbre à cames commandé par tiges et culbu-

teurs a été abandonné au profit d'un arbre à cames en tête positionné latéralement. La distribution prend place à l'avant des culasses et s'effectue par un système mixte de pignons et courroies. Un arbre intermédiaire à l'intérieur du V formé par les deux cylindres permet d'assurer une démultiplication tout en se passant de grands pignons en bout d'arbre à cames, ce qui autorise un gain de place.

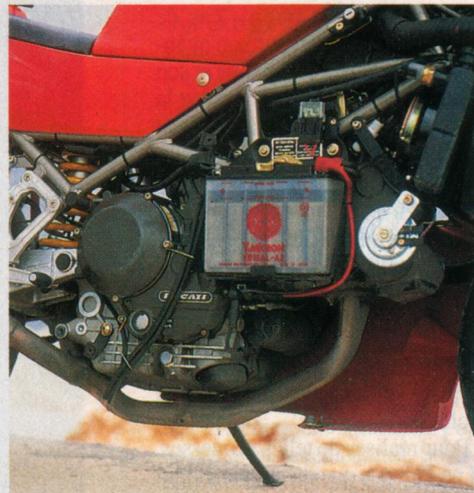
Pour le reste, on retrouve des solutions classiques et chères à Guzzi : boîte séparée à cinq rapports et transmission finale par cardan. De même le cadre reste très simple et se voit constitué d'une poutre supérieure passant au centre des deux cylindres. Elle est reliée à deux platines latérales supportant le bras oscillant (un cantilever) et le moteur. A noter également que ce nouveau bloc propulseur a été développé sur

la base des redoutables Guzzi préparées par le Dr John et engagées dans le Championnat américain de la Bataille des Twins. C'est ainsi qu'une version course de la Daytona nommée "Dr John" a vu le jour avec arbres à cames spéciaux, pistons haute compression, bielles Carillo, embiellage et volant magnétique allégés, injection, allumage et échappements spécifiques, fourche White Power et 180 kg à sec, etc.



Moteurs la puissance

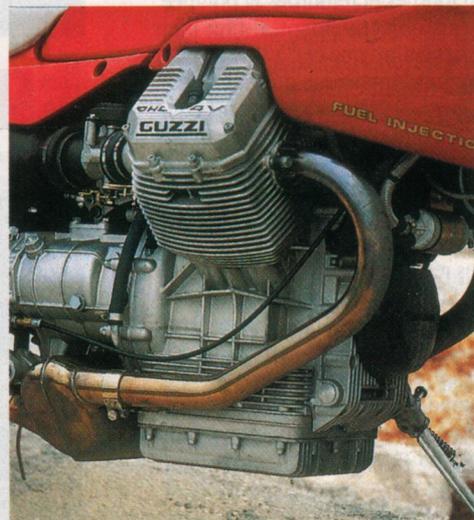




● Ducati
**un tempérament
 vif et démonstratif**

Moins exubérante que la Daytona, la 888 dissimule néanmoins son fabuleux V-twin longitudinal développant 100 ch à 9000 tr/mn. Par respect pour la mécanique, on ne lui imposera guère de reprises sous les 3000 tr/mn même si comparé à la 851, il semble avoir gagné du couple. En revanche, passé 6000 tr/mn, les accélérations sont carrément démoniaques et les sensations bien au rendez-vous. La 888 est une sprinteuse qui ne craint certainement pas de se mesurer aux meilleurs quatre cylindres japonais actuels.

ce brute face à la force tranquille



● Moto-Guzzi
**beaucoup de couple
 et de la souplesse**

Le côté bestial de la Daytona, ce sont ses deux énormes cylindres qui transpercent les carters moteur. D'une puissance de 95 ch à 8000 tr/mn, le bicylindre en V transversal offre la généreuse valeur de couple de 10 mkg à 6000 tr/mn. Son second atout réside dans sa souplesse : il reprend dès les 2000 tr/mn sans cogner. La puissance est alors respectable et se renforce aux alentours des 4000 tr/mn pour finalement connaître un regain dans une plage de régimes allant de 6000 à 8000 tr/mn, régime auquel intervient la coupure d'allumage.

► Daytona ? Que nenni, car ce serait sans compter sur son avantage en matière de cylindrée et son couple phénoménal. Regardez la bien en face dans les cylindres et vous verrez que ses deux gamelles ont une tronche à vous arracher les bras. Lors du test de reprise sur le cinquième et dernier rapport, que ce soit à 60, 90 ou 130 km/h, la Guzzi vous propulse quarante mètres en avant, oubliant la Ducate qui, une demi-seconde auparavant, piaffait d'impatience de se mesurer à la belle de Mandello.

Pour réaliser de telles prouesses, il ne faut pas que du couple, il faut également de la souplesse, une qualité due en grande partie à la présence de l'injection. Et là, on se prend au jeu en ajustant pile le filet de gaz nécessaire pour ressortir avec efficacité des bouts de route qui se tournent autour. Un exercice où elle excelle et donne du fil à retordre au pilote de la Ducati pour peu que ce dernier rechigne à rempiler un ou deux rapports. N'allez pas pour autant croire que son moteur soit anémique. Surtout pas car c'est certainement le type de moteur qui colle le plus à mes sensibilités personnelles : un véritable coup de pied au cul arrivé à la moitié de la plage de régimes et de la puissance, en veux-tu, en voilà, pourvu que tu tournes et retournes la poignée. Mais objectivement, il faut bien reconnaître que ce "V" se montre moins domestique que celui de la Guzzi. La sagesse est un mot que le moteur de la 888 ne connaît pas vraiment car il est terriblement enjoué. Nettement plus vif dans ses montées en régime que la Daytona, il n'offre tout son potentiel que dans les régimes supérieurs à 6000 tr/mn et fait montre d'une allonge conséquente jusqu'à 9500 tr/mn. Bref, il exprime assez nettement son inspiration course. A noter que paradoxalement, la Daytona possède une première longue à faire blêmir une RC 30.

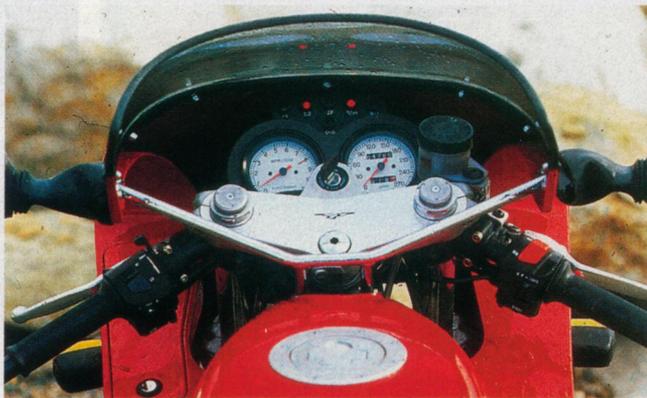
L'efficacité sur circuit de la Ducati

Enrouleuse de charme contre sprinteuse émérite, voilà le véritable combat que se livrent ces deux machines. Si pour un usage routier, le choix peut bien sûr se révéler difficile, en revanche le résultat du round mené sur le circuit de Nîmes-Lédenon ne fait, lui, aucun doute. Malgré la piste séchante, la 888 met en relief sa partie-cycle remarquablement équilibrée et en profite pour survoler tous les débats. En fait, ce qui étonne le plus, c'est certainement



Sur route tourmentée, la 888 prend inévitablement le large grâce à l'homogénéité de sa partie-cycle. Menée à son rythme, la partie-cycle de la Daytona sait être efficace mais pêche par des suspensions insuffisamment freinées.

Equipement la 888 Strada au



Pas de fioritures sur le tableau de bord de la Daytona. C'est simple et très clair. On appréciera l'emblème Guzzi repris sur le té supérieur de fourche, un clin d'œil dans le style "touch of class".



Le double disque Ø 318 mm est très efficace, mais la trop grande course au levier empêche un parfait feeling.

● Moto-Guzzi Brut de fonderie

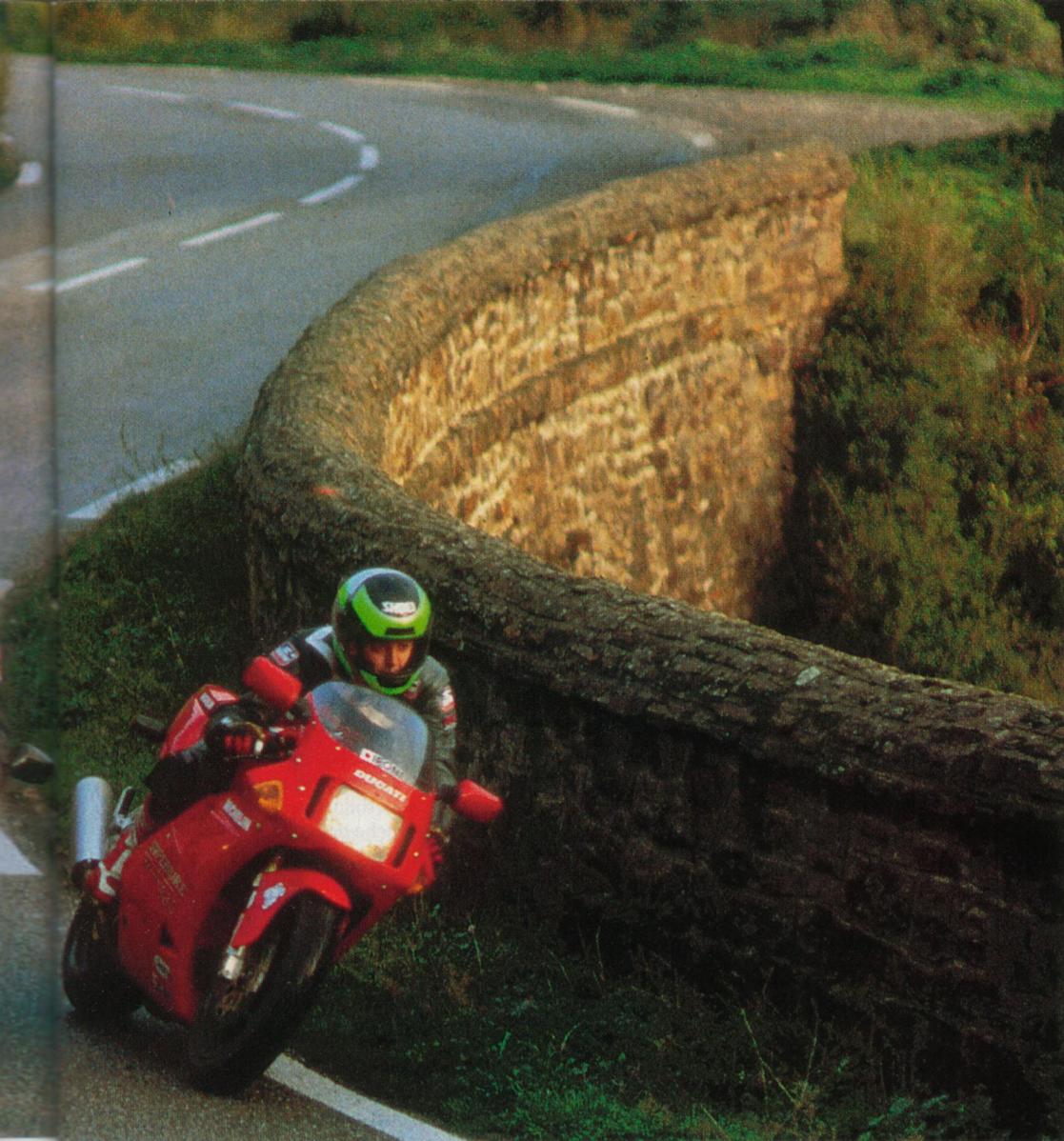
La Daytona s'exprime davantage dans sa façon brute de présenter les choses. La qualité de ses équipements est au dessus de tout soupçon mais il faudra être attentif avec la belle et prendre notamment garde aux vibrations.



La Daytona conserve une transmission finale par cardan. On note la barre destinée à contrer les effets de ce dernier.



Un petit coffre de rangement vient abriter la trousse à outils. Dommage, qu'il ne soit pas étanche.



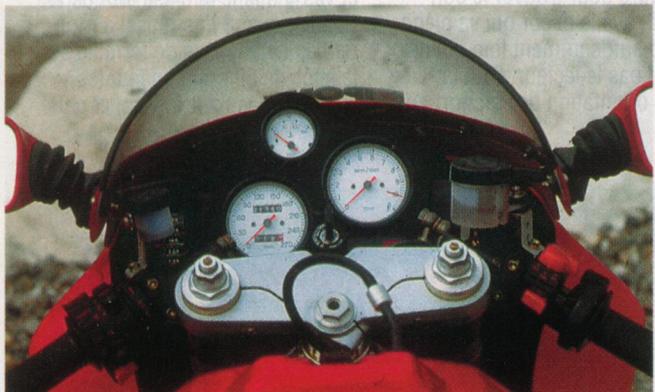
son extraordinaire motricité en sortie de courbe, bien campée sur son Michelin TX 23 de 180. De même, légère et précise, elle se place sans effort sur la trajectoire choisie tout en offrant à chaque instant de la courbe un parfait feeling. Sur piste et avec des réglages de suspensions destinés à la route, il n'y a guère qu'une CBR 900 pour se montrer aussi homogène. Face à ces qualités, il est vrai que la Guzzi est un peu à la peine. Avec elle, il est difficile de déhancher et il faut se montrer extrêmement autoritaire pour ne pas se laisser embarquer. Soyons clairs : comme en témoigne la présence de son cardan et les dimensions moindres de ses pneumatiques, la Daytona n'est pas du tout faite pour cela, même si elle aurait été effectivement plus à son avantage sur un circuit moins tourmenté comme Le Castellet.

La Daytona réclame un pilotage adapté à son caractère

Car en fait, la tasse de thé de la Guzzi, ce sont les grandes courbes bien propres (pourtant des routes à Ducat' comme dirait l'Godart) avalées plein pot. Alors, elle se montre extrêmement stable et vous en colle plein la vue. Néanmoins, si par malheur le bitume se dégrade et que les virolos se font plus rigolos, la Guzzi se désunit et a bien du mal à offrir une trajectoire régulière. Une assiette bizarre (la fourche insuffisamment enfoncée dans ses tés), des suspensions avant et arrière trop peu freinées, tant en compression qu'en détente, et une transmission trop sèche (cardan) vous font rendre la main. On en vient à changer son mode de conduite et il faut freiner avant le "zigouigou" qui vient, la placer en courbe et ouvrir généreusement les gaz pour bien la poser sur l'angle. Bien sûr, sans s'énervier, sans se prendre au sérieux, on s'aperçoit finalement que le rythme est élevé mais ce phénomène est d'autant plus regrettable qu'il doit être facilement modifiable avec des réglages de suspensions appropriés. Surtout que le débattement des suspensions est largement suffisant pour offrir un minimum de confort.

De son côté, miss Ducate reste toujours aussi sereine et il semble même qu'elle ait mis un peu d'eau dans son vin par rapport aux anciennes 851. Son train avant est aujourd'hui plus vif et elle accepte facilement de rentrer en courbe fort sur les freins. On pourra rajouter à tout cela quelques qualités communes aux deux machines ▶

au niveau des japonaises



De présentation très course, le tableau de bord est toutefois très complet et lisible. Reste que l'on confond trop facilement le témoin vert de code avec celui de point mort qui est de la même couleur verte.



Le double disque Ø 320 mm pincé par des étriers Brembo quatre pistons se montre très puissant et efficace.

● **Ducati**
Une finition remarquable
La 888 surpasse par sa qualité de finition à la hauteur des meilleures japonaises. Elle offre également certains aspects pratiques comme sa selle biplace recouverte d'un capot dont le démontage s'effectue sans outil.



L'avantage de la Strada, c'est d'offrir une selle biplace avec des poignées de maintien pour accueillir un passager.



La trousse à outils est très bien fournie et elle se révèle utile pour l'entretien courant de la machine.



Sur le circuit de Lédenon, la Strada s'est révélée bien plus efficace que la Daytona. Normal pour une machine directement issue de la compétition.

► comme un poids très réduit (202 kilos pour la 888 et 205 kilos pour la Guzzi), un freinage très performant et des consommations plus que raisonnables au regard des prestations. Avec une consommation maxi de 8,8 litres avec la 888 et de 8,2 avec la Daytona, la moyenne de l'essai s'est établie à 7,3, litres avec la 888 et 6,6 litres

avec la Guzzi. Signalons enfin des vitesses de pointe avoisinant les 230 km/h pour la profilée Daytona, et environ 240 km/h pour la 888 encore en rodage (l'usine Ducati l'annonce pour 248,7 km/h).

Ces deux machines sont exceptionnelles dans leur présentation, leur conception, mais surtout pour les sensations qu'elles procurent. Et c'est certainement ce dernier point qui les rend si attachantes. Miss Guzzi pour son gros V-twin qui est une véritable invitation à la balade à lui tout seul et Miss Ducati pour son exceptionnelle homogénéité partie-cycle/moteur qui la rend fabuleusement efficace tant sur piste que sur route. Car vous l'aurez compris, contrairement à la 888, la Daytona n'est pas une sportive pure et dure mais avant tout une "super Guzzi" destinée à rendre gaga les initiés et à faire craquer ceux que la marque laissait froid jusqu'à aujourd'hui. Avouons que, malgré quelques petits défauts facilement corrigibles, elle parvient à son but. ■

Saga l'impressionnante lignée de

La Ducati 888, la plus prestigieuse des belles italiennes a engendré toute une lignée de machines. Passage en revue de la famille.

● **La Strada**, issue de la 851 Strada, se différencie bien sûr du modèle 92 par son augmentation de cylindrée. Une évolution logique puisque le modèle route ("Strada" ou encore biplace) restait le seul à ne pas encore être pourvu du 888 cm³ : course 64 mm, alésage 94 mm contre 92 sur la 851. Ce changement revêt toute son importance quant au comportement moteur de la bête (+ 5 ch et environ 10 km/h en vitesse de pointe et une bonne louche de couple en plus). D'autre part, l'embrayage à sec a été amélioré pour plus de progressivité et de douceur. Côté partie-cycle, on note également des évolutions comme la chasse en augmentation qui est mainte-

nant de 100 mm contre 94 mm auparavant.

● **La SP5**, ou Sport Production pour les branchés, se veut à cheval entre la route et les circuits avec sa selle monoplace. Ce modèle se différencie de la Strada par des arbres à cames plus affûtés, deux injecteurs par cylindre au lieu d'un, une cartographie d'injection modifiée, ce qui porte la puissance à 118 chevaux à la roue arrière. La fourche passe à un diamètre de 42 mm au lieu de 41 et le poids descend à 188 kilos à sec contre 202 grâce à l'emploi massif de carbone pour les garde-boue, les platines de repose-pied, etc.

L'exceptionnel est donc au rendez-vous et le prix avec, puisqu'elle fait un bond à 137 750 F.

● **La Racing** se veut la reine des superbikes puisqu'elle est très proche de la machine championne du monde avec Doug Polen.

Humeur un superbe carroussel de diapo

Après quelques nuits à se tourner et se retourner et à me demander « *porque mi ?* », j'ai fini par aller au front : « *après tout porque non ?* ». Mais devant les pages blanches à remplir, j'ai enfin pigé le piège de la pige lorsque tout est fini et qu'il ne reste que des impressions fugitives et pourtant tellement là. Comme des diapos dans la tête à se passer tout seul. Quelles diapos ? Des diapos pleines des montées en régime de la Ducate là-bas devant qui s'amuse bien. Ou pleines de cette eau qui s'insinue inéluctablement dans les bottes ou le col, ou pleines du soleil qui nous flashe si chaudement au détour d'une vallée, de la silhouette caractéristique du père Seurat venu me chercher en per-

sonne à la gare de Beaune. Et pleines de Guy Coulon qui nous démarre le Morbi-défilé dans le hangar de Tech 3 dans un hurlement de crépitements stridents, et du proto 610 Husky en train de violer un cadre de 125 Mito chez Seurat. Et aussi la diapo du baston de fou-furieux, tu te rappelles ? Sur la route "aux 3000 virages" du côté de Bormes-les-Mimosas, où on changeait de

mobylette toutes les dix bornes trois frayeurs et quatre ampoules dans les mains.

Et la diapo des scéances photos. Ah, les scéances photos, ça c'est un sacré sketch. Assieds-toi, je te raconte. Déjà, faut tourniscotcher une heure pour trouver le bon endroit, avé le décor qui va bieng, le fond suffisamment loin qui ne distrairait pas le lecteur. Faut la bonne orientation par rapport au

soleil, et bien sûr faut jouer à catch-cache avec ce satané soleil. Et puis après les "y faut", on arrive "aux yaka". Yapuka installer les machines quoi, qu'il nous dit le photographe. Il nous avait choisi le genre fastoche, escaliers étroits, et vas-y que je te hisse tout ceci. Et puis, quand t'as réussi à monter ces satanés tas de ferraille sur la jetée de 50 cm, ben faut les tourner dans l'autre sens, et gaffe

« Il me reste des images fugitives, comme des diapos à demi effacées d'un essai de rêve. »



des Ducati 888

Tout y est pensé pour une efficacité maximum en compétition et les chiffres le prouvent : 148 kilos à sec et 128 chevaux à la roue arrière. Plutôt saisissant lorsque l'on sait que la machine de Polen pèse 142 kilos tous pleins faits sauf carburant et développe 134 chevaux. L'écart est minime et on pourrait croire que Ducati livre là un podium clé en main, s'il n'y avait bien sûr le talent de Polen et le fait que les derniers chevaux et kilos sont les plus difficiles à gagner.



Doug Polen, deux titres Superbike avec Ducati 888 en 1991 et 1992.

positives

dans cinq secondes t'as un bout de soleil, et fais moi un gros plan sur les compteurs. Et ensuite, il y a les dynamiques, en campagne, sur circuit ou en roue arrière. Diapos quoi, plein la tête. Diapo type impression bizarre : celle de ne jamais sortir les pesetes, de jamais tenter de protester au moment de payer, de jamais s'embarlificotcher les pinceaux engourdis à chercher ce p..... de m.... de ticket de péage chiffonné, trempé dans cette p..... de m.... de poche inaccessible. Ben oui, ça fait bizarre de faire de la mobylette neuve sur laquelle on peut tirer dessus sans se tracasser de l'état du pneu ou de la chaîne. Ça fait bizarre de faire de la mobylette en bossant et vice de Versailles. T'en connais beaucoup toi des qui peuvent bastonner sur 2000 bornes, voir de jolis coins, être en vacances quoi, et n'avoir rien à déboursier. C'est pas pour le fric cette impression curieuse, c'est pour l'absence du geste. Et puis cette diapo fabuleuse qui sera souvent au programme : des angles tout couchés par terre, à fond (ça souffle...), avec une moto qui se gratte pas le dos, qui frétille pas du croupion et qui est soudée à la courbe...

Etienne Godart, éleveur de poulets en Périgord et parfois pilote d'italiennes en endurance.

Moto Guzzi 1000 Daytona - Ducati 888 Strada

DUCATI 888 STRADA

Typée sport à l'extrême avec ses petits guidons, la 888 impose une position de conduite rapidement fatigante.

Elle se fait heureusement pardonner grâce à ses suspensions qui gommant parfaitement tous les défauts du bitume, suspensions d'ailleurs réglables en précontrainte de ressort, en hydraulique (compression et détente), tant pour l'avant que pour l'arrière. La 888 est la seule à proposer une sécurité pour éviter de démarrer avec la béquille dépliée.

MOTO-GUZZI 1000 DAYTONA

La Daytona se montre plus accueillante : guidon plus large, moins incliné vers le bas, une selle plus spacieuse.

La bulle est équipée d'un petit déflecteur qui autorise les longs trajets à une vitesse de croisière élevée.

Désagréables, les rétros mal positionnés qui vous sautent aux avant-bras dès que vous esquissez un mouvement de direction.



- ◆ **Esthétique**
Le look Superbike.
- ◆ **Moteur**
Accélération vives, allonge surprenante : ce twin s'adresse aux amateurs de sensations fortes.
- ◆ **Tenue de route**
La 888 étonne tant par le feeling de son train avant vif et précis que par la motricité de l'arrière.



- ◆ **Rayon de braquage**
Inexistant et exaspérant pour effectuer les manœuvres à basse vitesse.
- ◆ **Position de conduite**
Typée sport à l'extrême, elle convient parfaitement sur circuit mais se montre fatigante sur route.
- ◆ **Suspensions**
Trop rebondissantes malgré tous les réglages.
- ◆ **Béquille latérale**
Trop difficile à déplier en restant sur la moto.
- ◆ **Transmission secondaire**
Le cardan engendre des à-coups dans la transmission.

FICHE TECHNIQUE

Moteur	Ducati 888 Strada	Guzzi 1000 Daytona
Type	bicyl. en V à 90° 4-temps, refroidi par eau	bicyl. en V à 90° 4-temps, refroidi par air
Cylindrée	888 cm ³	992 cm ³
Alésage x course	94 x 64 mm	90 x 78 mm
Puissance	100 ch à 9 000 tr/mn	95 ch à 8 000 tr/mn
Couple maxi	n.c.	10 mkg à 6 000 tr/mn
Alimentation	injection électronique indirecte Weber	Weber/Marelli, injection-allumage électronique Alfa-N à gestion intégrale
Boîte	6 rapports	5 rapports
Partie-cycle		
Cadre	treillis tubulaires tubes d'acier au chrome molybdène	type Diamond en acier à poutre centrale rectangulaire moteur suspendu
Suspension avant	fourche Showa inversée ø 41 mm, déb. 120 mm	fourche Marzocchi ø 41 mm, déb. 130 mm réglable en hydraulique (3 positions)
Suspension arrière	monoamortisseur Showa à progressivité variable déb. 110 mm	type Cantilever, combiné Koni régl. en précharge et hydraulique déb. 135 mm, bras anti-cabrage
Frein avant	double disque flottant ø 320 mm, étriers 4 pistons	double disque Brembo flottant ø 298 mm, étriers 4 pistons
Frein arrière	simple disque flottant ø 245 mm, étriers double piston	simple disque flottant ø 260 mm, étriers double piston
Angle de col/chasse	24°/100 mm	26°/110 mm
Dimensions et poids		
Empattement	1 430 mm	1 480 mm
Garde au sol	150 mm	n.c.
Poids à sec (usine)	202 kg	205 kg
Essence, réserve	19 l / 5 l	23 l / 4 l