



Race Report

Pur Bushido in Daytona

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, le meilleur représentant de la marque américaine sur l'anneau de Daytona est japonais ! Depuis 1992, Takehiko "Zak" Shibazaki fait courir avec succès son twin culbuté refroidi par air face à l'armada italienne. Bien plus qu'une simple course, ce rendez-vous annuel a rapidement pris pour Take une dimension philosophique transformant la Bataille des twins en quête du Graal.

Il est étonnant de constater que même chez les Japonais les plus occidentalisés, il subsiste toujours un double langage. D'un côté, servis par une technologie up-to-date, ils font la démonstration pragmatique de leur talent. De l'autre, ils mettent invariablement en avant des valeurs remontant aux fondements de leur civilisation... Quand on demande à Zak quels sont ses atouts pour lutter contre la horde de Ducati présentes sur le speedway, il cite sans hésiter les règles du bushido (cf. l'encadré « Le bushido selon Sundance »), enseignements ancestraux régissant l'art de la guerre ! Pour Shibazaki-san, l'esprit sera toujours plus fort que la matière et les résultats enregistrés au guidon de la Daytona Weapon lors de la dernière Bike Week semblent lui donner raison. Attention, l'esprit du samouraï monte à l'assaut du speedway !



Depuis 1992, inlassablement, Sundance vient défier les Américains sur leur terrain... Et les Yankees aiment ça !





Take "Zack" Shibazaki est considéré à juste titre par ses pairs comme un des meilleurs mécaniciens au monde !

Le bushido selon Sundance

- L'arrogance et les fiers discours ne nous impressionnent pas.
- La discipline, la qualité et le savoir-faire sont notre code d'honneur.
- Notre passion se voit dans la beauté de nos armes.
- Qu'importe les menaces, nous ne craignons rien.
- Une fois armés pour la bataille, un pur esprit nous habite...
- Nos chevaux sauvages résonnent sur la voie du guerrier.

Seuls contre tous

Seule contre tous, l'équipe Sundance défend les valeurs traditionnelles de la marque de Milwaukee, alignant inlassablement son twin à air culbuté face à des machines technologiquement plus modernes. Aux US, pays pourtant très nationaliste, le team japonais est devenu légendaire au point que certains anciens de la Factory tels que Bill Werner (le père de la XR 750) ou Jay Springsteen n'hési-



tent pas à leur afficher un soutien indéfectible. Les migrations hivernales du team Sundance ont commencé en 1992, quand, ne trouvant plus d'adversaires à sa mesure dans son pays d'origi-

ne, Takehiko Shibazaki fit son premier pèlerinage à Daytona pour défier les meilleurs spécialistes mondiaux sur le redoutable speedway. Barré un temps par les imbattables créatures de John Britten (son mentor hélas disparu), Zak a peaufiné ses armes à la faveur de ses neuf participations. Après la Golden Balls et la Daytona Weapon 1, il possède enfin, avec la Daytona Weapon 2, une machine capable de remporter la victoire. Malgré des problèmes récurrents de boîte de vitesses les empêchant de remplir tous leurs engagements,

suite en page 76



Le calme avant la tempête. D'ici quelques heures, Hikita défiera les Ducati 999 sur l'anneau.



Daytona Weapon 2

L'arme des samourais

Le magasin Sundance fut créé en 1982 par un vrai furieux de mécanique (Take a suivi pendant trois ans des cours du soir de mécanique axés sur la haute performance, et maintenant il donne des cours dont ont profité quelques ingénieurs récemment incorporés au HRC). Importateur Buell Japon pendant quelques années, il choisit très vite de développer lui-même ses propres véhicules de course. En 1992 Sundance, aligne pour la première fois une moto portant sa griffe à Daytona, ce qui lui permet de voir que le chemin à parcourir est encore très long... Après la Golden Ball, Zak développe la Daytona Weapon 1 (une motorisation Sportster retravaillée montée dans un châssis maison en alu équipé d'une fourche inversé Öhlins) qui, aux mains de Sugai, fait montre d'un véritable potentiel. Fort de ce succès d'estime, il met alors les bouchées doubles pour concevoir une deuxième version encore plus radicale, la DW2.

Le châssis est européen : c'est un cadre de marque Saxon construit par un artisan anglais nommé Nigel Hill. Il a la particularité comme sur les BMW de posséder une fourche type télélever (Sax track ici) séparant l'amortissement du guidage (deux tubes de fourche subsistent, mais c'est l'amortisseur séparé agissant sur des biellettes qui joue le plus grand rôle). La DW2 bénéficie des meilleurs équipements (disque TVM, jantes Advantage Magnesium, freins Nissin factory, amortisseurs Penske, habillage carbone, réservoir alu... pour un poids de 173 kg). Mais ce qui fait tout l'attrait de la Daytona Weapon, c'est le choix d'une motorisation atypique issue, malgré les résultats probants, d'un paisible Sportster ! La course et l'alésage sont modifiés pour que les 1 199 cc s'obtiennent grâce à un rapport carré (même course que l'alésage) permettant d'augmenter le régime afin de traquer les derniers canassons. Les conduits des culasses sont carrément rebouchés puis reperçés verticalement

pour héberger les deux carburateurs FCR et permettre le montage d'une boîte à air gros volume avec effet dynamique. Marrant de voir sur la même moto des échappements hauts en titane de superbike côtoyer une courroie primaire ! Toujours calé à 45°, le twin rentre au chausse-pied dans le châssis minuscule. La dernière version testée à 158 chevaux au vilo (et offrant la bagatelle de 13,5 mkg de couple) a d'ailleurs mis au supplice la boîte Baker 6 vitesses durant toute la semaine. Cela n'a pas empêché la DW2 d'être créditée d'une des plus grosses vitesses de pointe avec un beau 243 km/h sur le banking pourtant raccourci. L'année prochaine, Take reviendra avec une de ses boîtes 5 HD modifiées : les vitesses sont plus dures et plus lentes à passer, mais au moins elles passent...

Comme Burt Munro, Take Shibazaki pense que les chants desespérés sont les plus beaux et comme lui, il ira jusqu'au bout ! Avec une telle arme, il en a les moyens. **WM**

La DW2 est certainement le Sportster de course le plus abouti jamais vu sur un circuit : aussi beau que rapide !



Cadre Saxon, boîte à air carbone et courroie primaire... Le hi-tech côtoie le rustique pour un résultat sublime.



Meilleure vitesse de pointe, la DW 2 atteint sans forcer les 243 chrono sur le banking: pas mal pour un Sportster...



suite de la page 73

Hikita-san, le pilote maison, a montré tout le potentiel du néo Sportster nippon. Il a commencé par décrocher une belle troisième place dans la BOT F1 (battle of the twins) avant de remporter de haute lutte l'épreuve BOT F3 devant la Ducati 999 ex-Superbike de Dario Marchetti et la Moto Guzzi MGS factory de Guaresehn malgré des soucis de rétrogradage récurrents. Bloqué en deuxième sur la grille lors du départ de la course Sound of Thunder (la pole devant une Ducati et une Buell XRBR), Hikita-san n'a pas pu y défendre ses chances, mais ce n'est que partie remise, car tant que le succès ne sera pas complet la quête de Shibazaki-san ne sera jamais terminée. Pur bushido in Daytona !



Guzzi MGS factory ou Ducati 999 affûtée, la concurrence n'était pas venue pour faire de la figuration !

