

# SIDKAR

LE MAGAZINE DU SIDE-CAR

n°417 - septembre 2024 - 40<sup>ème</sup> année - 0.60€ - Abonnement annuel 6€

*Rassemblements*

*Voyages*

*Balades*

*Sport*

*Infos*



**MILANO**



**TARANTO**

**37<sup>ème</sup> Edition Milano Taranto**

**la plus belle façon de parcourir l'Italie en moto**





SIDKAR Bulletin de liaison  
de l'Amicale Sidecariste de France  
[www.amicale-sidecariste.com](http://www.amicale-sidecariste.com)

Vente au n° : 0.60€

Dépôt légal : à parution

Commission paritaire n°0915 G 87265

I.S.S.N. n°1150-6237

Directeur de la publication  
Christian Chevalier  
30 rue Georges Maeder  
38170 Seyssinet-Pariset  
[amicale-sidecariste@associationactive.fr](mailto:amicale-sidecariste@associationactive.fr)

Rédaction / Maquette  
Gérard Okulewicz  
[sidkar@associationactive.fr](mailto:sidkar@associationactive.fr)

Abonnement / Adhésion  
Geneviève Chevalier  
30 rue Georges Maeder  
38170 Seyssinet-Pariset  
[amicale-sidecariste@associationactive.fr](mailto:amicale-sidecariste@associationactive.fr)

**N°417 septembre 2024**

La reproduction même partielle des textes, dessins et photographies est totalement interdite sans l'accord du directeur de la publication. SIDKAR se réserve tout droit de traduction dans le monde entier. L'envoi de photos ou la remise de documents à la rédaction implique automatiquement les autorisations nécessaires auprès des personnes qui peuvent y figurer, seule la responsabilité de l'auteur est engagée. Les photos sont rendues après publication. Leur envoi implique l'accord de leur auteur. La rédaction n'est pas responsable des textes, illustrations et photos publiées qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs. Les indications de marque et les adresses qui figurent dans les pages rédactionnelles de ce numéro sont données à titre d'informations et sans aucun but publicitaire.



Scannez pour voir  
les numéros de  
Sidkar disponibles



Scannez pour  
en savoir plus  
sur l'ASF

Photo de couverture  
Ezio Cavazzini  
37<sup>ème</sup> Milano - Taranto



Montée Historique de Confolant(63)  
Jacques Viallon

# Le mois prochain

Balade pour Manon  
Dominique Lannaud



**Prochaine parution le 5 octobre**





MILANO  TARANTO

Milan - Tarente, à moto du Nord au Sud de l'Italie

Pour ceux qui connaissent un peu l'histoire de la moto, ces deux noms évoquent les années 30 du siècle dernier : des routes poussiéreuses sur lesquelles filent des voitures de course aux roues étroites et aux petits freins, lancées à toute vitesse

Compétiteur et moto des années 30



1936 – Nicola Franzosi di Perugia – 4° assoluto – 1° nella classe 500cc Sport con una Moto Guzzi in 9 24'37" alla media di 91,943 Km/h

1936 - Nicola Franzosi de Pérouse - 4<sup>ème</sup> au classement général - 1<sup>er</sup> dans la catégorie Sport 500cc avec une Moto Guzzi en 9 24'37" à une vitesse moyenne de 91,943 km/h



sur des routes ouvertes à la circulation, portées à l'extrême par des pilotes en cuir noir et casques en liège. Malheureusement, beaucoup n'ont jamais vu le retour...

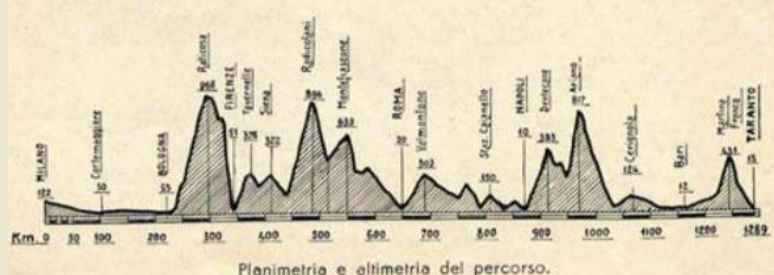
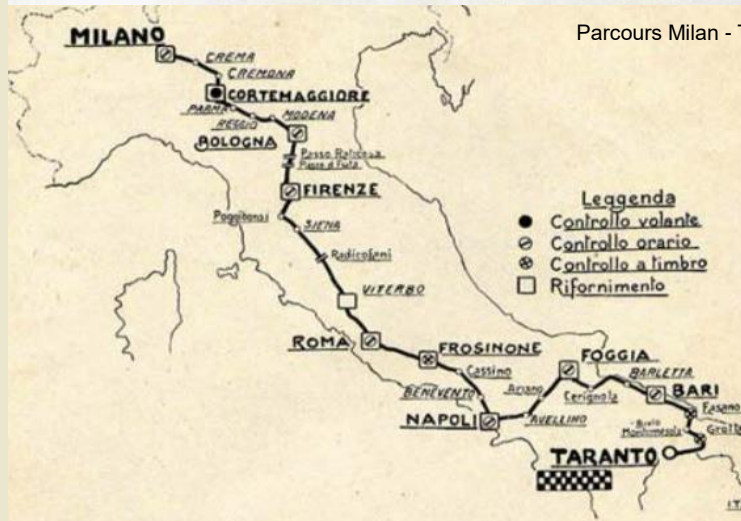
Le Milan-Tarente trouve ses racines dans le «Raid Nord-Sud», également appelé «Freccia del Sud» ou «Milan-Naples», qui de 1919 à 1925 s'est déroulé en une seule étape, allant des 22 heures de la première édition aux 17 heures de 1925.

Après sept ans de suspension, en 1932 les courses de longue distance ont repris à la demande expresse de Mussolini, étant ainsi appelées «Coupe Mussolini», et ont eu lieu jusqu'en 1936, avec la victoire d'Omobono Tenni à une moyenne de 107,530 km/h en 8h 02' 46 ». Même à cette époque, le départ se faisait de nuit de la banlieue sud de Milan.

En 1937, à la demande de Mario De Introna de Tarente, la ligne d'arrivée a été déplacée à Tarente, se transformant en la classique Milan-Tarente, interrompue pendant la période de guerre et reprise en 1950. Le record de ces 1 300 km appartient à Bruno Francisci, qui lors de l'édition de 1955 les a parcourus en un peu plus de 11 heures, à la folle moyenne de 126,234 km/h ! Tout était déjà prêt pour l'édition 1957 lorsque le terrible accident des 1000 Miglia à Guidizzolo (MN) a décrété l'abolition de toutes les compétitions de vitesse en moto et en voiture sur route.

En 1987, cinquante ans après la première édition, Franco Sabatini de San Martino in Colle (PG), qui aurait aimé participer à la «vraie» MiTa, a eu l'idée fantastique de la repropose comme une course de reconstitution historique et de régularité en quatre jours, avec des contrôles horaires «minutes» et «secrets» (CO).

Aujourd'hui dans sa 37<sup>ème</sup> édition en 2024, la reconstitution a également subi des changements pour s'adapter aux temps modernes : il y a désormais six jours, les contrôles horaires à la minute ont été ajoutés au millième de seconde et, en plus de l'aspect purement sportif, l'importance est également accordée à la valorisation du territoire avec ses particularités gastronomiques. Aujourd'hui, les motos, les scooters et les side-cars peuvent participer à cette compétition, divisée par cylindrée et par catégories d'âge : HISTORIC jusqu'en 1956, SPORT jusqu'en 1967 et, à partir de cette année, la nouvelle catégorie VINTAGE jusqu'en 1990, plus la catégorie



Franco Sabatini au guidon de son Mondial 125



## Vous êtes toujours à la limite

GLORIOSA pour les modèles qui ont participé à la « real MiTa ». Ces catégories sont reconnaissables aux plaques d'immatriculation : blanche pour les historiques, jaune pour les sportives, orange pour les vintage et blanche avec des feuilles de laurier pour les glorieuses.

Le classement est déterminé par le passage régulier au CO, mais s'il est « facile » de passer au CO à ce moment-là (si vous ne vous êtes pas égaré, que vous n'avez pas eu de problèmes mécaniques ou, pire, d'accidents...), il est beaucoup plus difficile de couper la cellule photoélectrique à la seconde exacte, avec une détection au millième de seconde. Ce sont ces détails qui, à la fin, « marquent des points pour gagner ».

La longueur des six étapes varie de 200 à plus de 300 km. Le premier, comme le veut la tradition, part à minuit le dimanche et l'arrivée est prévue vers midi le lundi. L'après-midi est consacré aux vérifications et réparations des véhicules (n'oublions pas qu'il y a des motos de 80 ans) et, surtout, au reste des motards après une nuit blanche de conduite. Là aussi, la moyenne d'âge n'est pas basse...

Chaque matin alors il y a le rituel de « collecter les cartes », vierges pour les concurrents, avec l'altimétrie, le kilométrage, les pays traversés et surtout les temps à respecter aux CO, alors qu'ils sont verts pour les dégustateurs qui indiquent les mêmes directions de route, mais au lieu d'avoir les temps il y a un « bulletin de notes » à remplir dans lequel il faut évaluer l'environnement, l'hospitalité et la nourriture des différents CO traversés.

À partir du mardi, les départs se font le matin, avec une arrivée prévue dans l'après-midi. Dans chaque étape, 4 AC sont généralement programmés : deux par minute et deux par seconde. La moyenne théorique imposée est de 35 km/h. Si avec une moto de performance moyenne il n'y a pas de problèmes à respecter cette moyenne, tant que vous ne vous perdez pas ou que vous n'avez pas de problèmes mécaniques, et que vous arrivez au CO bien à l'avance, avec des motos de petite cylindrée ou des motos peu puissantes, il y a des concurrents qui participent avec des « 65<sup>cc</sup> guzzino » ou des vespini 50<sup>cc</sup>, vous êtes toujours à la limite.



Massimo Nocent avec plaque «glorieuse» et bavoir



ma plaque et mon side-car

PARTENZA	VILLANOVA DI CASTENASO % NH BOLOGNA VILLANOVA	ORE	8.06
Firma addetto CO/CT	LOCALITA'	PUNTEGGIO	MOTIVAZIONE
Jw	MODIGLIANA % MUSEO PARILLA di BACCARI h. indicativo di transito 10.27	9	Excellent accueil produits variés de qualité
SP	ALFERO % Parco del Casone h. indicativo di transito 12.59	7	Choix limité (2 produits)
Lz	PIETRALUNGA % Piazza VII Maggio h. indicativo di transito 15.48	6	Choix limité (2 produits)
ARRIVO RITIRO SCHEDE	SANTA MARIA DEGLI ANGELI % Viale Patrono d'Italia h. indicativo di transito 17.50	9	La glace de lieu, waah! (☺)

N. CONCORRENTE  
22

**37° RIEVOCAZIONE STORICA  
MILANO-TARANTO**

**CATEGORIA  
"ASSAGGIATORI"**

NOME	COGNOME
_____	_____

NUMERI TELEFONICI IMPORTANTI:

MECCANICO: MARIO 347 687 1299  
 INTERPRETE: MARGHERITA 345 7124797  
 MARTA 338 734 7474  
 AMBULANZA: 340 385 9797



**2° TAPPA:**

Villanova di Castenaso - Santa Maria d. Angeli  
 Martedì 9 luglio 2024 - Km. 320



## Petits ou gros problèmes mécaniques

Pour les chanceux qui arrivent tôt, il y a généralement un accueil chaleureux organisé par le pro- loco avec la possibilité de déguster des produits locaux, boire, se détendre et plus encore, en attendant la minute fixée pour le départ.

Un peu plus facile est de participer en tant que «TASTERS», dans lequel vous pouvez utiliser des motos qui sont sorties du concessionnaire hier. L'itinéraire et les heures sont identiques, mais au lieu de devoir passer du temps, vous avez la « tâche ingrate » d'évaluer les ravitaillements (plus vous vous dirigez vers Tarente, plus ils sont fantastiques), qui sont fournis à chaque CO.

Comme les dégustateurs ont un dossard vert qui les rend bien reconnaissables, ils sont « assaillis » (la compétition entre les différents pro- loco pour obtenir le titre de « MEILLEUR RAFRAÎCHISSEMENT » est très sincère) avec des offres de nourriture plus qu'exquise. C'est-à-dire, vous arrivez à Tarente avec au moins 5 kg sur la balance, pour le bonheur des diététiciens et nutritionnistes ! De plus, dans cette catégorie, le passager est autorisé, ce qui dans la compétition n'est autorisé que sur les side-cars.

Dans tous les cas, il faut garder une attention élevée pendant 10 heures sur des routes ouvertes à la circulation normale, qui ne sont pas toujours bien entretenues. La première étape de nuit commence avec la fraîcheur de minuit et arrive avec la chaleur torride de la vallée du Pô à midi. Petits ou gros problèmes mécaniques ?

Les cols à affronter avec des montées raides pour les quelques chevaux (je me souviens encore de l'année à laquelle j'ai participé avec notre MAS 175 avec side-car et maman où sur certaines montées j'ai dû descendre et courir en poussant les maigres 6cv...) et des descentes difficiles pour les petits freins, la chaleur des dernières étapes, le défi de suivre le parcours sans l'aide des navigateurs, mais seulement en suivant les flèches ou tout au plus en consultant une carte... Cependant, l'organisation met à la disposition de ceux qui en font la demande des traces gpx, ainsi que des traceurs GPS pour des raisons de sécurité. Mais seuls ceux qui l'ont fait peuvent pleinement comprendre que ce n'est pas une promenade simple et facile.



Guzzini 65<sup>cc</sup>



Comptoirs avec des spécialités gastronomiques



dégustateur et concurrent au travail



Gaye Denise et Graeme sur Moto Guzzi California depuis l'Australie



réparations pendant la course





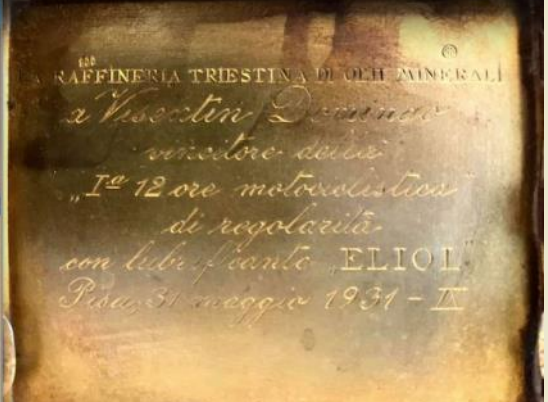
**Cette année, le parcours était particulièrement beau** Tracé GPS, en bleu la trace théorique, en vert la trace réelle

L'itinéraire, sans préjudice du départ et de l'arrivée, change chaque année, pouvant choisir parmi les innombrables routes qui mènent au sud entre la mer Tyrrhénienne, les Apennins et l'Adriatique. Les routes choisies sont celles avec moins de trafic, plus de virages et, surtout, à la recherche des paysages et des pays les plus beaux et les plus inconnus. Cette année, le parcours était particulièrement beau, avec des routes enchantées qui vous invitaient à conduire dans la joie et la facilité.

Depuis dix ans, notre famille se lance de tout son cœur dans ces aventures, c'est-à-dire depuis que nous avons essayé de récupérer la mémoire historique de notre grand-père maternel Domingo Visentin, concepteur/concessionnaire/coureur avec des motos MAS à Milan, qui dans les années 30 a participé à certaines MiTa ainsi qu'à d'autres courses de régularité, également avec des side-cars, toujours sur MAS.



Alcuni dei più forti regolaristi del periodo 1930 - 1934 alla « 12 Ore » di Pisa. Il guidatore del sidecar è l'ing. ALBERICO SELLING costruttore della Mas primo assoluto nella prova toscana. Gli sono a fianco il « partner » Visintin, Nardi e Boneschi.



Une course remportée par son grand-père avec un side-car



Les 2 Mas





Pour moi, il s'agit de la dixième participation

Les 3 Mas

Pour moi, il s'agit de la dixième participation. J'ai commencé en 2013 seul avec un MAS 350 VL de 1935, puis le 06 mai 2014 j'ai impliqué mon frère Fulvio avec un MAS 175 VT de 1935 également restauré, et depuis 2017 notre mère Silvana, née en 1932, a également participé sur un side-car avec un MAS 175 VT de 1937, avec un panier Longhi en bois et aluminium, miraculeusement préservé !



Silvia sur 175<sup>cc</sup>



Side-car Mas en action

Dans l'édition 2017, il y avait ma fille Silvia sur la 175, mon frère sur la 350 et moi avec maman sur le side-car. L'un des meilleurs souvenirs est cette photo de l'arrivée à Tarente tous ensemble, c'est-à-dire quatre générations avec le grand-père dans le cœur et dans les motos. Après cette édition, pour « respecter » ces motos, nous avons pris des véhicules plus modernes : une Moto Guzzi V7 Spécial de 1971 avec side-car (panier Ural) et une Honda 400 Four de 1976, avec laquelle nous avons été les dégustateurs de 2018 à 2023.



La passerelle de Tarente





Des lithographies numérotées sont réalisées, puis données à tous les participants

Sous la bannière d'arrivée

Cette année, grâce à la nouvelle catégorie vintage, nous avons pu participer à la course de régularité, et non plus en tant qu'essayeurs : moi avec la Honda, je pointe le casque avec la grande vague d'Hokusai peinte, et Fulvio qui a emmené sa mère avec le side-car Guzzi. Le plus drôle, c'est sa réaction : je vais devoir m'entraîner au réveil très tôt pour pouvoir respecter l'horaire ! C'est l'interprétation, avec la mère dormant dans la poussette pour être prête pour le départ, de Giorgio Serra, alias «Matitaccia», le caricaturiste de motos et de voitures le plus célèbre d'Italie, depuis plus de trente ans caricaturiste propriétaire de Motosprint et Auto-sprint, ainsi que l'auteur de l'image de Milan-Tarente et à partir de laquelle des lithographies numérotées sont réalisées, puis données à tous les participants.

Moto Guzzi V7 avec caisse Ural



Honda 400 Four Super Sport





## Les participants venaient du monde entier

En 2024, environ 160 motos se sont présentées au départ, dont 7 side-cars : deux historiques (dont un avec un équipage français), deux sportives et trois vintage. Les participants venaient du monde entier : anglais (notamment sur Vespa et Lambretta), suisses, allemands, quatre Français (un couple en side-car et deux dégustateurs), néerlandais, autrichiens, hongrois, belges, deux américains et deux australiens. Parmi les motos se distinguait une Brough Superior SS80 de 1931.

Un Rudge Ulster de 1937 et un Motococche 720 850 de 1934 ; le plus ancien était un Indian 101 750 de 1928. Évidemment, la plus grande représentation a été donnée par Moto Guzzi et Gilera. Pour voir tous les participants, vous pouvez visiter le site web de MiTa :

<https://www.milanotaranto.com>

Mon frère et ma mère étaient dans la catégorie avec deux autres Guzzi avec équipage suisse : une T5 850 de 1985 et une Le Mans de 1976 avec un panier de course ! C'était un spectacle de voir comment la passagère « autrement jeune » qui a passé une semaine à genoux s'est jetée dehors...

Cette année également, le départ s'est fait des pavillons du parc d'exposition Novegro, à Segrate, où se tiennent deux fois par an des expositions intéressantes pour l'échange de motos anciennes.

Situé à côté de l'Idroscalo et du Liniate, c'est un lieu très accueillant qui vous permet d'exposer toutes les motos participantes, équipées de bons services, d'un bar et d'un restaurant. Dès le dimanche matin, les premiers participants arrivent pour l'immatriculation et le contrôle des véhicules, qui doivent être conformes au code de la route.

À suivre...

Ezio Cavazzini (Italie)

Pavillon de la foire de Novegro



Brough Supérieur et Rudge Ulster

La pantoufle



Départ avec le Maire de Segrate sous la pluie



MILANO  Les différents participants en side-car  
**TARANTO**



Bmw R51/3 - 1954



BMW R50 -Précision 1955



BMW R69S - Watsonian 1966



Moto Guzzi V7 T5



Moto Guzzi Le Mans 1976

