

**E**XCELLENT pilote, fin metteur au point, Dave Degens, avec sa nouvelle 500 course, devient aussi constructeur. Ce préparateur, dont nous avons déjà longuement parlé dans nos colonnes, s'est taillé une solide réputation non seulement dans les courses d'endurance au guidon des fameuses "Dresda" mais aussi sur les "short circuits" anglais, où les meilleurs britanniques s'affrontent dans des luttes spectaculaires, avec ses Aermacchi, Ducati, Matchless, Métisse etc... Comme de nombreux pilotes, il croit en la fin prochaine des monos et ce pour deux raisons. D'abord à cause des performances tout près de leur plafond et ensuite parce qu'ils sont l'objet d'un véritable monopole.



## **DRESDA-DEGENS**

# **UN NOUVEAU FAUVE pour les circuits de vitesse ★**

### **UN MOTEUR SAIN TRES PRES DE LA SERIE**

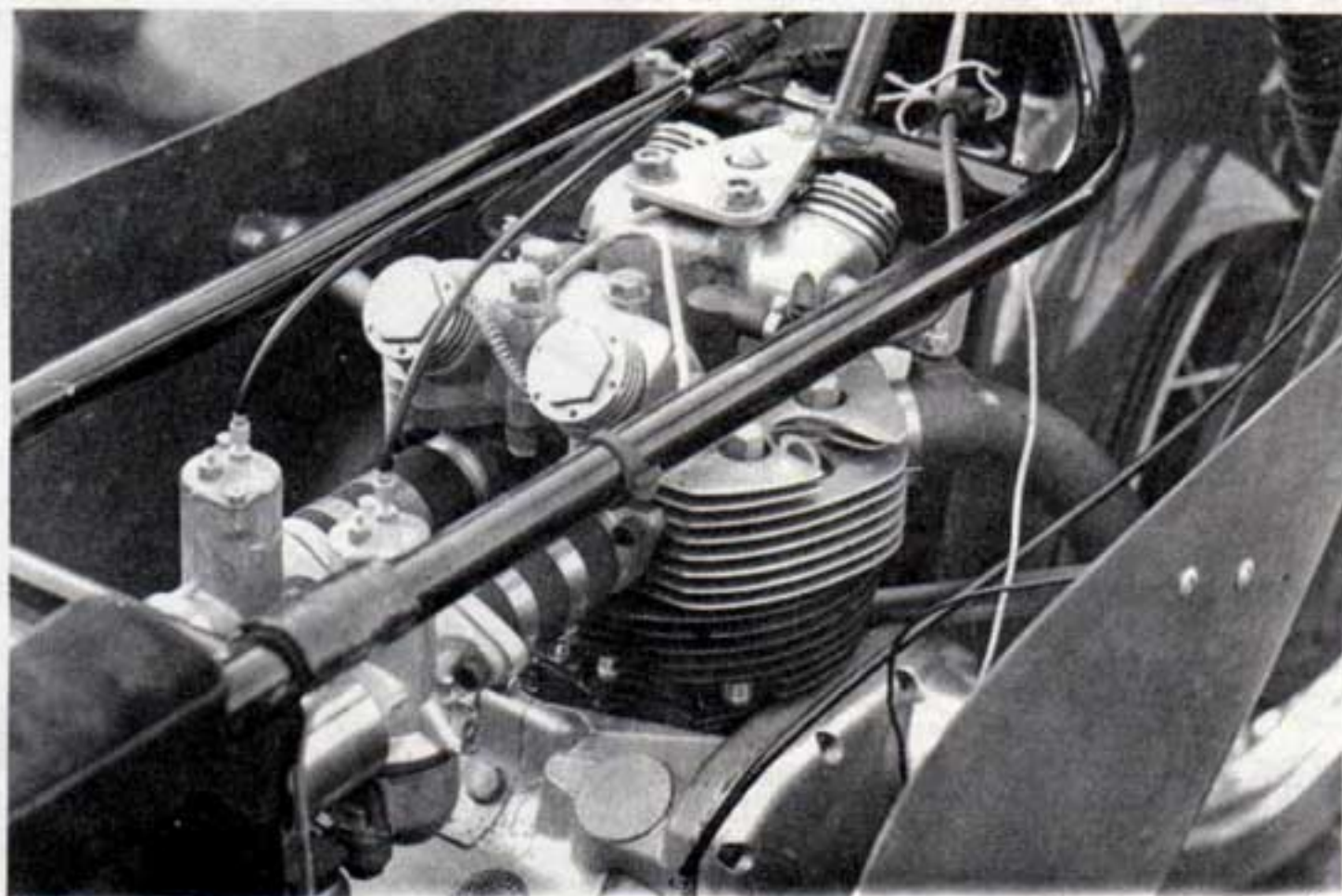
**T**RAVAILLANT depuis longtemps sur des moteurs Triumph Bonneville, les connaissant parfaitement, en tirant des puissances respectables, il semblait normal qu'il

fasse appel pour sa 500 cc course à un moteur de cette marque, d'autant que Percy Tait, pilote metteur au point à la firme de Coventry, avait obtenu d'excellents résultats en circuits avec un 500 cc twin.

Cette machine qui fait pen-

ser, par ses dimensions, plus à une 250 cc qu'à une 500 cc est animée par un 500 cc bicylindre Daytona apparemment très près de la série. Ce bicylindre, quatre-temps vertical, à culbuteurs est un super carter. Alésage 69 mm, course 65,5 mm, ce qui donne une

cylindrée exacte de 490 cc. Sa structure lui permet d'atteindre des régimes élevés et de se prêter de bonne grâce à des transformations. Ce moteur est conçu en semi bloc. Le bloc cylindres est en alliage léger chemisé, les culasses sont également en alliage et coulées en un seul bloc. Le vilebrequin est forgé d'une pièce, avec volants boulonnés. Les bielles sont du type à chapeaux, en forme de I. Les soupapes, en tête, sont commandées par tiges et culbuteurs. Les deux arbres à cames transversaux sont haut placés dans le carter moteur et sont commandés par des pignons ; l'arbre avant, devant les cylindres, commande les soupapes d'échappement, l'arbre arrière commande celles d'admission.



Le Daytona qui équipe la Dresda est en apparence très près de la série, pourtant il développe une bonne quinzaine de chevaux supplémentaires. Vous pouvez voir les bougies qui se trouvent placées sur le dessus des culasses tandis que les orifices sont bouchés par des réducteurs, ainsi que les carbus montés au bout de longues pipes souples.



Le cadre réalisé par Dave Degens est un modèle de légèreté, 10 kg environ. Inspiré du Manx il présente les mêmes caractéristiques de base. Triangulation soignée au niveau du tube de direction et berceaux avant peu ouverts. L'arrière par contre est totalement différent.

Après ce bref rappel des caractéristiques du 500 Daytona, venons-en aux améliorations apportées par Dave Degens. Les moteurs du type 1970 sont avant toute chose démontés. L'embellage dans ses caractéristiques principales reste identique à celui des machines de série ; ainsi, bielles, volants sont d'origine. Ces derniers pourtant, pour les circuits très courts, sont allégés pour avoir moins d'inertie. Toutes les pièces constituant l'embellage sont, bien entendu, polies et équilibrées. Le haut moteur ne subit que peu de modifications. Cylindres, culasses, pistons sont identiques à ceux des Daytona de route. Pour augmenter le taux de compression et le faire passer à 10,5

à 1 contre 9 à 1, la culasse est rabotée et le fût du cylindre usiné au tour. La distribution, en raison du régime plus élevé du moteur, a été aménagée en conséquence. Tout d'abord les poussoirs d'origine, qui accusaient certaines faiblesses, ont fait place à ceux, mieux dimensionnés, des Bonneville. De même les tiges de culbuteurs, qui se tordaient facilement, sont de même provenance. Les culbuteurs, allégés, sont maintenus sur leurs axes par des rondelles de calage au lieu de ressorts en spirale. L'arbre à cames, ou plutôt les deux, sont totalement différents, ils donnent les calages de distribution suivants avec un jeu de 0,20 inches :

AOA : 35°

RFA : 55°  
AOE : 55°  
RFE : 35°

Ces temps d'ouverture n'ont rien d'exceptionnel, mais il convient de préciser qu'avec un jeu moins important que celui indiqué plus haut ils augmentent d'environ 20 degrés. Le diamètre des soupapes reste inchangé.

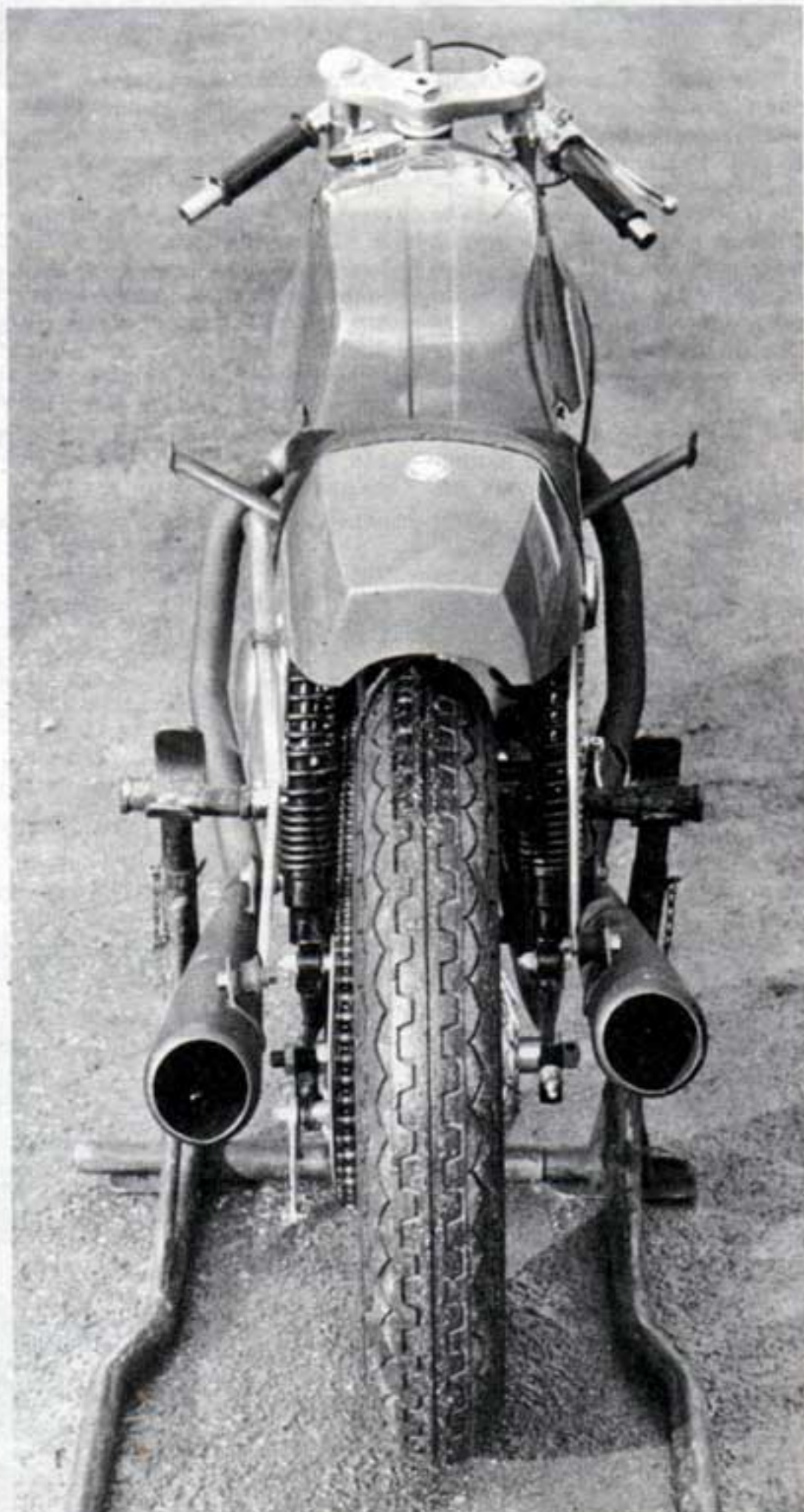
Les ressorts de soupapes, d'un tarage plus important, sont retenus par des coupelles en aluminium, plus légères et plus résistantes.

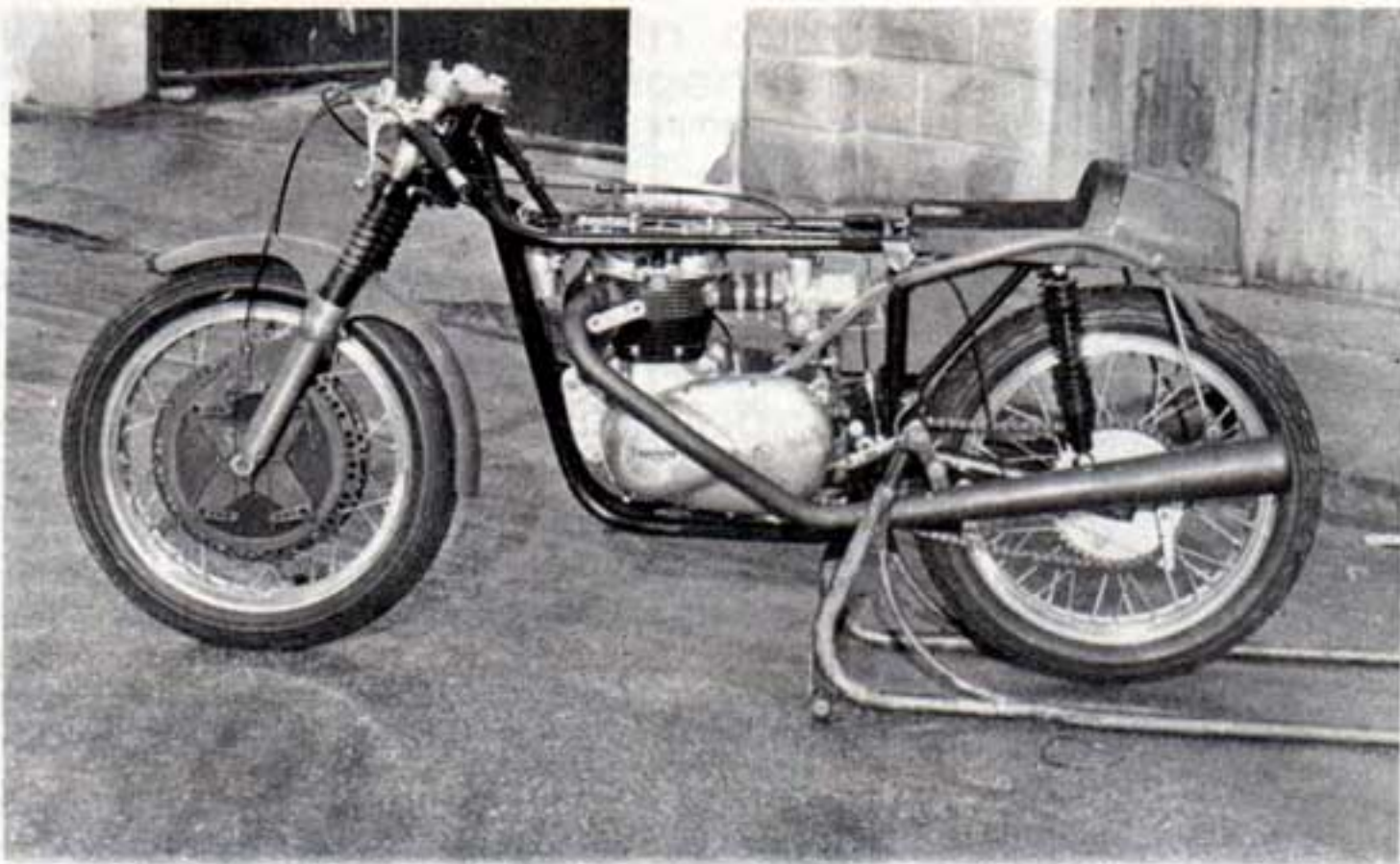
Les bougies se trouvent maintenant au centre des

chambres de combustion. Les orifices d'origine sont bouchés avec des réducteurs. L'allumage se fait par un classique batterie-bobine, cette dernière étant une Wipac 12 volts. Le toucheau du rupteur, qui est en nylon sur la série, a été remplacé par un autre en céloron s'usant moins vite. Le calage de l'allumage se fait 38° avant le PMH.

L'alimentation de ce moteur se fait par deux Amal concentriques de 32 mm de diamètre. Ils présentent la particularité d'être montés au bout de très longues pipes

La largeur hors tout, hormis les mégaphones est des plus réduites. Ceux-ci comme vous pouvez le voir sont montés souples par l'intermédiaire de silent-blocs.





d'admission souples. L'échappement s'effectue par des tubes d'un assez gros diamètre terminés par de longs mégaphones.

L'embrayage, en raison de la puissance plus importante à transmettre, a été doté de ressorts plus généreux. La boîte de vitesses montée sur la Dresda est une quatre à rapports serrés, mais il n'est pas impossible que dans l'avenir une boîte 5 soit montée.

La lubrification de ce moteur est typique des machines anglaises, par pompe et réservoir séparé, ce dernier ayant une capacité de 8 litres.

#### UNE PARTIE CYCLE PENSÉE ET BIEN RÉALISÉE

Ce qui surprend le plus, lorsqu'on voit la 500 Dresden pour la première fois, c'est sa petite taille, son encombrement réduit pour une demi-litre. Degens a voulu avant tout faire petit et léger. Le cadre, entièrement réalisé par ses soins, est à peu de choses près un Manx à une échelle réduite, du moins pour sa partie avant, car l'arrière est propre au crayon du constructeur. Les suspensions sont assurées par une fourche Manx raccourcie et une paire de Girling racing. Le moteur, guère plus gros qu'un bon 250 cc, trouve aisément place dans le cadre et occupe une position surélevée. Les repose-pieds sont placés à une hauteur inhabituelle et semblent même contrevenir au règlement de la F.I.M. en la matière, qui stipule que les repose-pieds ne doivent pas être placés au dessus d'une ligne médiane passant par l'axe des deux roues.

Ce qui saute aux yeux ensuite, c'est cet imposant frein

avant avec des cames partout — il n'y en a pas moins de 8! — Ce magnifique tambour est réalisé dans les ateliers de Degens par un de ses mécaniciens, John Ceran. Il semble offrir, du moins aux basses allures, une puissance impressionnante, mais sa mise au point et son réglage risquent d'être longs, car toutes les cames sont commandées par câbles!.. A l'arrière, par contre, le classicisme reprend ses droits, et l'on trouve un vulgaire moyeu en tôle, simple came.

Les jantes, des Dunlop en dural, sont chaussées de pneus de même marque du tout dernier type : les K83. Ils sont de 3.25x18 à l'avant et 3.50x18 à l'arrière.

L'habillement est réalisé en polyester teinté dans la masse. Le réservoir, la petite selle, garnie de daim, le carénage sont anatomiques et fonctionnels et confèrent à cette 500 Dresden une allure sensationnelle.

Extrêmement légère, le constructeur l'annonce pour 117 kg, mais il semble que ce poids soit dépassé sur la bascule ; puissance, le 500 Daytona ainsi remanié vaut à peu de choses près la puissance d'un bon G50 (soit 55 à 57 ch). Cette Dresden s'annonce d'ores et déjà comme une cliente sérieuse dans la catégorie 500 cc. D'ailleurs les résultats obtenus par Dave Degens au guidon de cette machine le prouve.

Chose appréciable pour les pilotes français, plusieurs machines de ce type vont être importées par H. Mignot, et chose encore plus intéressante elles devraient être proposées, droits de douane compris, au prix de 14.000 F.

L'architecture du cadre est classique. Ses petites dimensions permettent de loger au mieux le 500 Daytona. Vous remarquerez la garde au sol inhabituelle.

**fin**