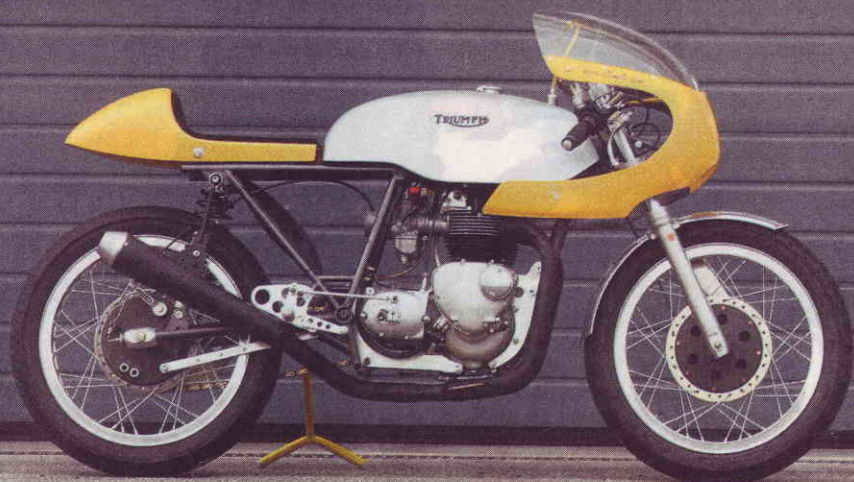


Grise et jaune, deux couleurs inhabituelles qui font que l'on remarque encore plus la "Tailleux".



10

Le plaisir de la piste

Pour le plaisir de faire des démonstrations de motos anciennes sur piste, Alain Tailleux a créé son cadre maintenant bien connu.

Dernièrement il lui a fourni un moteur 500 Triumph préparé : belle bête !

PAR SERGE GARCIA

« **M**on but est de fabriquer des motos anciennes de pistes en reprenant l'esprit et les formes qui ont existé dans le passé sans pour autant pomper directement. » Alain Tailleux s'est attaqué à l'un des moteurs les plus mythiques de la production motocycliste, le twin Triumph, dans sa version 500 cm³. L'engin est à peine rôdé, mais Alain veut bien me le confier, alors, en route !

La première impression est celle d'être sur une moto plus petite qu'une 500 : basse et légère, elle rappelle malgré tout son coffre par le grondement de son échappement deux-en-un profond et

assez libre. Voilà l'entrée en piste du circuit de Nogaro. Je suis un peu déconcentré par le sélecteur à droite et première en haut, mais c'est la règle du jeu. À ce propos, il faut bien enclencher les vitesses, et de toute manière le réglage est à parfaire : la quatrième arrive à sauter, c'est la rançon d'une moto qui vient tout juste d'être montée et qui demande des ajustements.

Malgré un fort taux de compression et de gros carburateurs, la Triumph se montre heureusement assez souple, tout en montant facilement en régime, bien plus que sur un moteur de tourisme. La puissance est estimée ici à 45 ch, mais il faut alors aller haut dans les tours, et là les vibrations sont importantes. Finalement pour des dé-

monstrations, et par respect pour la mécanique, je m'en tiendrai à 5 500 tours environ, soit près de 1 500 en dessous du rouge.

Mais si l'on ne peut pas faire l'impasse du moteur Triumph, ne serait-ce que pour ce qu'il représente dans l'histoire de la moto, une "Tailleux", c'est surtout une partie-cycle remarquable... et prévue pour les petits moteurs : le Triumph 500 entre au chausse-pied, on ne peut pas envisager plus gros.

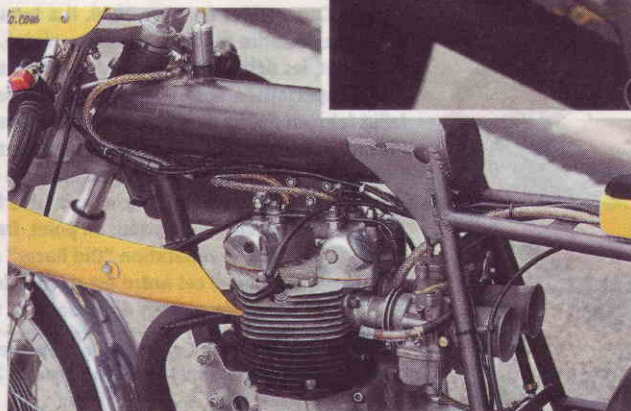
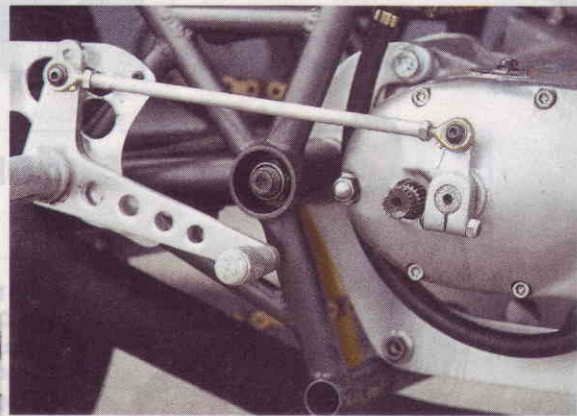
Sans aller chercher la dernière limite, nous avons ici le jouet idéal pour rouler vite, et même très vite, sans frayer : la moto est rigide et ne se désunit pas, elle a un vrai comportement de moto de course. Rien ne vient toucher en virage, et même en courbes ra-

Les travaux d'Alain



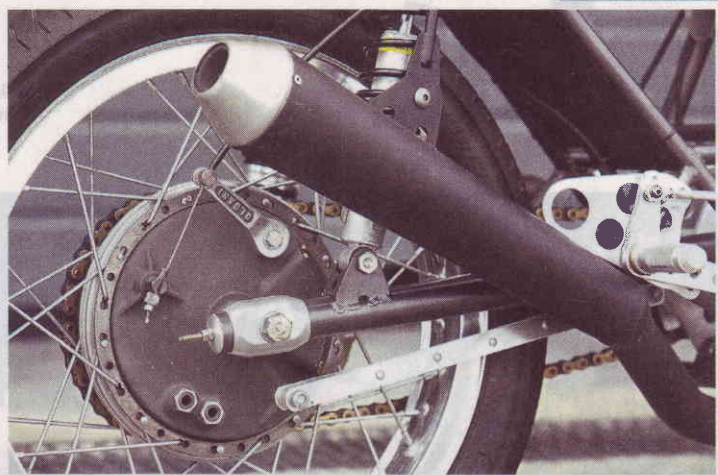
Voici quelques-uns des moteurs qui ont propulsé la partie-cycle Tailleux : Triumph T100, Honda CB 350, Honda XLR 600, Yamaha YZ 450, Yamaha SR 500, Yamaha SRX 600, KTM 660 (Ndlr. Yamaha SR et un Honda XLR sur la photo). À ce sujet, la partie-cycle n'est pas à la peine avec les moteurs modernes beaucoup plus puissants que les anciens, ni avec une fourche inversée ou des roues de 17". Mais Alain fait également d'autres travaux sur demande : restaurations, adaptations, etc.
Site : www.atcmoto.com et courriel contact@atcmoto.com

▶ **Tout est fort bien monté ; on remarque aussi la triangulation et les renforts du cadre autour de l'articulation du bras oscillant.**

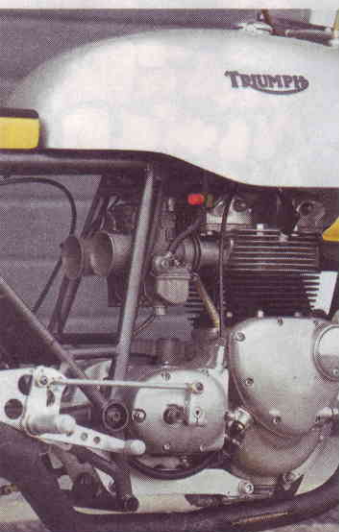


◀ **Gros plan sur la poutre du cadre faisant office de réservoir d'huile, et de fixation supérieure du moteur.**

Le bras oscillant "façon Seeley", ainsi que le frein Oldani refabriqués en Italie.



Le moteur Triumph prend toute la place dans la partie-cycle, et pourtant rien ne dépasse.



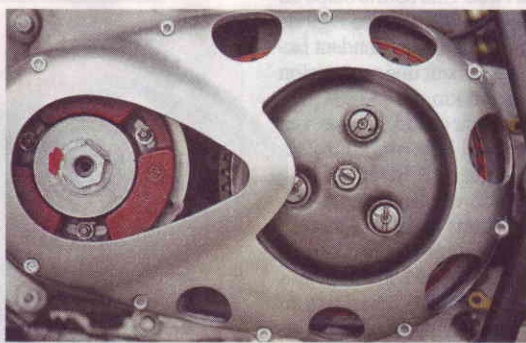
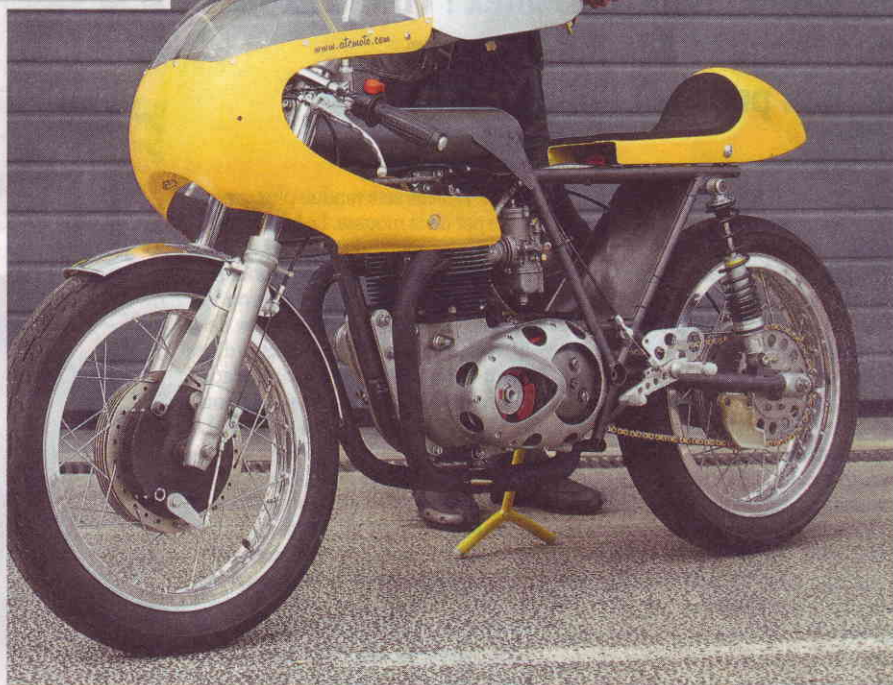
la petite série. Partant du constat que les motos des années 50 à 70, voire 80, étaient perfectibles de ce côté-là (et de toutes manières, ce sont des motos de tourisme, pas de course), il a voulu une partie-cycle bien plus légère, et rigide, pour s'amuser sur circuit. Il fallait donc que cette partie-cycle puisse accueillir un grand nombre de moteurs différents, tout en se restant dans les petits modèles ; après tout, il y avait déjà de l'offre – Egli, Martin, Rickman, etc. – pour les grosses. Le cadre poutre est ainsi né, ce fut une réussite immédiate : la preuve, il est resté le même huit ans après. Yamaha 500 SR, Honda CB 350, Yamaha 450 d'enduro, il a tout connu avec le même bonheur, et l'année passée Alain a voulu lui greffer un moteur Triumph.

« Mon dernier Triumph, c'était il y a vingt-huit ans avec un T 150, j'avais un peu cette nostalgie, explique-t-il. Le T 100 lui ressemble beaucoup, son moteur a de très jolies formes et en plus, c'est un super carré. J'ai trouvé ce moteur, mais il était fatigué et il m'a fallu pas mal de travail, et du coup je l'ai un peu gonflé : arbres à cames retailés par Techniprofil, pistons haute compression, carburateurs, transmission primaire par courroie. Il faut à présent que je fige sa mise au point, tant moteur que boîte de vitesses, mais malgré tout cette Triumph est bien celle que je préfère de toutes mes motos. »

rapides aucun flou n'apparaît. Il faudra simplement à celui qui n'a pas l'habitude du genre s'accoutumer à cette moto "tout d'un bloc" : avec les guidons bracelets et la position très penchée en avant, avec cette partie-cycle très rigide et légère, tout mouvement du pilote est restitué par la moto, et il faut apprendre à être doux et fin pour être efficace !

Depuis huit ans maintenant, Alain Tailleux – qui a fait ses classes chez un fabricant de side-cars – a créé son cadre, pour le plaisir mais aussi en pensant à

Alain Tailleux et sa dernière fabrication : moteur Triumph mais toujours son fameux cadre poutre.



Fiche technique Triumph 500 "Tailleux"

MOTEUR bicylindre vertical culbuté. Alésage x course 69 x 65,5 mm, soit 490 cm³. Rapport volumétrique 10,5 à 1. Puissance 43 ch à 7 000 tr/min (estimation). Deux carburateurs Dell'Orto diam. 32 mm. Lubrification à carter sec. Embayage multidisque à sec. Allumage électronique Motoplac.

BOÎTE quatre vitesses (bloc-moteur), sélecteur au pied droit.

TRANSMISSION primaire par courroie crantée, secondaire par chaîne.

CADRE poutre en acier étiré, avec tube horizontal diam. 100 mm faisant office de réservoir de 3 l d'huile. Angle de chasse 25°.

SUSPENSIONS avant par fourche télescopique (origine Aprilia 50 RS diam. 35 mm), arrière par deux amortisseurs Koni.

FREINS à tambours Oldani, diam. 200 mm. Double-came à l'avant, simple-came à l'arrière.

PNEU avant 90-90-18, arrière 11-90-18.

POIDS 120 kg.

VITESSE maximale 180 km/h environ

▲ Par ces ouvertures joliment découpées dans le carter, on aperçoit l'allumage électronique Motoplac et l'embayage à sec entraîné par courroie crantée.

◀ La fourche d'Aprilia 50 RS moderne s'inscrit bien dans la ligne générale.

