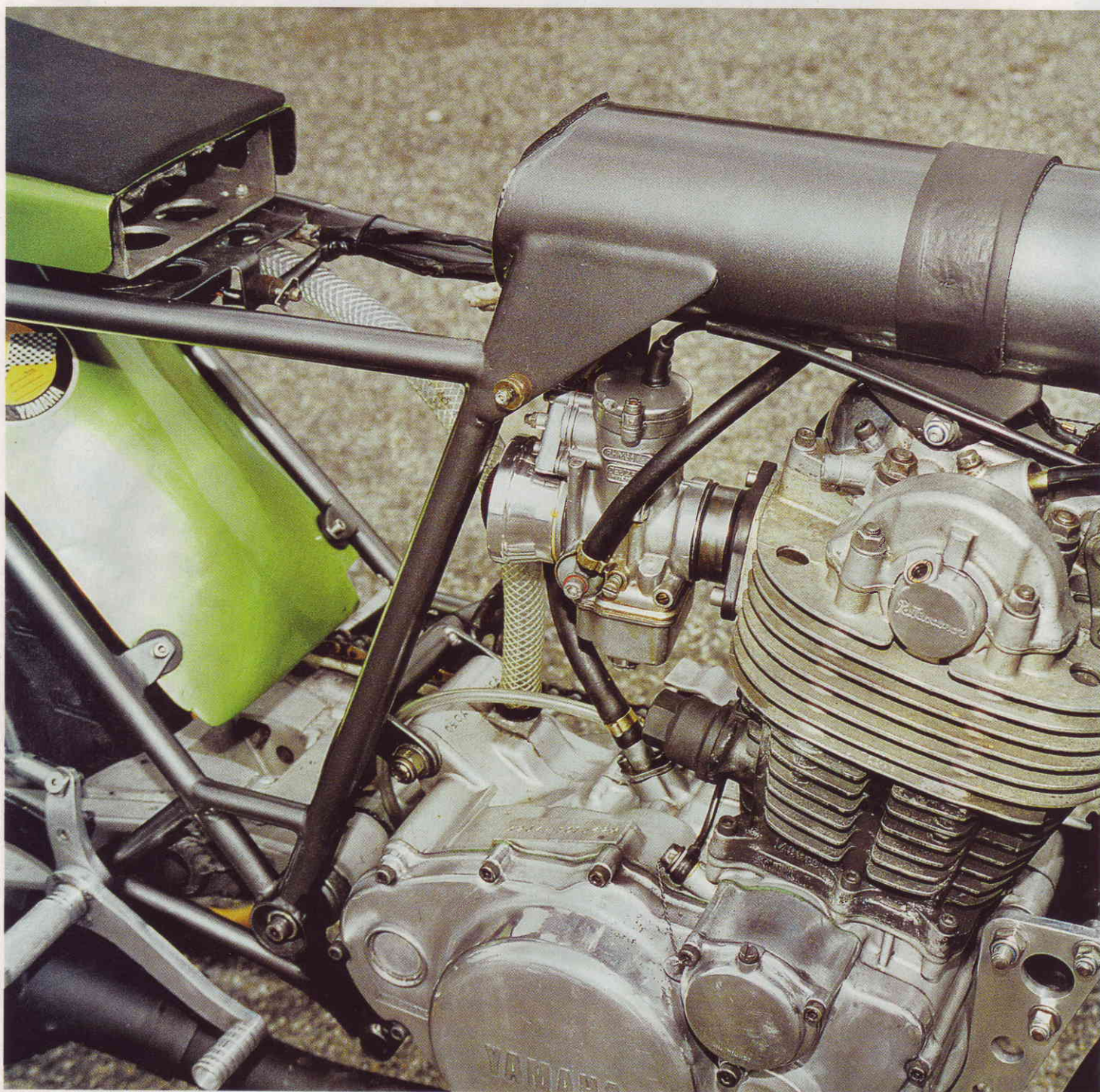


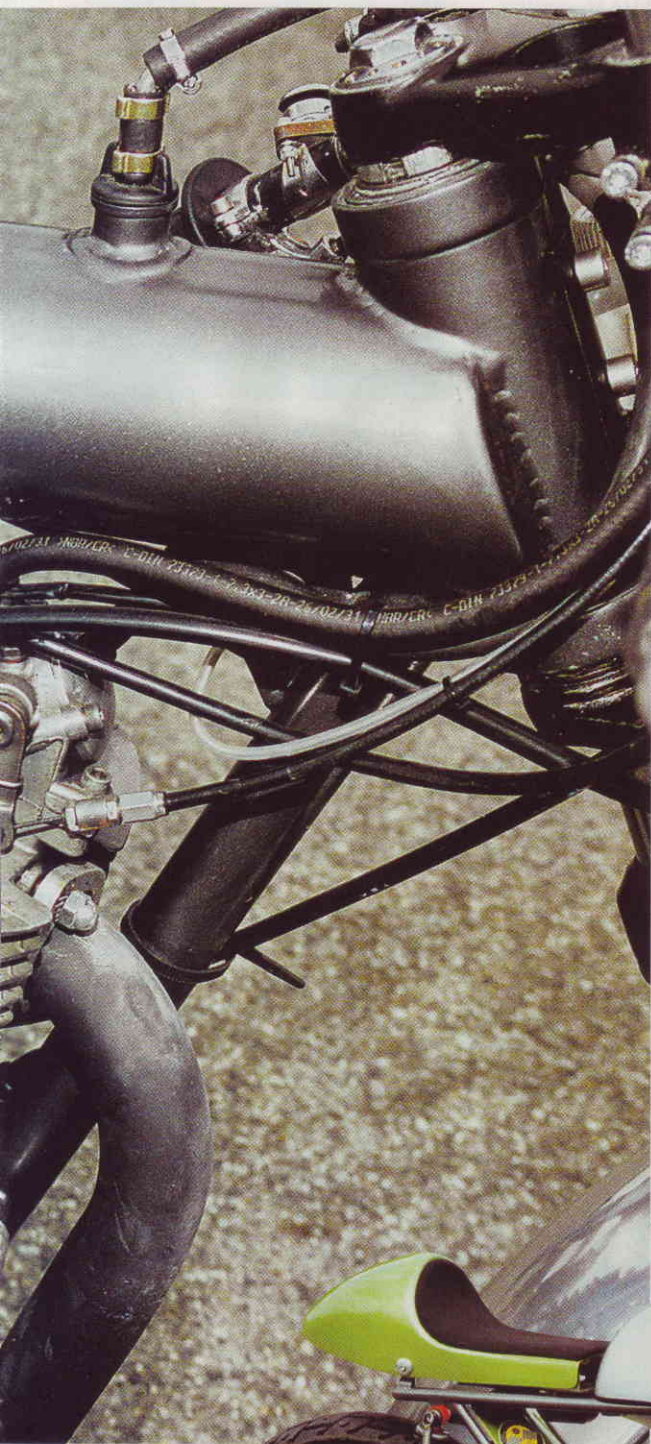


Cadres **Tailleux**

***RÉINVENTER
LE CAFÉ-RACER***

Grâce aux cadres sportifs réalisés par Alain Tailleux, dans la lignée des Egli et Martin, le gromono japonais se met à l'heure du café-racer !

PAR FRANÇOIS-ARSENE



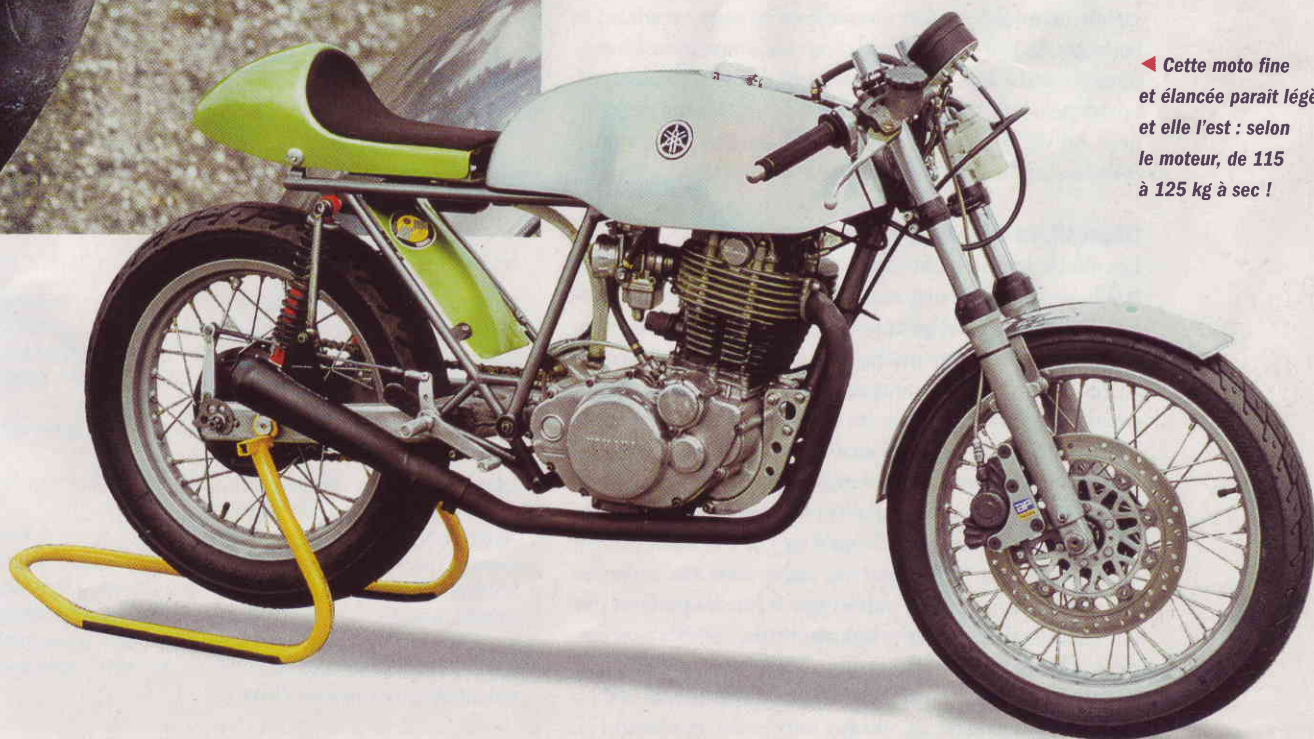
◀ Cette grosse poutre ne vous rappelle rien ? Les cadres Egli et Martin, pardi !

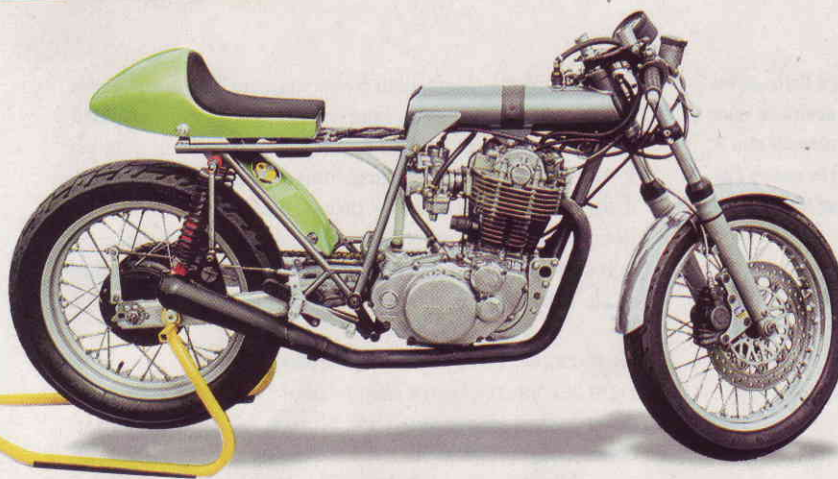
Les motards anglais qui fréquentaient l'Ace Café – passé depuis des lustres du rang de bistrot londonien à celui de monument de la saga motocycliste – s'affrontaient sur le tour de pâté de maisons au guidon de leurs motos, anglaises évidemment. Ces courses, "races", autour du café allaient donner naissance à un type de moto particulier, hybride entre la bécane pour se déplacer tous les jours et la moto de course : le fameux café-racer !

Café-racer, l'origine de la moto plaisir.

Dans ce contexte, l'arme absolue pour "gratter" les petits copains, aurait été, en gros, une Norton Manx ou une Matchless G50 immatriculée, avec l'éclairage et, éventuellement, munie d'un silencieux. A défaut d'en disposer, chacun y allait de sa modif' perso. On commençait d'abord par le plus audible et le plus visible : virer le superflu, des "swept back pipes" terminées par un échappement libéré, des guidons à bracelets, des commandes reculées, une selle à dossier et un gros réservoir allongé de style Manx. S'il restait de l'argent, c'était au tour de la mécanique. Moteur sérieusement "tapé" à coups de gros carbus Racing, d'arbres à cames "méchants", de pistons haute compression, de rapports de boîte typés course, etc. Les motos les mieux adaptées par nature à cet exercice étaient les BSA "Gold Star" et les Velocette Clubman qui avaient déjà un moteur vitaminé et une boîte à rapports serrés. Puis vint l'idée de marier un cadre Norton Featherbed, pour la tenue de route, coiffé d'un réservoir Manx, pour l'allure course, avec un moteur Triumph T120 renommé pour sa solidité et ses possibilités de gonflage. C'est ainsi qu'est né le fameux Triton, archétype du bitza à la mode café-racer, un moteur pour tous les jours et la gueule d'une Manx. Le nec plus ultra étant un berlingot musclé par des arbres à cames Racing E 3134, installé dans une partie-cycle de Manx en tubes Reynolds 531. Un nouveau style était né : des motos dépouillées et allégées le plus possible, accent mis sur la performance et la position de conduite plutôt que sur le confort. Velocette terminera sa carrière en beauté avec son admirable café-racer maison, la fameuse Thruxton.

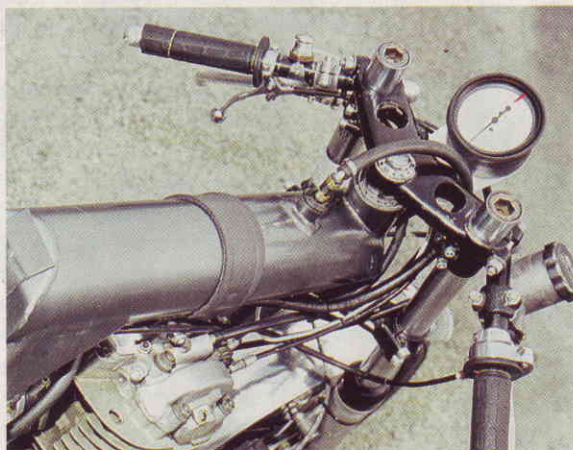
◀ Cette moto fine et élancée paraît légère et elle l'est : selon le moteur, de 115 à 125 kg à sec !





▲ Petite cure de gonflette à base de carbu Dell'Orto de 38 à pompe de reprise et d'arbre à cames Augereau-Techniprofil pour le 500 SR, de quoi donner un surplus de caractère.

► Le tube supérieur, en tube étiré sans soudure, a un diamètre de 100 mm, comme les Egli et Martin et il est un parfait réservoir d'huile. Il reçoit aussi le quatrième point d'ancrage du moteur.



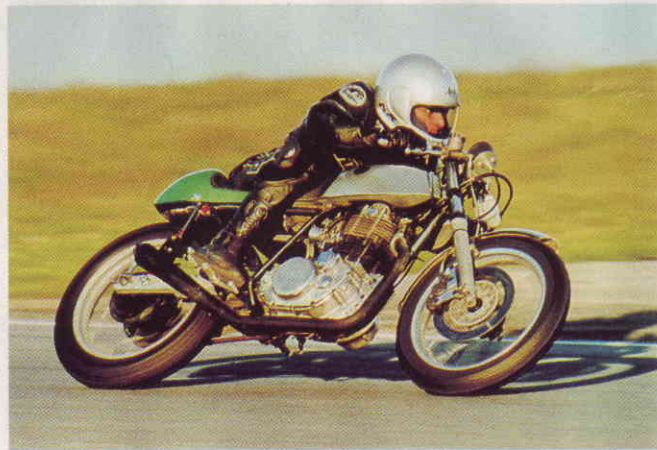
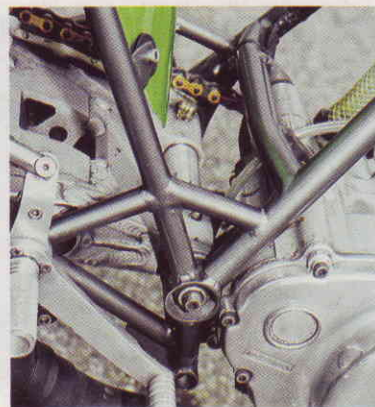
Des cadres spéciaux pour café-racer

Des fabricants, comme par exemple Dave Degens (les Dresda), ou les frères Don et Derek Rickman (les Metisse), ne tardèrent pas à produire des parties cycle destinées aux café-racers, recevant le plus souvent le twin Triumph. Pour sa part, Colin Seeley livrait pour usage routier un très petit nombre de partie-cycles équipées du G50 légèrement assagi, avec kick et éclairage : la Condor. Fritz Egli, désirant courir avec un 1000 Vincent, conçut un cadre spécifique à poutre, selon un concept déjà vu en Angleterre. Arme absolue, servie par la gueule inimitable de son réservoir en banane encadrant le berlingot, la Egli-Vincent fera rêver une, sinon deux générations. Le cadre Egli recevra également d'autres mécaniques, notamment japonaises. En France, Georges Martin développera un cadre de concept similaire destiné aux quatre cylindres japonais, aux Kawasaki 750 H2, etc.

Objectif, la G50 du pauvre

Les motos actuelles, obnubilées par la course à la puissance et à la performance ont, semble-t-il, perdu de vue cette notion de plaisir simple qu'apporte le pilotage d'une Manx ou d'une G50. Des bêtes malheureusement rares et devenues chères. Pour celui qui souhaite simplement s'amuser sur un circuit et aimerait retrouver les sensations de pilotage de ces monos de légende sans engloutir une fortune, la solution qui vient immédiatement à l'esprit est le gromono japonais. Mais, me direz-vous, il est loin d'avoir le même caractère et les mêmes performances, muselé qu'il est par son échappement ultra silencieux et étranglé par une carburation aux antipodes des réglages course. Sans oublier que le hic des parties-cycle d'origine, c'est leur poids et leur géométrie, car elles sont étudiées pour un usage routier en duo. Mais, heureusement, tout ça peut s'arranger. Une fois muni d'un carbu adapté et d'un arbre à cames modifié, un 500 aux yeux bridés, et a fortiori un

► La triangulation au niveau du bras oscillant diffère nettement des Egli et Martin. L'axe de bras oscillant et les traverses portant les fixations arrière moteur participent à la rigidité.



▲ Alain Tailleux dans ses œuvres : non seulement il fait de beaux cadres, mais il sait s'en servir !

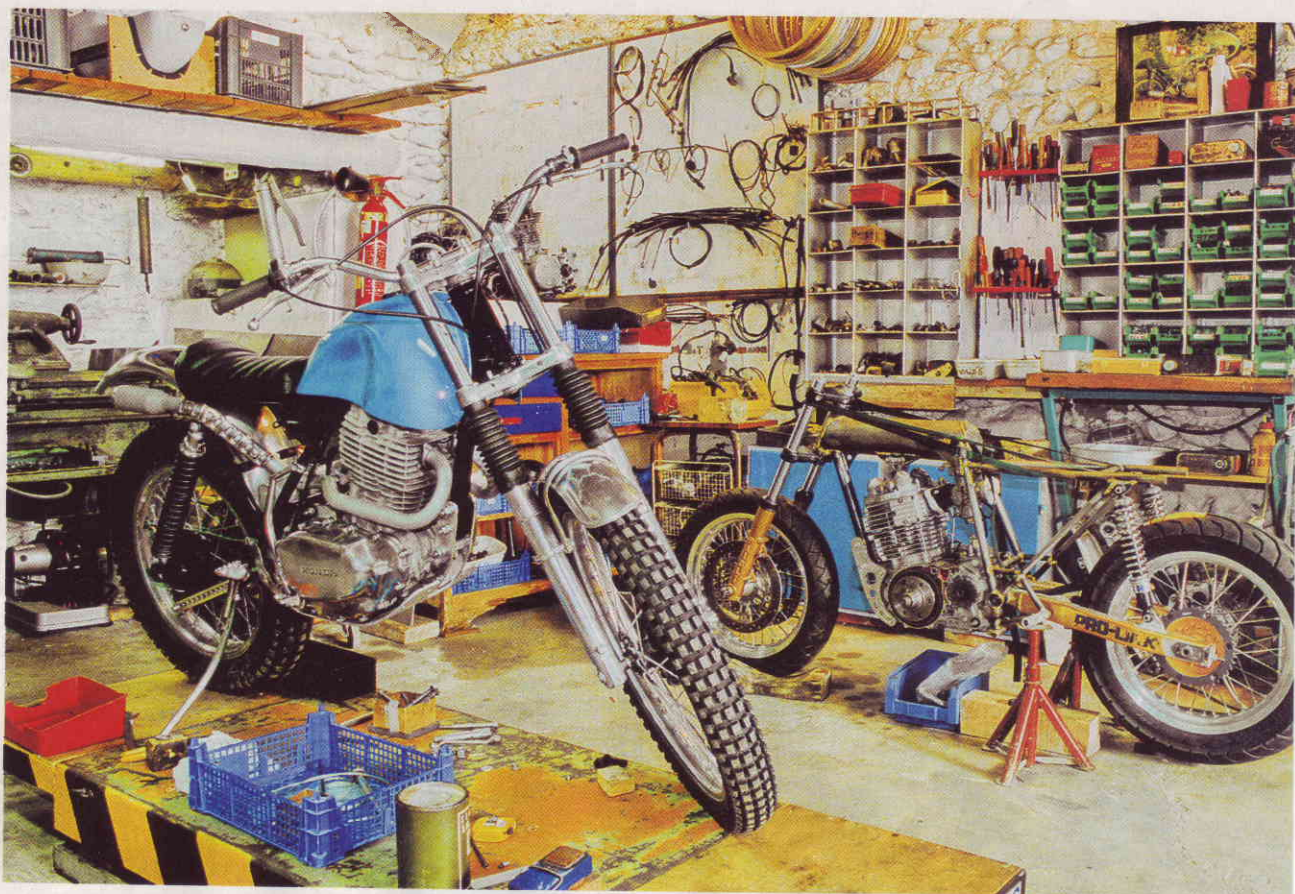


◀ La colonne de direction est profondément encastrée dans la poutre supérieure, un gage de grande rigidité.

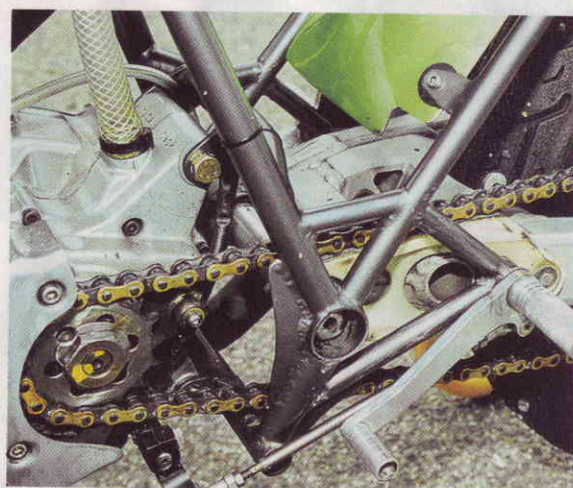
CARACTÉRISTIQUES

Tubes : en acier étiré sans soudure (TU 37B cintrable), épaisseur 15/10 mm. **Diamètres** : poutre 100 mm, triangulation 22 et 18 mm, traverses 16 mm. **Brasure** : Castolin 16F, résistance 80kg/mm². **Direction** : sur roulements coniques. Angle de colonne : 26°. **Poids** : cadre nu, de 8 à 10 kg, selon modèle. Les éléments d'origine (fourche, bras oscillant, roues) peuvent être conservés ou d'autres peuvent être adaptés. Convient pour moteurs Honda 350CB, 500XL, 600XLM/XLR, Yamaha 500XT/SR, 600XT/SRX et autres monocylindres. **Tarifs** : cadre nu en apprêt avec platines de fixation moteur et boulonnerie, 1800€. Roulement de direction (la paire), 55€. Réservoir polyester (13 litres) adapté à la poutre, avec bouchon à vis en alu (300€), avec bouchon Monza (350€). Selle mono (2 modèles) 55€. Passage de roues polyester (22€). Commandes reculées avec repose-pieds, tout en aluminium (250€). Bracelets : noirs avec embout alu (90€), chromés (105€).

► Mur de pierre plusieurs fois centenaire et soleil de Provence, cet atelier ne connaît pas les cadences infernales !



◄ Réalisée pour le fun dans le style de la Majesty de trial, cette jolte bécane sortait tout juste du garage. Trial ? Avec le 500 Honda, il va y avoir du sport dans les zones !



600, sera aussi puissant, sinon plus, qu'un Manx ou un G50. Avec évidemment une fiabilité et un coût d'utilisation sans commune mesure. Restera à lui offrir une partie-cycle à la hauteur.

Un cadre destiné aux monos

Tout cela n'a pas échappé à Alain Tailleur, un ancien de Pro-duc'side, qui s'est lancé voici quatre ans dans la fabrication de cadres spéciaux, à l'instar de ses aînés les Egli, Martin, Degens etc. Avec une idée directrice simple : concevoir un cadre destiné à la piste et capable de recevoir uniquement des gromonos à bloc-moteur – japonais pour l'instant – bien qu'il existe une version pour le twin Honda CB 350. La légèreté et la rigidité étant ses objectifs premiers, l'inspiration ne pouvait venir que des cadres poutre Egli ou Martin, ou du Seeley, ou encore des treillis genre Ducati. La solution retenue a été celle de la poutre qui, de notre point de vue, est celle qui colle le

mieux avec le style années soixante. Le treillis est en effet trop typé "contemporain" : on l'associe aux Ducati bien que les MotoGuzzi d'usine l'aient utilisé dès les années 50. Alain s'est donc inspiré des cadres de Egli et Martin, ça saute aux yeux, mais il n'a pas servilement copié bien que la poutre fasse toujours 100 mm de diamètre. Elle est en tube étiré, comme Egli, alors que Martin avait recours à de la tôle roulée et soudée. L'ancrage du tube de la colonne de direction, comme les deux tubes descendants arrière et leurs goussets de renfort ont également un air de famille. Mais c'est différent au niveau de la triangulation du bras oscillant.

Bref, c'est rigide, léger et beau. Et surtout, ça donne envie de jouer aux gamins de tous les âges, ce qui était le but de la manœuvre...

Alain Tailleur, "La Montagne", 84110 Villedieu, tél. 04 90 28 91 66. Site : www.atcmoto.com

▲ Un gousset en tôle a été ajouté pour renforcer la rigidité. Le bras oscillant mono-amortisseur en alliage léger provient d'un modèle tout-terrain.