



# HONDA-TAILLEUX 350

Par Christophe Garcia

## Bien cadrée !

Pour qui veut rouler en ancienne sur circuit, la Honda CB 350 est un excellent compromis. Fiable, facile, d'un entretien réduit, elle pêche seulement par un cadre en tôle embouti très... élastique. Alain Tailleux y a remédié.

Lors des démonstrations de motos anciennes sur circuit, certains ont remarqué cette singulière Honda CB 350 dont le cadre fait furieusement penser à un Egli. Il est d'ailleurs de notoriété publique que même sur la route, les CB 250 et 350 (dont l'apparition en France date de 1968) ont une tenue de route fantaisiste pour peu que l'on roule à une allure soutenue. Ce n'est pas très étonnant de la part d'une moto dont le cadre est constitué de tôle emboutie simplement soudée par points ! Et pourtant, c'est une petite machine très attachante qui, malgré son âge, nécessite peu d'entretien, reste très fiable, et demande un minimum de préparation pour se régaler sur la piste. J'ai eu l'occasion, lors de feu le Swiss Classic Fun, de l'essayer sur le circuit de Nogaro. Bien entendu, le but n'est pas de chercher à savoir si cette "trois et demi" est affûtée pour monopoliser les podiums en course d'anciennes mais bien d'étudier le comportement de la partie-cycle. D'ailleurs, Alain

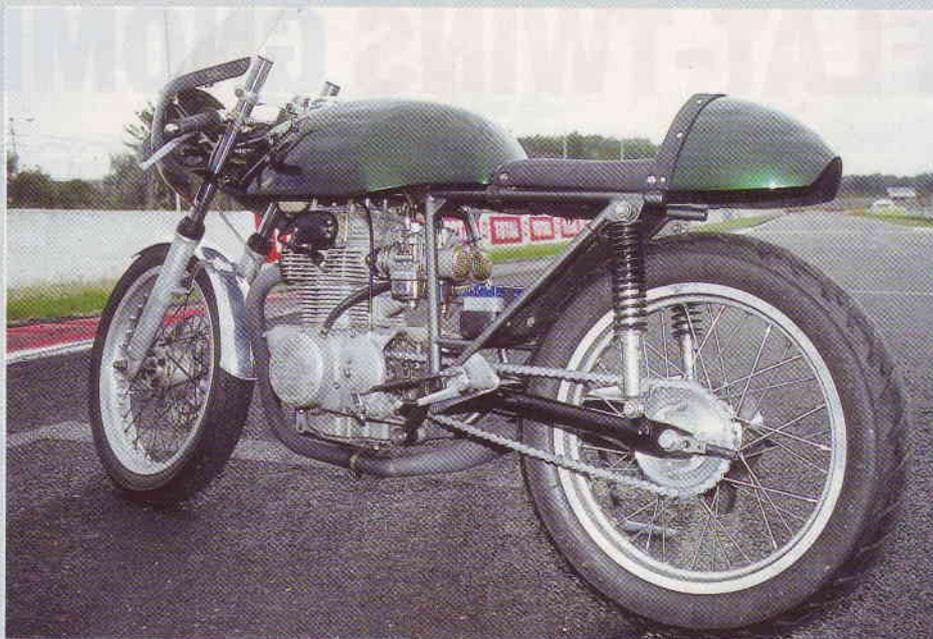
Tailleux a beaucoup plus dépensé son énergie à concevoir et réaliser un cadre digne de ce nom que son argent à vitaminer un berlingot qui nécessiterait alors une maintenance de tous les instants.

**UNE "VRAIE COURSE".** Après une poussette de quelques mètres, le bicylindre donne de la voix et j'avoue en être agréablement surpris. Les deux Dell'Orto associés aux échappements libres laissent parfaitement respirer la mécanique et c'est dans un grondement fort sympathique que je prends la piste. Les premiers tours de roues permettent de jauger une machine que l'on enfourche pour la première fois. La position de conduite est beaucoup moins spartiate que sur certains café-racers et les commandes fonctionnelles autorisent une concentration centrée sur le pilotage. Entre la montée en température des pneus ou de la mécanique et le petit temps d'adaptation réglementaire, j'ai tout loisir d'écou-

ter le moteur. Beaucoup plus libéré qu'à l'origine (il n'y a pas grand mal), ce n'est qu'en sortie de courbe et dans les longs bouts droits que l'envie de quelques chevaux de plus se fait sentir. D'autant plus qu'il est possible de flirter avec les 11 000 tr/mn, ce qui donne l'impression d'être sur une "vraie" course.

**POIDS PLUME.** Jusque-là rien de transcendant et n'importe qui peut très facilement gonfler un moteur de CB 350. Mais il ne faut pas rouler pendant des heures avant de se rendre compte que la tenue de route est littéralement métamorphosée avec le cadre poutre. Le poids plume du cadre (8,5 kg !) n'est pas du tout incompatible avec une grande rigidité, ce qui autorise des passages en épingles ou dans des enchaînements de courbes sans la moindre amorce de louvoisement. Je sens une moto dont les réactions sont celles que je lui imprime, et qui

*Photo d'ouverture. Le cadre conçu et fabriqué par Alain Tailleux métamorphose la tenue de route de la Honda CB 350. Ce cadre permet de se monter une moto efficace et économique pour courir en anciennes.*



autorise des changements de trajectoire très rassurants en cas d'erreur d'appréciation. C'est que je commence sérieusement à m'amuser, moi ! J'estime tout à fait subjectivement la puissance à environ 38 ch, ce qui permet avec 110 kg tous pleins faits quelques facéties assez sympathiques. Et pourtant...

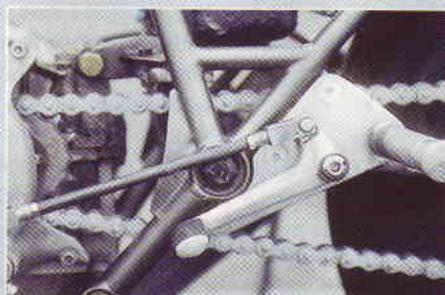
**À QUI LA FAUTE ?** Heureusement, Alain Tailleux m'avait prévenu. Bien que la fourche empruntée à une Yamaha 500 SR donne toute satisfaction, elle dribble de plus en plus fortement sur l'angle dans les courbes rapides. Et rien n'y fait : que l'on entre sur les freins — très efficaces au demeurant — ou que l'on adopte une conduite coulée, le phénomène se reproduit inexorable-

POUR	CONTRE
• Légèreté	• Fourche qui dribble
• Maniabilité	• Puissance
• Rigidité du cadre	• "Doigt dans l'engrenage"

*Seul le bras oscillant d'origine Honda pose encore problème et occasionne des dribbles de la roue avant. Alain Tailleux préconise de le remplacer par un bras oscillant de Yamaha 600 XT.*

*Le cadre Tailleux ressemble beaucoup à l'Egli avec sa poutre supérieure de gros diamètre.*

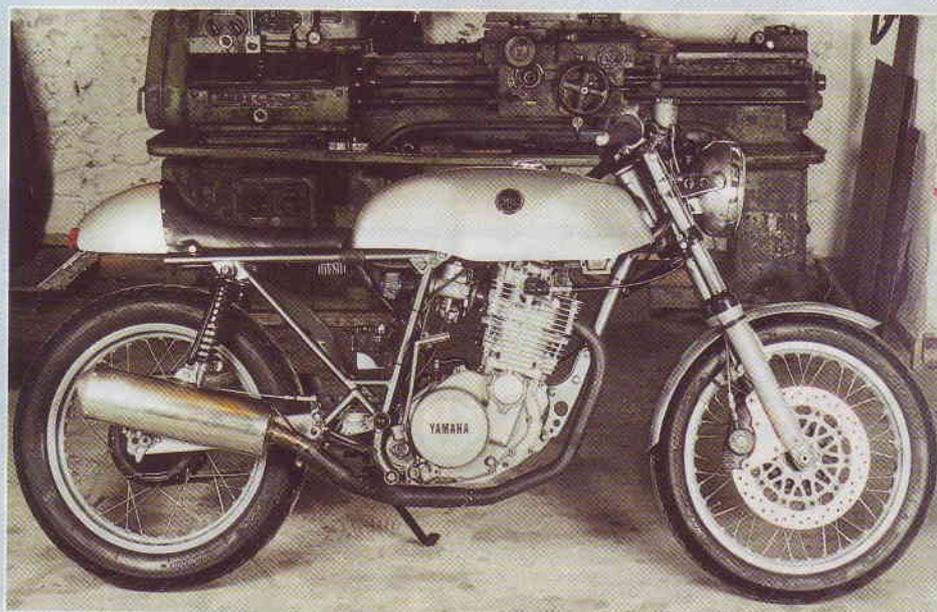
*Les commandes reculées sont fixées sur une platine rapportée sur le cadre : en cas de chute, ce dernier est donc épargné et seul la platine encaisse le choc.*



ment. Alain assure que la faute en incombe au bras oscillant d'origine et qu'il suffit de le remplacer par celui d'une 600 XT, beaucoup plus rigide, pour que tout rentre dans l'ordre. Si tel est le cas, il est possible de se monter une moto efficace et pas trop chère puisque le cadre nu en apprêt avec fixations moteur et boulonnerie est à vous contre 1 100 €. Apportez un moteur, une fourche avec ses tés et un bras oscillant et Alain assemblera le tout pour métamorphoser votre Honda. Il en est de même si vous désirez améliorer une Yamaha 600 XT et SRX ou 500 XT et SR.

*Le cadre d'Alain Tailleux est aussi prévu pour les monocylindres Yamaha 500 ou 600 cm<sup>3</sup>, XT, SR ou SRX.*

Pour avoir tourné sur circuit avec plusieurs CB 350 Honda, je me rends compte que le cadre Tailleux est une évolution quasiment incontournable. Si le simple changement du bras oscillant apporte à cette moto toute sa superbe, il est indéniable que chaque sortie doit être une grande source de plaisir. Mais attention, on a tôt fait de se prendre au jeu pour chercher à améliorer aussi le moteur et bénéficier ainsi d'un engin redoutablement efficace. ●



## FICHE TECHNIQUE

### Honda-Tailleux CB 350

**Moteur.** Bicylindre en ligne transversal de 325,56 cm<sup>3</sup> (64 x 50,6 mm) à simple-ACT (racing). Puissance estimée à 38 ch et régime maxi à 11 000 tr/mn. 2 carburateurs Dell'Orto Ø 32 mm. Allumage batterie/bobine. Embrayage multidisque dans l'huile et boîte à 5 rapports.

**Partie-cycle.** Cadre poutre en acier étiré sans soudure A37 (8,5 kg) avec tube horizontal Ø 100 mm. Fourche télescopique de Yamaha 500 SR et suspension arrière oscillante. Freins Fontana en magnésium. Disque avant Ø 270 mm, arrière Ø 180 mm. Pneu Av.-Ar. : 80/90 x 18-110/90 x 18. 110 kg tous pleins faits pour environ 170 km/h.

**Alain Tailleux, La Montagne,**  
84110 Villedieu, tél. 04 90 28 91 66.  
E-mail : noalval@hotmail.com