

TRIUMPH

LA LÉGENDE BONNEVILLE

Collection **MOTO REVUE CLASSIC**

À L'HONNEUR

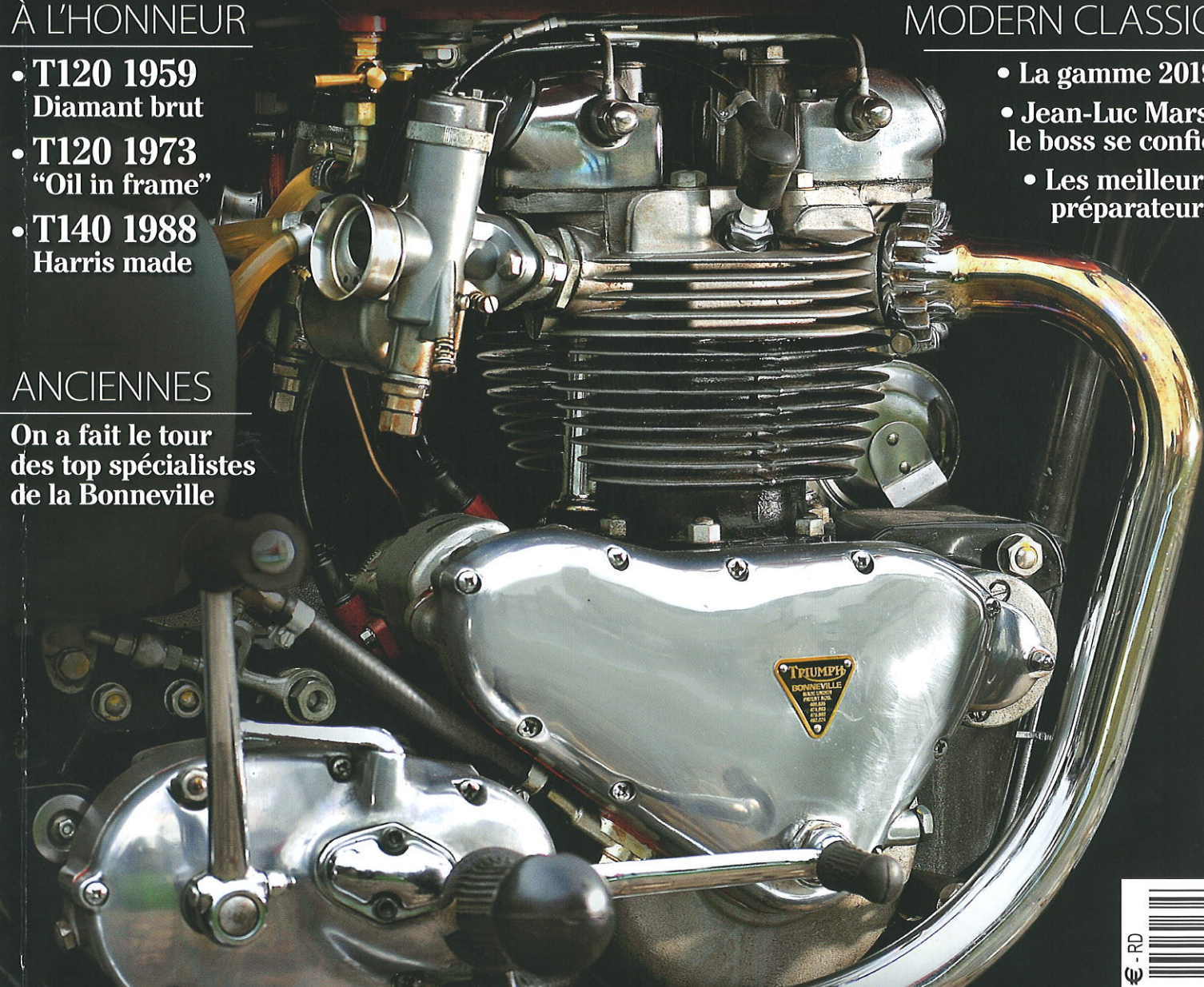
- **T120 1959**
Diamant brut
- **T120 1973**
"Oil in frame"
- **T140 1988**
Harris made

ANCIENNES

On a fait le tour
des top spécialistes
de la Bonneville

MODERN CLASSIC

- La gamme 2019
- Jean-Luc Mars,
le boss se confie
- Les meilleurs
préparateurs



60 ans de motos mythiques

LE CLUB TRITON • ATELIER CHATOKHINE • MACHINES ET MOTEURS
MECATWIN • LEGEND MOTORCYCLES • FCR ORIGINAL • BAAK
MUSÉE DE BIRMINGHAM • MARCO RAYMONDIN • VALDEVIT...

L 15783 - 3 H - F : 9,90 € - RD



Editions
Larivière

MOTO REVUE CLASSIC
HORS-SÉRIE N°3H
OCTOBRE 2019
PRIX MÉTROPOLE : 9,90 €
BEL/LUX : 10,90 € - CH : 16,80 FS
ITA/PORT/CONT : 11,20 €
DOM/S : 11,40 € - CAN : 16,40\$CAN
N.CAL/S : 1 540 CFP - POL/S : 1690 CFP



FRANK CHATOKHINE **OBSESSIONNEL**

Dans l'atelier Chatokhine, les belles anglaises sont à l'honneur. Toutes. On y cultive l'amour de la mécanique, des rencontres et des projets un peu dingos. C'est Frank, le boss, qui en parle le mieux.

Par Alain Lecorre. Photos François Darmigny et AL.



Les quatre membres de l'atelier Chatokhine. De gauche à droite : Reina, Zoé, Frank, et « Gamin ». Présentes également sur l'image, Lila (à gauche) et Mila (à droite), les deux jeunes filles du boss.

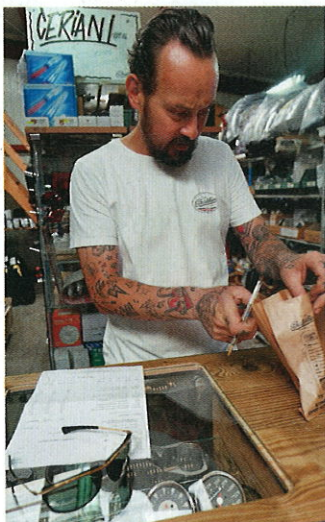
Roland, le père d'origine russe, met l'histoire « anglaise » en route en ouvrant l'atelier Chatokhine dès 1972 après avoir été, entre autres, mécano chez Roca ou pour l'importateur Norton. En 83, il emménage à Ouerray, où l'atelier se tient toujours. Autant dire que Frank, le fiston, connaît la musique. Il est né et a grandi dans un univers peuplé de Norton, de BSA, de Velocette, de

Matchless et autre Triumph Pré-Unit... « Môme, j'étais toujours à l'atelier, mon père avait souvent besoin d'un coup de main. Rapidement, j'ai fait du cross, puis du trial avec une Velocette. Ensuite, je me suis mis à la vitesse. Mon père m'a toujours dit : "Tu veux courir ? Alors, tu bosses !" Donc j'étais tout le temps à l'atelier. En 1994, il est tombé malade et s'est fait opérer de la colonne vertébrale. J'ai alors bénéficié

d'une dérogation ministérielle me permettant d'arrêter l'école à 14 ans à condition de suivre un apprentissage. Ça a commencé comme ça. » Pendant une décennie, père et fils vont travailler ensemble jusqu'à ce que Frank, qui a rapidement intégré les notions de mécanique les plus subtiles, prenne définitivement le relais. Aujourd'hui, la renommée de l'atelier Chatokhine n'est plus à faire et les réalisations du fiston font référence.

“ EN FLAT-TRACK, LA MACHINE ULTIME, C'EST ASSURÉMENT CELLE DE DAVE ALDANA ! ”

Notamment dans le monde du flat-track. Reconstruction, création, préparation, tout y passe. « D'un côté, il y a l'atelier Chatokhine, le côté pro, où on fait toutes les anglaises, tous les modèles. On répare, on peut même fabriquer des motos entières. Et de l'autre, on bosse sur des projets excitants souvent liés au flat-track. » Fabriquer des motos entières ? « Bien sûr, on fait tout. Aujourd'hui, sur les motos modernes, c'est assez rare que les gars ouvrent un moteur... et quand ils changent une pièce, elle se monte. Pour nous, ça ne se passe jamais comme ça. D'abord, parce que les motos ont eu 12 vies et ont souvent été bricolées. Il faut savoir tout faire : connaître la résistance des matériaux, usiner, fabriquer... » Mais si tu fais toutes les anglaises, tous les modèles, tous les millésimes, ça fait un volume de machines surréaliste à connaître sur le bout des doigts ? « Oui, et c'est pour ça que j'ai un petit problème au cerveau mais on a des réseaux et on finit souvent par trouver la pièce recherchée. En Angleterre, aux USA, en Autriche, en Irlande... Et si on ne la trouve pas, on la fabrique. On refait des moteurs bien sûr mais on a aussi nos projets un peu "à la con". Refabriquer des motos qui n'existent plus ou en créer à partir de rien. Parfois, on part d'un simple bout de cadre et on imagine la suite. » Je suppose que le fait d'avoir touché à de nombreuses disciplines est un plus. Tu sais ce que les gars attendent ? « Oui, l'avantage d'avoir goûté à tout ça, c'est que ça met en lumière ce qui fonctionne et surtout, ce qui ne fonctionne pas dans



Frank passe aussi pas mal de temps à trouver les pièces pour ses clients et à leur envoyer ces perles rares le plus vite possible.

Un blouson de course marqué au nom de l'Atelier. Comme Frank est souvent devant, la pub est efficace !



chaque discipline. Quand tu as pratiqué, c'est plus facile. » Mais Frank, actuellement, la demande en termes d'anciennes n'est-elle pas plutôt ciblée sur des machines refaites 100 % d'origine ?

« On a de tout. On réalise des motos pour des musées, pour des collectionneurs. On a refait une Velocette Thruxton par exemple, 100 % origine jusqu'à la moindre vis. Il faut savoir qu'à l'époque, le fournisseur de vis pour Velocette s'appelait Rubery Owen et que toutes ses pièces devaient être marquées. Mais on s'est aperçu, après quelques recherches, qu'à certains endroits, toutes ne l'étaient pas. On a donc remis des vis non marquées aux endroits en question afin d'être totalement conformes à l'origine. C'est ce genre de petits détails qui font la différence si tu veux un truc "full" origine. » Ce projet Velocette, ça fait combien d'heures de boulot au total ?

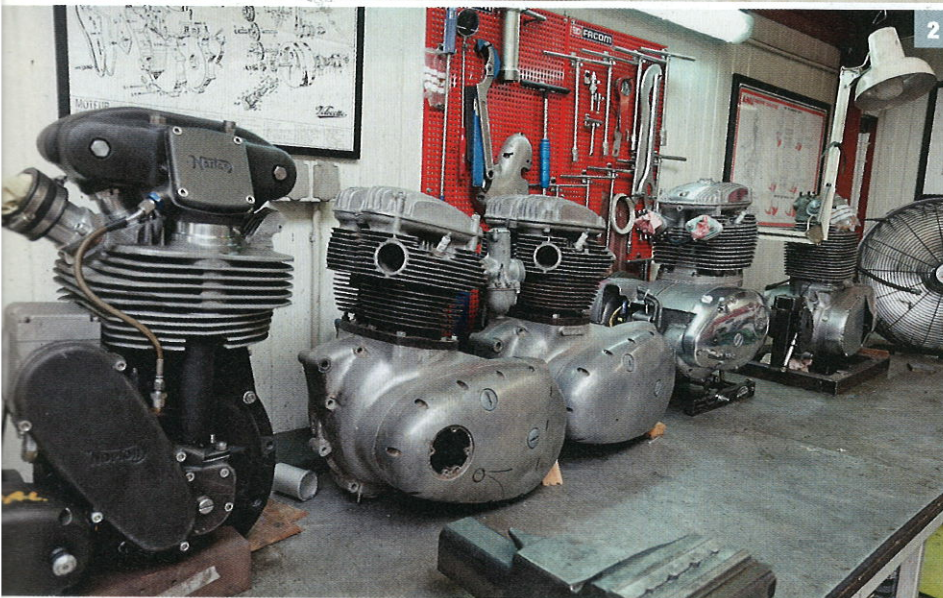
« Pfff... impossible de compter. Des centaines d'heures. Infacturable ! Nous, on marche au forfait, sinon les gens ne pourraient pas payer. On facture ce qu'on serait prêt à payer, histoire que le gars se dise : "C'est réglo, ils ne m'ont pas baisé." En revanche, si un gars se pointe en me disant "je veux que ma moto soit bleue ou rose avec un garde-boue comme ça" et que ça ne me plaît pas, je vais refuser de me lancer dans le projet. D'abord, parce qu'on va mettre notre nom dessus et surtout, parce qu'on y met notre cœur. On s'entend avec le client, mais il faut que sa demande colle à ce qu'on a envie de faire. » Pour en revenir au dirt, ça vous a amené une nouvelle clientèle ?

« Oui, étrangère, anglaise et américaine, notamment. Beaucoup de gens associent l'atelier au dirt. Or, j'ai découvert cette discipline avec Dimitri Coste un peu sur le tard, en 2013. Et j'ai trouvé ça génial. D'abord, ça mêle vitesse et tout-terrain mais surtout, les gens qui pratiquent et l'ambiance des courses

sont vraiment cool. Quand arrive la 1^{re} course de la saison, on ne s'est pas vu depuis 6 mois, mais on se saute dans les bras. En plus, certains roulent avec des motos qu'on a préparées. C'est une famille. Nous, on a prouvé qu'on savait faire des machines fiables, performantes qui peuvent être devant des plus modernes. Du coup, les mecs qui roulent en championnat anglais apportent leurs motos ici pour qu'on les prépare. Des Américains aussi. » Le meilleur combo pour être performant sur l'anneau, c'est quoi au juste ? « Ça dépend du pilotage mais un 750 Triumph ou un BSA dans un cadre Trackmaster que tous les meilleurs pilotes US utilisaient, c'est pas mal. C'est une arme de guerre même. » Et l'histoire, si chère à Frank, refait surface une fois de plus... « Mais la machine ultime, c'est celle de Dave Aldana (une BSA Trackmaster, là aussi, ndlr).

Et le voilà avec son casque et sa combarde squelette

Aldana, un mec génial qui emmerde toute la planète et fait toujours l'inverse de ce qu'on lui dit de faire. Tout le monde roulait en Triumph, lui était en BSA. Sa moto était la seule qui ne ressemblait pas aux autres. Il faisait tout lui-même. Elle a fini par disparaître, vendue en pièces... Un jour, un Anglais me demande de lui faire une moto sur base de BSA. Je lui dis "moi, j'ai ça en tête"... On a fabriqué la moto et contacté Aldana qui a trouvé ça génial : "74 ch ! J'ai jamais réussi à avoir ça sur la mienne !" Alors, on lui a proposé de venir rouler avec sur une manche de championnat anglais. Et le voilà qui arrive, 69 balais, son casque sous le bras avec le gros A en déco et sa combarde "squelette". Il monte sur la moto, passe un virage doucement, la ligne droite et d'un seul coup, il soude et dépose tout le monde. In-cro-ya-ble. Il s'arrête et nous dit : "Touchez à rien,



1- Roland Chatokhine, le père fondateur, toujours sur place à Querry pour distiller de bons conseils. 2 et 3- L'atelier où tout se passe. Frank travaille sur la machine de son pote, Dimitri Coste. 4 et 5- Ambiance flat-track, belles machines et réalisations exceptionnelles. À l'Atelier Chatokhine, on cultive l'histoire, le savoir-faire et l'excellence.





1



2



3

Zoé : "Je ne suis jamais repartie"

Zoé, la petite blonde de l'Atelier Chatokhine, n'était pas programmée pour rouler en travers: « Je suis arrivée ici il y a trois ans. J'étais en dernière année de Master en architecture et j'étais partie huit mois au Vietnam. J'ai commencé la moto sur une Terrot des années 50 avec les vitesses à la main. Avant le Vietnam, je n'avais jamais appris à rouler avec des machines équipées de vitesses au pied. J'ai passé mon permis là-bas, et je n'ai pas arrêté de rouler, c'était trop bon. En rentrant, j'ai fait changer mon permis et j'ai décidé que la moto serait désormais le centre de ma vie. J'ai rencontré Frank au

Vietnam et il m'a proposé de venir faire un stage d'un mois à l'Atelier. J'ai prolongé le stage pour voir la fin du projet Trackmaster et je ne suis jamais repartie. Je ne suis pas retournée en école d'archi. J'étais à un mois du diplôme... Mes parents ont serré, personne n'a jamais fait de moto à la maison, mais je ne regrette rien. L'équipe est géniale, ma vie est là, j'en suis sûre. À l'atelier, j'essaie d'être là où ils ont besoin de moi : com', atelier, téléphone, aller chercher des pièces en Angleterre, en fabriquer aussi (on lui doit l'usinage des freins AR des Trackmaster). » C'est sûr, Zoé file comme le vent.



elle est parfaite." Plus tard, dans les interviews qu'il a données pour Indian, il dira : "Cette moto a été faite par des gens qui roulent. Il m'a suffi de tourner la poignée de gaz et j'étais de retour dans mon rocking-chair favori." C'est comme ça qu'il qualifiait ses motos préférées. Ces projets où on dépense une énergie et un temps qu'on ne peut pas quantifier et sur lesquels on ne gagne pas un rond, nous font nous poser pas mal de questions. Là, on avait la réponse. Tous ces échanges qu'on a pu avoir avec Aldana, Colin Seeley, Peter Williams et d'autres sur nos créations, c'est ta paye pour dix ans. » Et puis, comme Frank est aussi pointilleux sur la sémantique qu'il peut être obsessionnel avec la mécanique, il revient à la charge : « Le dirt, ça ne veut rien dire. C'est comme ceux qui disent : je fais du tout-terrain. Non, tu fais du trial, du cross, pas du tout-terrain. Le TT, le flat-track, le short-track, le long-track, le mile, le half-mile, tout ça fait le dirt. En ce moment, c'est à la mode. Toutes les marques s'en inspirent et les gars veulent des flat-trackers. Mais un flat-track, si tu le mets sur la route avec sa géométrie spécifique, c'est méga dangereux. Comme les gars qui montaient des Rickmann de cross avec un phare et partaient sur la route... ça guidonne dans tous les sens à 110. Maintenant, faire des flat-tracks capables de rouler sur la route, si c'est cohérent, c'est possible. Avec celle d'Aldana, on a fait une mini-série déclinée pour la route. On a mis un disque avant, un éclairage avec un allumage autonome en bout de vilebrequin, des ampoules à Leds. Ça comprime pas pareil, ce ne sont pas les mêmes diagrammes, pas les mêmes comes et les soupapes sont plus petites. Au final, tu as une moto de route immatriculée



1- Dans l'atelier, on respire la passion et le travail bien fait à plein nez. 2- Une Norton ES2 de 1949 attend d'être livrée. 3- Une Triumph T140 Trackmaster.

Au mur, quelques reliques de course en disent long sur l'âme de la boutique. Ici, on pratique tous les week-ends !



avec laquelle tu peux rouler en ville, qui tient le ralenti et a une gueule de moto de course. Bizarrement, toutes les personnes qui nous ont commandé ces motos ne se sentent pas du tout capables de faire du dirt. » Et ça vaut combien, au final, une Aldana replica pour la route ? « Entre 20 000 et 25 000 € en fonction des options retenues (réservoir alu, etc.). En revanche, il n'y a pas de base. Les acheteurs ne sont pas venus avec une moto à modifier. Ils repartent avec une carte grise et une machine neuve de A à Z. Mais ça reste artisanal. Entre deux machines, il n'y a pas une pièce identique à 100 %. La série, c'est bien quand tu en fais 15 ou 20. Nous, c'est différent, ça ne se monte pas tout seul, faut toujours adapter, trouver une solution à chaque problème. Sur un projet complet, tu vas facturer 120 heures alors que tu en as passé 400. Et quand je dis 400... » J'ai l'impression que vous n'arrêtez jamais... « On pourrait bosser nuit et jour. On refuse du taf tous les matins. L'idée, c'est de continuer à faire ce qu'on fait, comme on le fait et que ça ne change jamais. On est une bonne équipe (4 personnes travaillent à l'Atelier Chatokhine : Frank, Zoé, Reina et « Gamin ») et je crois qu'on a atteint un seuil de possibilités qu'on ne pourra pas dépasser. » Pour revenir à la Bonneville, Frank,

tu conseilles un modèle en particulier ? « Ça dépend toujours ce que tu vas en faire. Toutes les Triumph sont des bonnes motos. Si tu dois faire Paris-Marseille par l'autoroute, c'est mieux avec une T140, boîte 5, carbus MK2, etc. Sur les Harris, par exemple, tu as une fourche Paioli, deux freins Brembo, c'est vraiment des machines sympas pour rouler. Maintenant, si tu veux une Bonneville jolie à regarder et plaisante à rouler, moi, je conseille plutôt une 60, 61 ou 62. Des motos magnifiques et très efficaces en plus. Selon moi, pour toutes les anglaises, c'est jusqu'à 67, pas après. »

« Mes préférées ? Les Pré-Unit (boîte séparée) avant 63 »

Et pourquoi 67 ? « D'abord, il y a eu l'avant-guerre – une période vraiment "no limit" en tout. Puis après la guerre, il a fallu reconstruire. On trouve des trucs super intéressants, la qualité grimpe mais à partir de 68, il faut penser "économie" et les constructeurs font un peu machine arrière. C'est moins bien fini, il y a plein de détails qui disparaissent. Sur les BSA A65, par exemple. Celle de 67 a des jolis logos en tôle emboutie sur les caches latéraux, des supports de compteurs magnifiques en tôle emboutie, avec un petit caoutchouc superbement posé. Sur la 68, t'as de simples décalques sur les caches latéraux et des blocs compteurs en plastoc. Sur les Triumph, les 63, 64, c'est sublime. Les versions 68, 69, 70, si prisées, ne me font pas trop bander... Le double came, perso, je le trouve moche, alors que le simple came 67 est magnifique. En plus, bien usiné, bien monté, ça freine d'enfer. Mes préférées ? Les Pré-Unit (boîte séparée) avant 63. Une 62, double berceau, moteur/boîte séparés, 2 beaux monoblocs, c'est juste sublime. » C'est dit ! ♦

“ SUR UN PROJET COMPLET, TU VAS FACTURER 120 HEURES, ALORS QUE TU EN AS PASSÉ 400... ”



Zoé : “Je ne suis jamais repartie”

Zoé, la petite blonde de l'Atelier Chatokhine, n'était pas programmée pour rouler en travers: « Je suis arrivée ici il y a trois ans. J'étais en dernière année de Master en architecture et j'étais partie huit mois au Vietnam. J'ai commencé la moto sur une Terrot des années 50 avec les vitesses à la main. Avant le Vietnam, je n'avais jamais appris à rouler avec des machines équipées de vitesses au pied. J'ai passé mon permis là-bas, et je n'ai pas arrêté de rouler, c'était trop bon. En rentrant, j'ai fait changer mon permis et j'ai décidé que la moto serait désormais le centre de ma vie. J'ai rencontré Frank au

Vietnam et il m'a proposé de venir faire un stage d'un mois à l'Atelier. J'ai prolongé le stage pour voir la fin du projet Trackmaster et je ne suis jamais repartie. Je ne suis pas retournée en école d'archi. J'étais à un mois du diplôme... Mes parents ont serré, personne n'a jamais fait de moto à la maison, mais je ne regrette rien. L'équipe est géniale, ma vie est là, j'en suis sûre. À l'atelier, j'essaie d'être là où ils ont besoin de moi : com', atelier, téléphone, aller chercher des pièces en Angleterre, en fabriquer aussi (on lui doit l'usinage des freins AR des Trackmaster). » C'est sûr, Zoé file comme le vent.

