

ICE MAGAZINE, ABNORMAL, FRENCHMONKEYS, WEEPA TEA

HORS-SÉRIE

Street

Cafe Racer

ORIGINAL



TRIUMPH
WASP

TENDANCE STREET-TRACKERS

ETA 530 DT



TULE MOTORCYCLES



HARDNINE CHOPPERS



DANS LES RUES
DE LOS ANGELES

France: 18 C
Belgique: Luxembourg: 18 900 F.
M 02516 - 1 H - F: 6,00 € - RD
www.lesmots.com





MARCO'S WASP

TAILLE DE GUÊPE

Pour avoir une taille de guêpe, rien de mieux
qu'un cadre Wasp: Marco Raymondin
le démontre avec ce tracker de sa création,
aussi petit qu'étroit.

Après plusieurs années de gestation dans les ateliers Chatokhine, la Wasp débarque pour la première fois en ville.



MARCO'S WASP

« C'est vrai que ce fut un long projet, initié alors que j'étais encore chez Brooklands, et que je roulais Ducati », confirme le Raymondin dans son éternel sourire.

On la connaissait comme le loup blanc, la moto jaune de Marco. Comme l'Arlésienne, aussi, toujours sur le banc, jamais sur ses roues... « C'est vrai que ce fut un long projet, initié alors que j'étais encore chez Brooklands, et que je roulais Ducati », confirme le Raymondin dans son éternel sourire. Un projet pourtant bien arrêté dès l'origine: un street-tracker tout en efficacité, sorte de roadster plus maniable et plus léger que les meilleurs représentants du genre qui garnissaient la vitrine de sa concession Ducati de Villejuif. Le moteur se devait d'être un twin Triumph, parce que ce sont les préférés de Marco, sans discussion: « Des Triumph, j'en ai eu des dizaines. Ce bloc est beau à voir, agréable à travailler et surtout, il reste performant: il est souple, dispose d'une bonne patate. En plus, il est léger, ce qui est important, car nous voulions que notre machine fasse moins de 150 kg pour une cinquantaine de chevaux. » Pour le châssis, Marco penchait encore vers l'Angleterre, tendance artisanale toutefois: « Dans le passé, j'avais déjà construit quatre ou cinq Rickman de motocross.

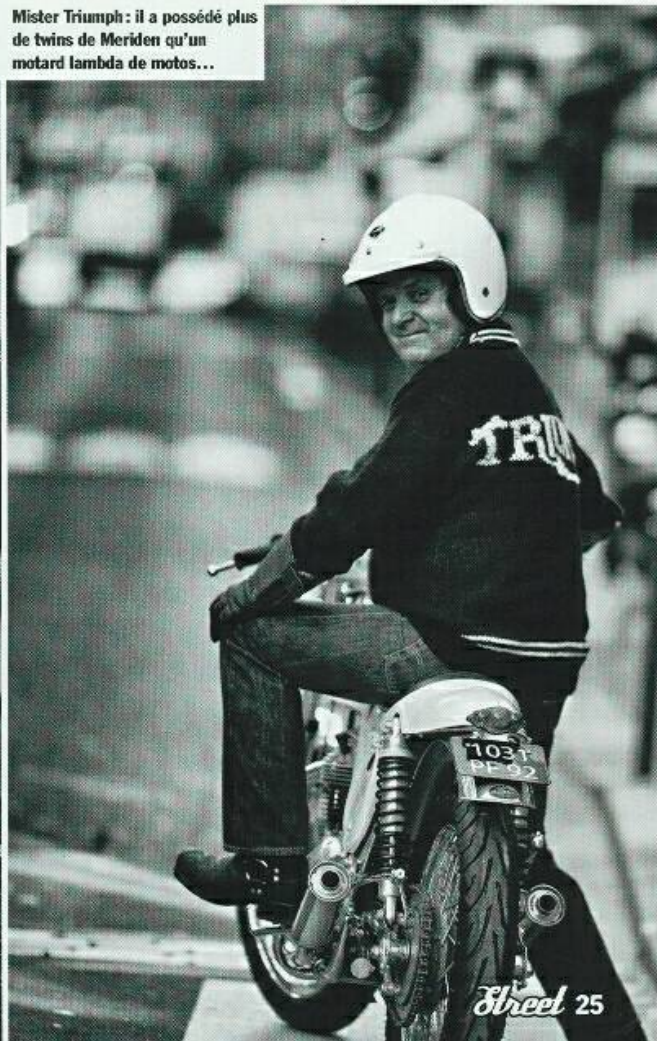
Je me suis dit qu'adapter un de ces châssis à la route serait le bon compromis. »

NO STEVEMANIA

Rickman + TR6 = oui... mais non! Marco Raymondin ne s'est jamais pris pour le Steve McQueen de la banlieue sud. Surtout, la "Stevemania" n'était même pas une étincelle dans les yeux des marchands du temple quand notre motocycliste tout-terrain commença à imaginer sa bécane: il y a seulement une demi-douzaine d'années, nul ne pensait encore rendre bankable cette légende motarde hollywoodienne, ce qui n'empêchait pas Marco d'avoir déjà le béguin pour les Métisse. « Les cadres Rickman étaient à l'époque fabriqués par Pat French et j'ai commencé à lui parler de ce projet, à le développer avec lui. Hélas, il est décédé entre-temps, ce qui m'a beaucoup chagriné, car j'adorais ce mec extrêmement gentil. » Marco se tourne alors vers un autre spécialiste du cadre Rickman, Robin Rhindt Tutt, qui travaille du côté de Salisbury sous le nom de Wasp. « À quelques détails près, comme le diamètre des tubes, le cadre Wasp est conforme au Rickman. J'ai donc commandé une partie-cycle à Robin en lui

Street-tracker ou roadster rétro à grand guidon? Marco a voulu se construire une moto efficace.

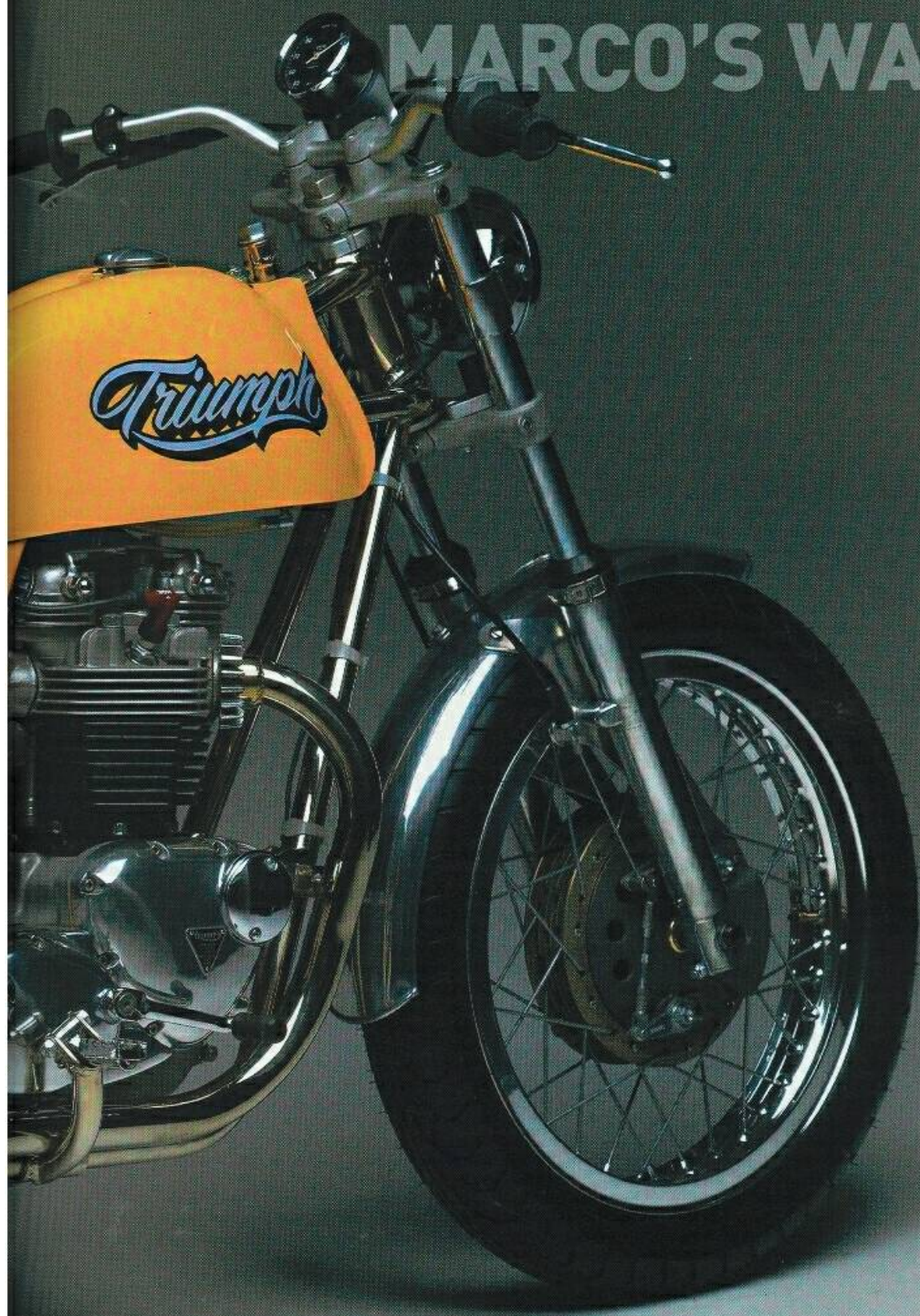
Mister Triumph: il a possédé plus de twins de Meriden qu'un motard lambda de motos...

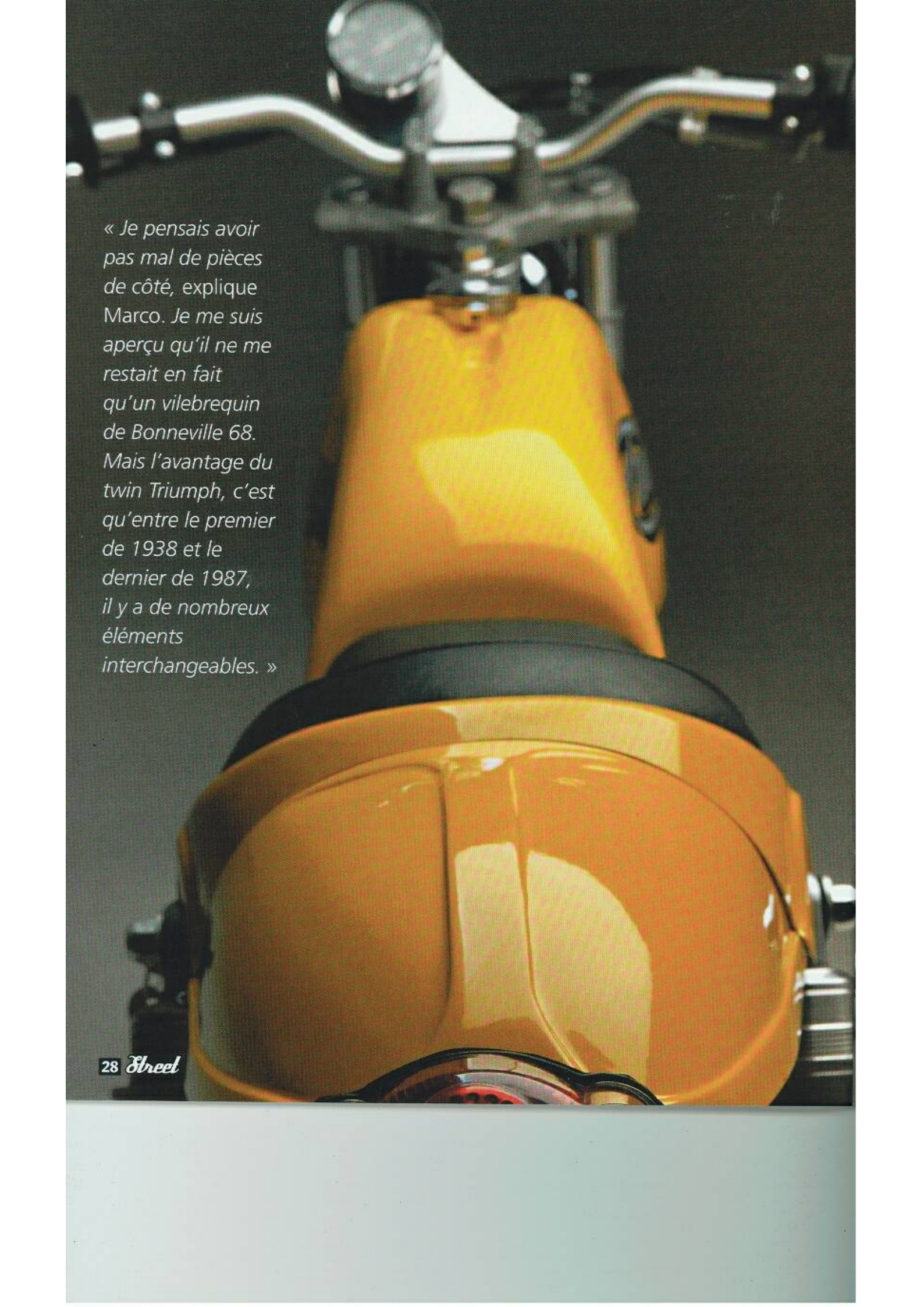


« À quelques détails près, comme le diamètre des tubes, le cadre Wasp est conforme au Rickman. J'ai donc commandé une partie-cycle à Robin en lui demandant quelques modifications pour la route. »



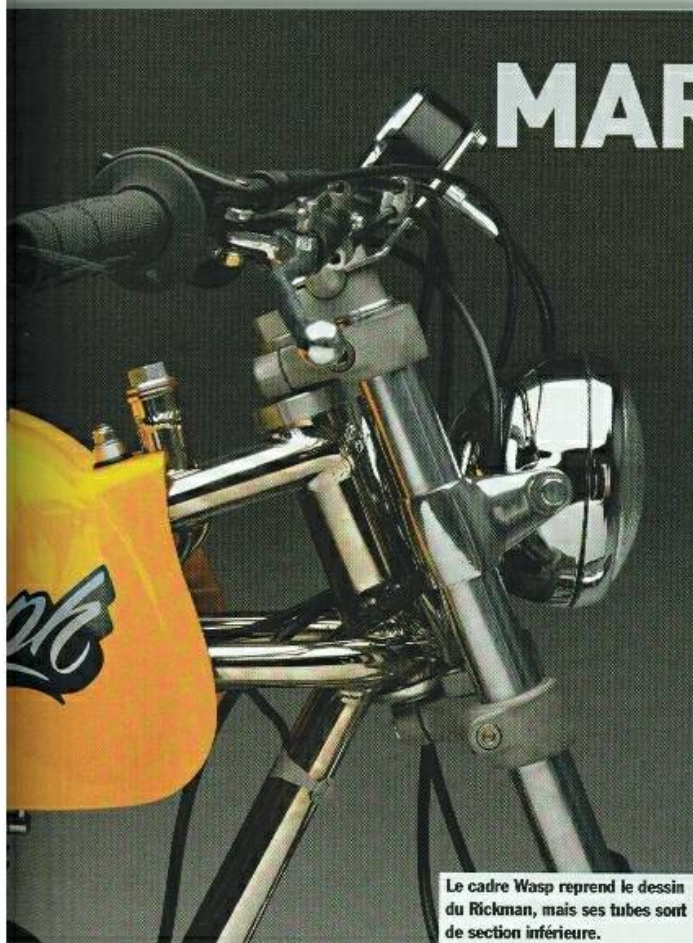
MARCO'S WASP





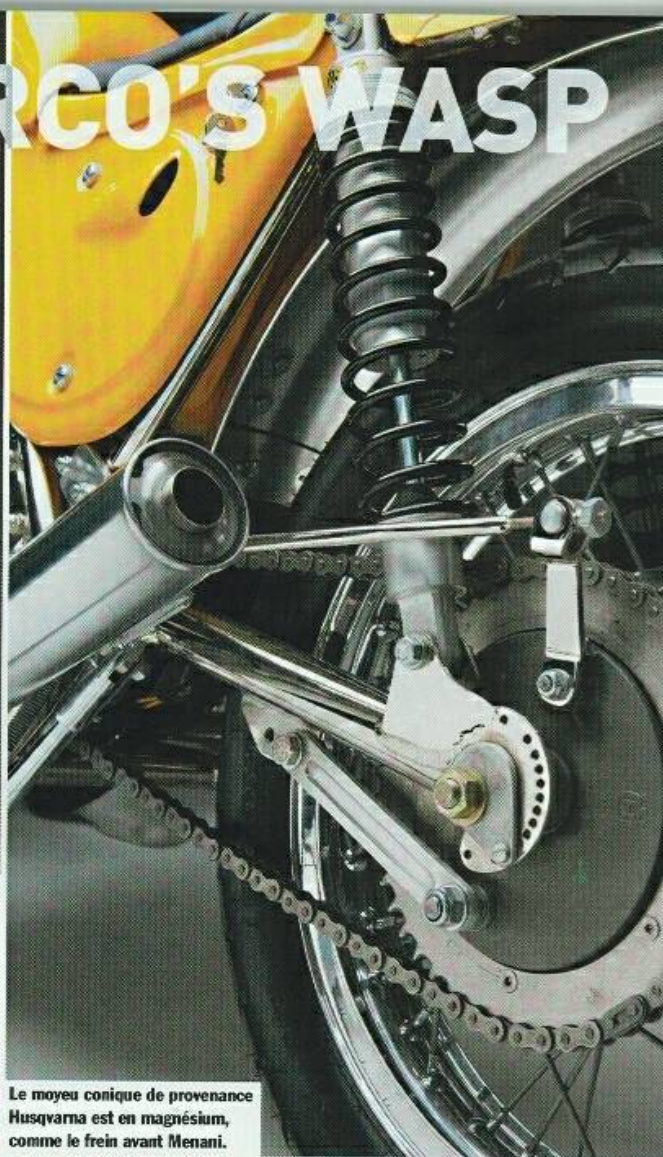
« Je pensais avoir pas mal de pièces de côté, explique Marco. Je me suis aperçu qu'il ne me restait en fait qu'un vilebrequin de Bonneville 68. Mais l'avantage du twin Triumph, c'est qu'entre le premier de 1938 et le dernier de 1987, il y a de nombreux éléments interchangeables. »

MARCO'S WASP



Le cadre Wasp reprend le dessin du Rickman, mais ses tubes sont de section inférieure.

La transmission par courroie autorise la signature Chatokhine: un éclair taillé dans le carter.



Le moyeu conique de provenance Husqvarna est en magnésium, comme le frein avant Menani.



BROOKLANDS' VITRINE

« Acheter des pièces en Angleterre, c'est pas comme faire un puzzle: pour les assembler, il faut encore un tour, une fraiseuse, un poste à souder et un malin qui sait s'en servir. » Bref, il faut des spécialistes pour mener à bien un projet tel que la Wasp de Marco. Et c'est précisément le travail, ou une partie du travail, de Brooklands Classic, la structure montée par Marco après avoir quitté sa concession Ducati. Il développe, centralise les projets et travaille avec différents fournisseurs et compagnons de route. Dans le cas de la Wasp, ce fut donc Franck Chatokhine pour l'assemblage et Patrice Leyrisset pour la cosmétique. Mais ça peut tourner. « Cette moto est une vitrine, notre image de marque. On sait commander les pièces, on sait les assembler: on peut faire exactement la moto que souhaite un client. » Récemment, Marco a ainsi construit une réplique de Rickman-Métisse pour un client: sans l'autographe McQueen, mais avec une carte grise. Le tarif? Entre 15000 et 18000 euros selon les options. C'est propre.

BROOKLANDS CLASSIC

27, rue Marcelin-Berthelot, 94 140 Alfortville. Tél.: 06 09 78 06 11
www.brooklands-classic.com

ATELIER CHATOKHINE

20, rue du Château-d'Eau, Duerray, 28 300 Amilly-Duerray. Tél.: 02 37 32 92 58
www.atelier-chatokhine.com

PATRICE LEYRISSET

Tél.: 06 14 19 00 66

Entre Franck et Marco, l'histoire d'amitié est aussi vieille que le fils Chatokhine. Ou presque.



demandant quelques modifications pour la route: une chasse plus ouverte, un bras oscillant rallongé, des repose-pieds reculés ou encore la greffe d'une béquille latérale, absente sur une moto de cross. » Nous sommes alors en 2008, et Marco se casse la jambe dans un accident de trial. Il s'en suit deux ans de galère physique, qui le poussent à emmener son châssis à l'atelier Chatokhine: « Ce projet intéressait Franck, on a décidé de le poursuivre ensemble. » C'est ainsi Franck et son père Roland qui ont monté le moteur. « Reconstruit » serait plus exact. « Je pensais avoir pas mal de pièces de côté, explique Marco. Je me suis aperçu qu'il ne me restait en fait qu'un vilebrequin de Bonneville 68. Mais l'avantage du twin Triumph, c'est qu'entre le premier de 1938 et le dernier de 1987, il y a de nombreux éléments interchangeables. J'ai ainsi trouvé une paire de carters dépareillés de 1966 et Dédé, du club Triton, m'a donné une culasse de Trophy 1971. » Cette part-list à la Prévert est complétée d'un bloc cylindres neuf Morgo en 750 cm³, d'arbres à cames 3134, d'une transmission à courroie Newby, d'un allumage électronique Boyer et forcément d'un carbu

Amal, Marco et les Chatokhine partageant une aversion pour les Mikuni. « Tout cela nous donne une moto archi-utilisable, facile à démarrer et super souple grâce à sa culasse monocarbu. » Le châssis tubulaire d'un côté, le twin culbuté de l'autre: Marco avait l'essentiel, mais pas encore de quoi assembler une moto. C'est alors qu'il a puisé dans ses souvenirs, dans ses rêves ou simplement dans ses habitudes pour réunir les morceaux manquants.

JAUNE GUÊPE

Le train avant, par exemple: il est constitué d'une fourche de Ducati Pantah (dont les fonderies de fixation de frein ont été éliminées et les tés, microbillés), d'un petit frein quatre cames en magnésium Menani (réplique des Fontana qui équipaient les 125 en Grands Prix), d'une jante à rebords Akront rayonnée chez Seurat3 et d'un guidon de Monster. Pour l'arrière, Marco s'est fait plaisir avec un moyeu magnésium de Husqvarna 390 conique et une paire de Rock Shock: « Ce sont des amortisseurs tout alu, performants et très high-tech, qui ont été initialement

développés en Angleterre pour le trial, mais peuvent être modifiés pour d'autres usages comme le cross ou la piste. » Marco est d'ailleurs le distributeur Rock Shock pour la France (comptez 300 euros la paire).

La liste des pièces est belle, leur ajustage fut long. Chaque patte est soignée, chaque assemblage, aussi propre qu'une soudure Wasp: « On a vraiment chiadé l'aspect esthétique, ce qui explique que le projet fut plus compliqué à réaliser que prévu. Rien que les échappements en inox ont été coupés et recoupés une quinzaine de fois pour qu'ils passent au plus près du cadre et que la moto reste très étroite. » Bien sûr, la moto est achevée avec un ensemble selle-réservoir Wasp, à la fois proche mais différent d'un Rickman. « Un habillage Rickman ne se monte pas sur un cadre Wasp, et réciproquement. » La belle peinture et son logo sont signés Patrice Leyrisset, ami de longue date de Marco. Et d'ailleurs, pourquoi elle est jaune, ta moto, Marco? « Parce que les side-cars Wasp ont toujours été jaunes. »

Texte Bertrand Bussillet. Photos Denis Bousard et Rob Schoehuys (ouverture).

MARCO'S WASP

Étroite, petite, légère: la moto jaune de Marco remplit parfaitement son cahier des charges.

« On a vraiment chiadé l'aspect esthétique, ce qui explique que le projet fut plus compliqué à réaliser que prévu. Rien que les échappements en inox ont été coupés et recoupés une quinzaine de fois pour qu'ils passent au plus près du cadre et que la moto reste très étroite. »

