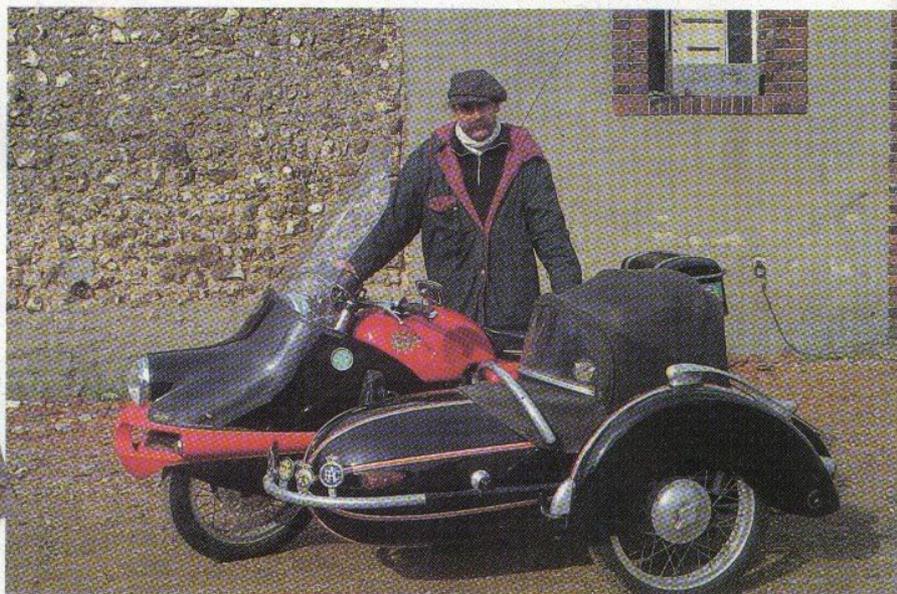


■ LES PROFESSIONNELS

ROLAND CHATOKHINE

Un spécialiste des motos anglaises

Encore une nouvelle rubrique, consacrée à ces gens qui ont décidé de faire de leur passion un métier, avec souvent beaucoup de mérite, car il faut reconnaître qu'en France ça n'est pas le meilleur moyen pour devenir riche rapidement. Vous les avez déjà rencontrés dans les colonnes du magazine, au détour d'une pub, d'un article technique ou quand nous sommes allés essayer une moto. Nous avons décidé d'aller de temps en temps simplement bavarder avec eux.



C'est à Ouerray, petit village situé à la sortie de Chartres, que vous trouverez Roland Chatokhine. Dès que vous aurez pénétré dans la cour intérieure de l'ancienne ferme qu'il occupe, vous comprendrez que vous êtes arrivés dans l'antre d'un passionné d'Anglaises : son fidèle attelage BSA vous accueille dès l'entrée, deux ou trois autres BSA attendent au bord d'une grange et, en le cherchant, vous risquez d'entrevoir en passant devant une pièce sombre, un rayon de soleil illuminant le réservoir d'une Norton ou d'une Triumph. Peut-être est-il dans son atelier au travail sur une BSA B31, ou alors au téléphone dans son magasin envahi de pièces du sol au plafond avec quand même suffisamment d'espace pour entreposer une magnifique Velocette et une Vincent restaurées.

Roland est très connu dans le milieu des Anglaises, grâce à ses qualités professionnelles, naturellement, mais aussi

parce qu'il est partout, il participe à beaucoup de rallyes, concentrations, toujours prêt à répondre à l'invitation des amis et il en a beaucoup.

Interrogé au téléphone, sollicité par des clients de passage, Roland prend le temps de satisfaire chacun. Il n'a pas toujours été facile de trouver le temps de lui poser ces quelques questions.

C.M. : Depuis quand êtes-vous installé dans la moto anglaise ?

R.C. : Depuis vingt ans, je viens de fêter l'anniversaire de mon installation puisque tout a commencé le 1er Juillet 1972. Mais pas ici, j'avais un magasin en ville, je vendais des Norton, des Triumph et des Suzuki.

C.M. : Des Suzuki ? Comment cela se fait-il que vous ayez abandonné les Japonaises ?

R.C. : Rassurez-vous, je ne dirai pas de mal des mécaniques nippones, elles marchaient du tonnerre, étaient bien solides, c'est plutôt la clientèle qui ne me convenait pas. Je

l'ai compris, le jour où un père est venu chez moi avec son fils d'une vingtaine d'années à qui il voulait payer une belle Suzuki. Devant je ne sais plus quel modèle, le "gamin" a demandé : "Et celle-là, est-elle équipée d'une sirène ?" Sans commentaires. Dès 1974, j'ai réussi à racheter des BSA, dont personne ne voulait plus à l'époque, et à m'installer à la campagne, dans les Anglaises uniquement.

C.M. : Vous avez donc commencé à restaurer des motos.

R.C. : Je préfère me considérer mécanicien que restaurateur. J'aime beaucoup entretenir, réparer, chercher les pièces, en un mot, faire rouler des Anglaises. De toutes façons, aujourd'hui, restaurer pour vendre, cela ne vaut plus le coup, le prix de revient est trop élevé. Si je veux vraiment compter toutes les heures de travail, le temps passé à chercher les pièces, je vais faire fuir la majorité des clients. Il n'est plus question d'avoir dix-douze machines restaurées "en vitrine". J'en ai, toujours deux ou trois, pour faire voir la

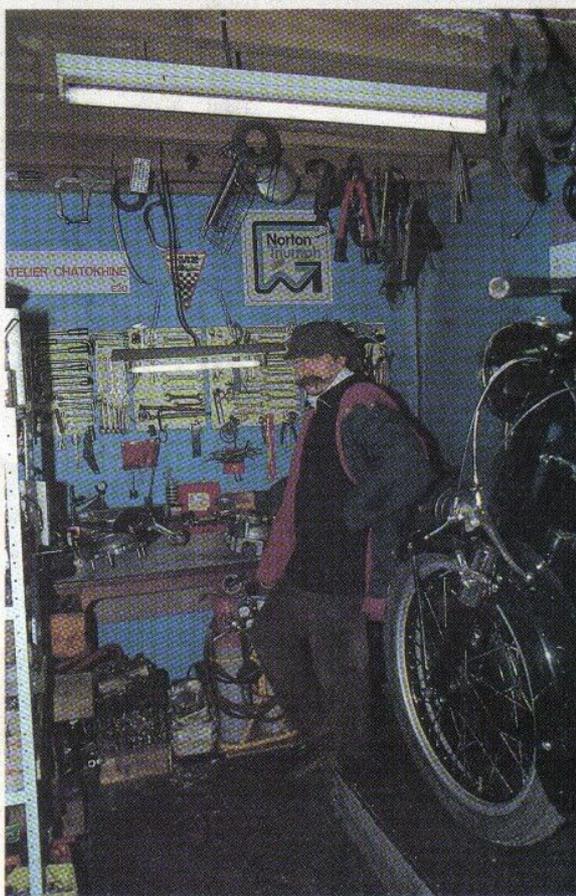
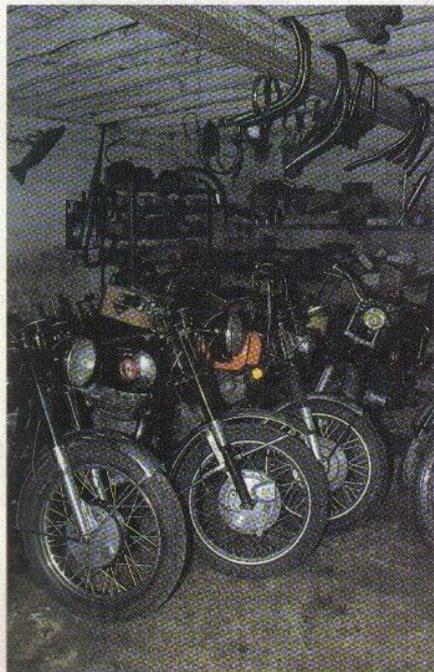
qualité de mon travail et pour vendre évidemment, mais je préfère maintenant quand le client amène une moto à restaurer, discuter avec lui, voir ce qu'il peut faire lui-même, ce que je peux faire, et être franc sur les prix qui seront, bien sûr, fonction du niveau de restauration. Souhaite-t-il qu'elle soit simplement belle pour rouler, ou la veut-il parfaitement "état concours"? Ça change beaucoup de choses.

C.M. : Vous faites donc beaucoup de mécanique.

R.C. : Comme je viens de le dire, je peux tout faire, restaurer, vendre des pièces pour toutes les marques anglaises, mais j'ai toujours deux ou trois moteurs BSA sur l'établi. Vous connaissez les problèmes de bas-moteur, d'embellage sur les twins de la marque, j'ai l'habitude d'y remédier, c'est vrai que j'aime bien travailler sur les mécaniques BSA, mais j'ai souvent aussi une Velocette en chantier.

C.M. : Vous avez aussi des motos en dépôt-vente ?

R.C. : Oui, mais quelques-unes seulement, cela peut être risqué. Je me souviens d'une moto qu'un client avait achetée à un particulier et qu'il m'amenait pour la remettre en route, en assez bon état, apparemment seulement, car dès que j'ai mis les mains dedans, je me suis aperçu que tout, je dis bien tout, était usé. Haut moteur, bas moteur, embrayage, carburateur, allumage, freins... tout était à refaire, et tout avait été bidouillé. Incroyable ! Une moto assemblée à partir de vieux morceaux, mais complète et présentant correctement. Vous imaginez ce qu'on aurait dit de moi si j'avais vendu ce genre d'objet ?



C.M. : Vous vendez des Enfield. Vous ne trouvez pas qu'on en voit beaucoup dans les petites annonces, en ce moment ?

R.C. : Vous n'êtes pas le premier à me faire cette remarque, comme si cela était la preuve qu'elles ne sont pas bonnes. J'ai deux ou trois clients que je connais bien,

qui ont acheté leur 350 Enfield voilà plus de deux ans, qui l'utilisent beaucoup et qui en sont très contents. Je pense que certains achètent cette moto pour le "look", sont très vite déçus par les performances, et ont oublié qu'il s'agissait d'une "classique", elle demande à être soignée et ménagée. Si vous achetez une Enfield, en particulier la 350 cm³, en sachant que la conception remonte à des dizaines d'années en arrière, et que donc il ne faut pas en attendre la même chose que d'une Japonaise moderne, vous ne serez pas déçus.

C.M. : Il faut donc savoir "rouler en Anglaise" ?

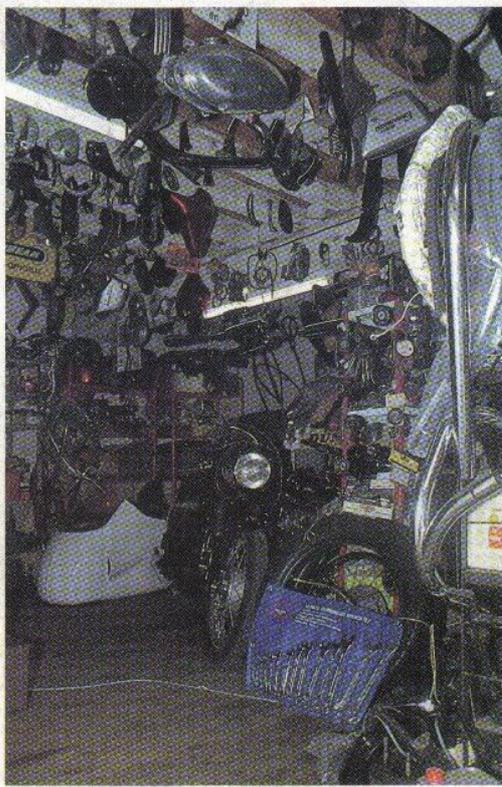
R.C. : Ces gens-là, comme certains de mes clients, refont les mêmes fautes que les petits jeunes des années 60-70 : ils avaient lu dans le journal l'essai de la Velocette Thruxton, emballés, ils l'achetaient sur un coup de tête, s'imaginaient au guidon d'une moto de course, tiraient dedans, roulaient à fond, et le moteur tenait... 2000 km à ce régime. Les Anglaises ont des mécaniques fragiles, qui demandent à être bien chauffées, il leur faut de la bonne huile, on doit les entretenir régulièrement, les surveiller même, par exemple, penser à regarder le niveau d'huile avant de démarrer après un "long" arrêt, parce qu'il est courant de la retrouver dans le bas-moteur. Mais surtout, une Anglaise, c'est fait pour rouler peinar.

C.M. : Que pensez-vous de la conjoncture actuelle, pour les motos anglaises, bien sûr ?

R.C. : C'est vrai qu'en ce moment, ce n'est guère brillant, mais je crois que la stagnation des prix nuit surtout à ceux qui spéculaient sur la moto. Tout le monde n'achète pas une Vincent dans l'espoir de la revendre avec bénéfice deux ans plus tard, mais certains quand même aiment savoir que c'est "un bon placement", et que le jour où ils devront la revendre, ils n'y perdront pas. Ceux-là hésitent un peu en ce moment.

Par contre, la clientèle de "vieux" passionnés est toujours présente, toujours active, et j'ai de plus en plus de jeunes qui viennent me voir, et pour lesquels, de toute évidence, ça n'est pas une simple mode, vite oubliée. Croyez-moi, on va continuer à voir rouler des Anglaises encore longtemps.

Albert DEBAECKE



ATELIER CHATOKHINE
5 rue du Château d'eau
Querry 28300 CHARTRES
Téléphone : 37.32.92.58.
Ouvert du mardi au vendredi de 10h à 16h, et le samedi de 9h à 18h.