

Cafe Racer

R I G I N A L

75
mai juil
2015



TRITON 650 MADE IN METAL UNE ICÔNE POUR LES TEMPS MODERNES

CLASSIER

PRÉCÉDAIRE DU TRITON, LE FEATHERBED 865,
QUINZAINES OU LE PREMIER TRITON,
LES BEARS SERIES, LE ROAD-TRIP DE DÉDÉ

ÉPAS

HONDA GSX-R TURBO DAVID SPEED GARAGE,
SUZUKI W650 MR PICKLES, TRIUMPH
TRUXTON FCR ORIGINAL, BMW R100 RS MIKA



BIKE SHED NOUVEAU MONDE



WATT ON A ROULÉ EN KAWA H2R

M 04973 - 75 - F - 6,20 € - RD
iii



L'ORIGINAL

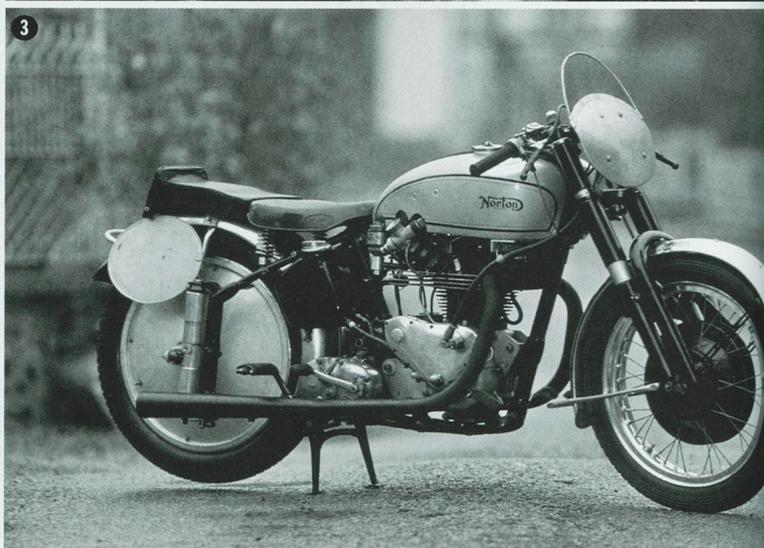
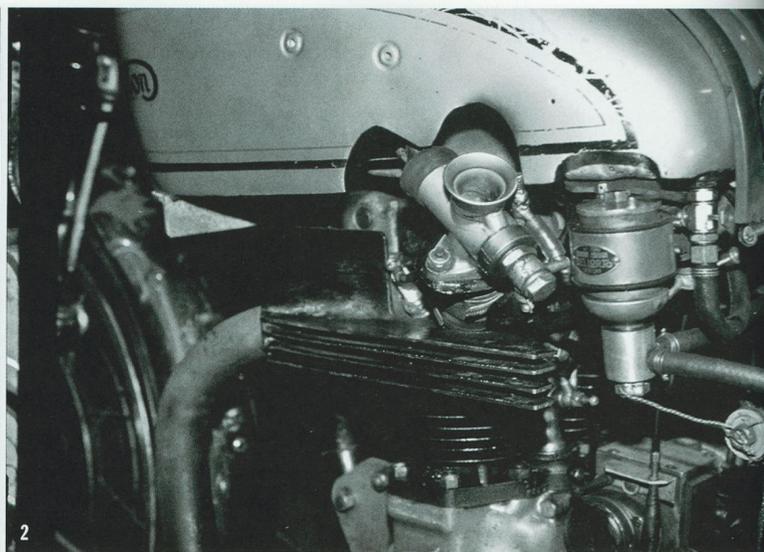
Bernard Feuiltaïne n'était pas un pilote-mécano comme les autres : dans l'immédiat après-guerre, il ne fabriqua que des assemblages plutôt originaux pour l'époque, dont ce 500 Triumph monté dans un Norton Garden Gate. Cette machine, qui appartient deux fois à la famille Chatokhine, serait le premier Triton jamais construit.

Texte Bertrand Bussillet. Photos Philipp Tooth.

Pas besoin de ressortir les photos, Roland attaque direct : « J'avais entendu parler des Feuiltaïne dans les Moto Revue des années 60. Ils étaient deux frères, mécaniciens, originaires du Havre. A la fin des années 80, un expert automobile, avec lequel je roulais en trial, m'avait proposé un Triton qu'il avait récupéré. Je lui ai répondu qu'il fallait voir, mais quand j'ai vu, ça m'a tout de suite plu : c'est exactement les bricolages que j'adore. » Et Frank embraye aussitôt : « J'ai roulé avec à Montlhéry, c'était la première moto de course que j'essayais, celle qui m'a donné envie de faire de la vitesse. Ma Triumph Speed Twin est aussi un hommage à ce Triton. »

Pas besoin de ressortir les photos, non plus, pour connaître le montage de Bernard Feuiltaïne, lequel fut au tournant des années 40-50 un spécialiste de la course de côte. La famille Chatokhine s'en souvient parfaitement. « Pour moi, poursuit Frank, tout ce qui est moteur est avant-guerre, tout ce qui est châssis est de l'immédiat après-guerre. » Ce châssis est composé d'un cadre de Manx, mais un Garden Gate à suspension arrière coulissante, qui a précédé le Featherbed dans la production Norton. La fourche est une Teledraulic d'AJS 7R, avec un renfort créé par Feuiltaïne (dans une première version, le Triton était monté avec une fourche à parallélogramme). Elle était équipée d'un frein de direction réglable au guidon. Sur le cadre, et tenu par des équerres en

119



alu, le réservoir est une construction maison, un assemblage de deux éléments Norton, sérieusement échancré pour laisser de la place aux cornets d'admission. Et sous la selle Dunlop-Montluçon, on trouve une roue flasquée, signature Feuiltaine reprise par les Ateliers Chatokhine.

BONNE RÉCUP'

Le groupe propulseur est aussi un sacré assemblage, entre un bas moteur de Speed Twin 1938 et un haut moteur de Tiger 100 à culasse bronze. Pour améliorer le refroidissement, des grandes ailettes supplémentaires ont été soudées sur ce haut moteur. Le montage est complété par ailleurs d'une boîte de vitesses Burman et d'une magnéto France. Feuiltaine avait retravaillé la culasse bronze avec des conduits d'admission verticaux sur lesquels étaient montés, grâce à des supports Dell'Orto, des carbus Amal 76. Le twin était au départ suralimenté par un compresseur Cozette, mais il avait été démonté lorsque Roland avait récupéré le Triton; ce n'est qu'en rachetant quelques années plus tard une seconde machine de Bernard Feuiltaine, une

AJS rigide à moteur Triumph TR5 «square barrel», que les Chatokhine remettront la main sur le compresseur, dans un lot de pièces accompagnant la moto. «*Pour moi, poursuit Frank, Feuiltaine montait essentiellement des pièces de récup', faute de moyens, mais dans le même temps, ce n'était que des bonnes pièces. Surtout, c'est un montage abouti, dans lequel chacune de ces pièces à une fonction. Une vraie moto de course de l'époque.*»

Les photos publiées ici sont issues d'une séance organisée par notre collaborateur Phillip Tooth, alors rédacteur en chef de *Classic Bike*. Roland Chatokhine y porte une belle moustache et attaque sur l'une des rares machines qu'il regrette d'avoir vendues. «*Mais il fallait bien payer les factures... En tout cas, Tooth avait l'air formel quand il était venu faire les photos: pour lui, la construction de la moto remontait à 1947, ce qui en faisait le premier Triton recensé.*» Le grand article prévu par Phillip ne fut pourtant jamais publié par *Classic Bike*: les Anglais auraient-ils eu du mal à admettre que le Triton puisse être une invention française? **BB**

Pour améliorer le refroidissement, des grandes ailettes supplémentaires ont été soudées sur ce haut moteur.

- ① Roland Chatokhine tomba immédiatement sous le charme de ce bitza extrême.
- ② Attention, piège: les carbus sont bien des Amal, seuls les supports de cuve sont d'origine Dell'Orto.
- ③ La roue arrière flasquée était la signature Feuiltaine.