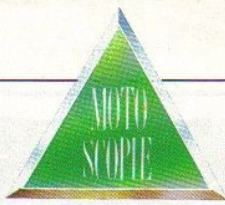




Comité d'accueil chez un grand spécialiste.



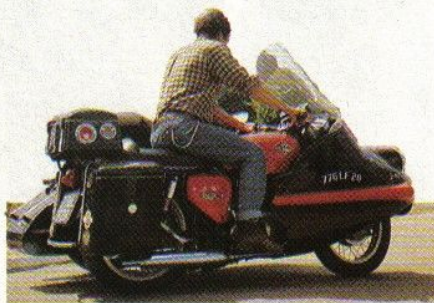
ATELIER CHATOKHINE

LES ANGLAISES D'ABORD...

Roland Chatokhine ne touche que des Anglaises : des vertical-twins, des monos et quelques tri-cylindres. La plupart des machines qui passent sous ses bacchantes relèvent de la trilogie Norton-BSA-Triumph, mais il ne dédaigne certes pas les AJS, Matchless et autres Vélocette. Quant aux Vincent, il s'en occupe tout particulièrement, si l'on veut bien se souvenir d'un certain stand au dernier salon Rétromobile. Tout le reste, c'est-à-dire les avant-guerre et les étrangères, il les laisse aux autres. C'est, dit-il, grandement suffisant...

Tout a commencé en 1970 : il vendait alors des BSA, des Triumph et, bien sûr, des Norton. Quand les constructeurs anglais ont disparu, tous les professionnels se sont mis à la Yamaha ou à la Suzuki. Lui, il a continué dans son magasin à réparer et à entretenir les motos de ses clients : elles tombaient en ruine et plus personne n'en voulait. Roland les rachetait pour rien, il les retapait et les revendait... pour rien ! « A l'époque, rappelle-t-il, j'achetais une Manx ou une Vincent 2.500 F. Avec le stock de pièces dont je disposais, je me suis mis ensuite à la restauration, c'était en 1975 ».

Depuis, à l'atelier Chatokhine, on est devenu perfectionniste ; aucun bricolage, aucune impasse sur l'origine, qu'il s'agisse des pièces fondamentales ou des accessoires. Mais attention ! Ce n'est pas simplement affaire de brillant ; la mécanique tourne impeccablement :



le client peut être tranquille, il pourra s'en servir, prendre la route et vivre avec son guidon. Sinon à quoi bon ? Mourir dans un musée ? Quelle idiotie !...

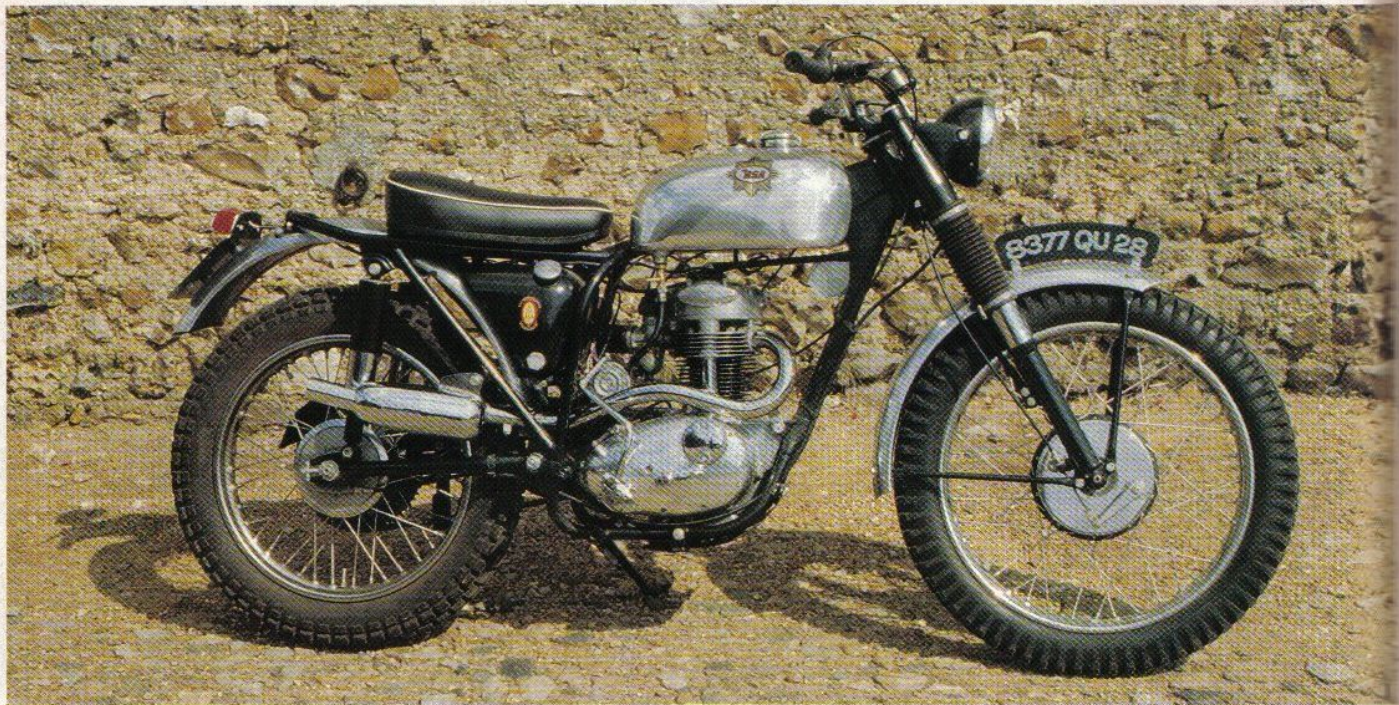
La restauration comporte donc une remise en état du moteur (embiellage, roulements, pistons, soupapes, boîte) et un contrôle du cadre. La fourche est vérifiée et le cas échéant, on change les tubes, les amortisseurs et les roulements. Chaîne, freins et électricité sont remis à neuf. Tout est fait à l'atelier, même le rayonnage. Chatokhine ne sous-traite que la rectification, la peinture, le chromage et la sellerie (le prêt-à-porter anglais dans ce domaine n'est pas bien beau). Réservoir et garde-boue sont repeints

ou repolis. S'ils sont trop endommagés, on tâche de les changer : « ils (c'est-à-dire les garde-boue) sont tous semblables, mais il n'y en a pas deux qui soient vraiment identiques. C'est un des rares domaines où l'on ne trouve pas ce que l'on veut en Angleterre »...

Pour le reste des pièces mécaniques, on a le choix. Tous les clubs anglais refont des pièces, mais il faut être vigilant ; il faut savoir ce



En haut et ci-dessus : BSA monté avec un carénage Avon Streamliner et Side de Steib : un attelage pour longues routes pluvieuses.



qu'on achète, car c'est plus ou moins bon, plus ou moins fiable ; les échappements, par exemple : ça ne va jamais, il faut les chauffer, les adapter et les faire rechromer... Mais rien n'arrête les clubs anglais. Ils refont même des Manx toutes neuves et des Vincent Grey-flash. On en trouve plus à vendre qu'il n'en a été produit ! Mieux vaut faire attention, les fausses ne portent pas toujours la mention : « Replica »...

PLUS DE FAUSSES QUE DE VRAIES...

Quand on aborde ce problème, Roland sort (un peu) de sa réserve car l'authenticité est un respect que l'on doit envers ce que l'on aime et ce que l'on fait : « C'est comme les motos qu'on me donne à remettre en route, soit-disant restaurées ; il faut juste régler l'allumage et kicker... Je

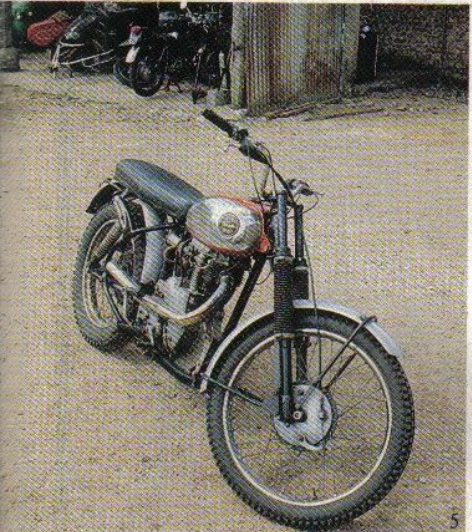
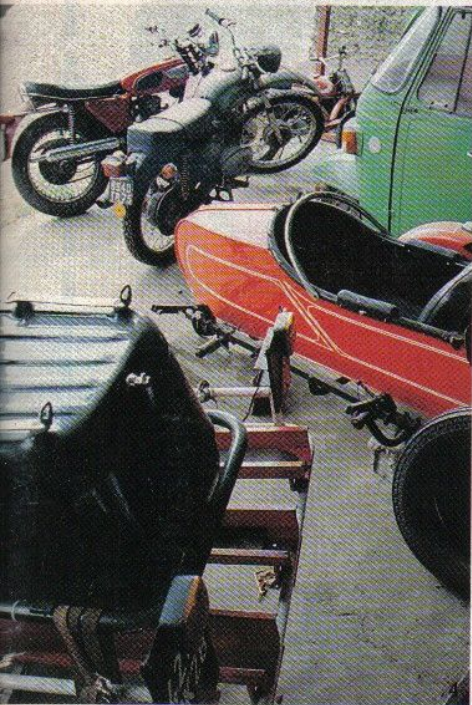
veux bien mais il est préférable que le propriétaire soit là, sinon il ne me croit pas : j'ai vu des restaurations complètement « creuses », des moteurs cassés, rincés, des motos assemblées avec n'importe quel bout de ferraille, etc... Vous savez, il y a une telle demande : les Anglais assemblent des motos avec des pièces qui traînent dans leur garage ; qu'importe, une fois que la bécane est sortie de l'île !... » On peut en dire autant des motos acquises en vente publique : elles ne sont pas chères mais bien souvent, elles ne tournent pas et les surprises (mauvaises) se bousculent au portillon...

« Tenez, renchérit Roland, voyez cette « AJS », elle a justement été payée 9.000 F dans une vente ; on me l'a apportée pour une remise en route, mais elle est « cuite » : cylindre cassé, embiellage mort, tout



Quand on astique des motos toute la semaine, qu'est-ce qu'on fait le samedi ?...

est à refaire... Ce n'est pas tout : je risque de manquer de pièces. Imaginez le résultat. C'est comme les motos trouvées dans des caisses : je ne les prends plus, car je sais d'avance qu'il va manquer des



1. BSA CIST 250 cc. L'élégance de l'alu poli, la pureté du mono, la souplesse de l'échappement, une tradition bien britannique.
2. Triumph à vendre : un petit essai n'engage à rien.
3. BSA 250, BSA Goldstar attelé trial et Velocette 500 : quand les Anglaises faisaient du tout-terrain.
4. Le montage d'un side-car est beaucoup plus délicat qu'on ne le pense pour être bien réglé et ne pas fatiguer pilote et moto.
5. Rare « MSS » de 1954 : avec la compression, ce mono a une vraie pêche.
6. Triumph Cub 200 cc et autres montures très attachantes.
7. Le charme de l'origine encore frais.

accessoires, des boulons, etc. La restauration coûte cher, souvent plus cher que la valeur de la moto, alors, s'il faut en plus aller chercher des pièces, rien ne va plus...

L'idéal, c'est une machine complète, tournante ; on peut l'essayer et diagnostiquer le travail à faire. Il y a moins de risques... »

LES ANGLAISES, ÇA ROULE ?

« Très bien, merci. L'entretien est faible, nous assure Roland, les pièces sont peu coûteuses. Mais il ne faut pas « tirer » dessus. Ce que les machines anglaises n'ont jamais aimé (sauf les modèles course), c'est d'abattre du 400 m départ arrêté et de faire des pointes prolongées. C'est ainsi qu'ils ont tué les Anglaises en les confrontant à des Japonaises. Ces dernières sont d'une technicité fabuleuse, mais au guidon,

on s'ennuie à mourir : il n'y a qu'une chose à faire, c'est de mettre la poignée dans le coin. Les Japonaises sont faites pour ça, mais c'est dangereux et puis, ajoute Roland, j'ai beaucoup de clients qui en ont assez de se faire « coincer » par des radars masqués, alors ils préfèrent rouler à 90/100 km/h, tranquillement, à 4.000 t/mn. A cette allure, aucun problème. Et on peut profiter d'une moto qui vit, qui a son caractère et son charme ; c'est autre chose »...

Tenez, examinez donc cette petite Triumph « Cub », elle est toute d'origine, sortie tout droit des années 60 : tout marche, pas de poignée grippée, une peinture d'origine et tous ses accessoires, une petite merveille comme celle-là, il ne faut surtout pas y toucher, il faut s'en servir. D'ailleurs, elle est prête à partir ».

« Le vertical-Twin est un moteur qui vibre, par nature, avec ses deux pistons dans le même sens et puis, on tombe dans les longues courses, alors il ne faut surtout pas les pousser. Le mono, c'est pareil... Il faut rouler à l'anglaise et là, on tient les 100.000 km. Avec une Vincent, il faut faire attention ; l'entretien est plus complexe. Mais avec une « Bonneville », avec une « Lightning » ou même une « Commando », R.A.S. D'ailleurs, avec quoi pensez-vous que je roule ? Je n'ai même pas mon permis auto... ».

PROPOS RECUEILLIS
PAR DANIEL PREST

Atelier Chatokhine :
5, rue du Château d'eau,
Amilly, 28300 Mainvilliers, tél.
37.32.92.58.

Restauration de motos anglaises.
Vente, entretien, pièces détachées,
montage de side (ouvert le samedi et
sur rendez-vous).