

moto revue octobre 88

CROMWELL et MEGAPHONE

ESSAI



BSA Spitfire +
 side Steib +
 carénage Avon =
 Le plaisir
 tranquille de la
 balade sur les
 routes de
 campagne, bercé
 par le
 ronronnement du
 gros twin.

La BSA Spitfire sans carénage, une machine aussi belle que rapide : plus de 180 km/h pour les premiers modèles.

Le Dustbin Streamliner ou l'aérodynamique à l'anglaise

J'imagine que les stylistes italiens doivent contempler avec effroi le carénage « Streamliner » dessiné par Avon. Pourtant, une fois habitué à sa forme, on se prend à le trouver sympathique et de ses rondeurs inhabituelles se dégage un charme incontestable. De plus « l'Avonair » (ainsi nommé à cause de sa parenté avec certaines conceptions aéronautiques de l'époque) protège réellement bien, n'oubliez pas qu'il a été conçu pour le grand tourisme en Angleterre !

Tout cet attelage se veut d'ailleurs taillé pour le voyage, carénage de la moto particulièrement protecteur, capote du side bien conçue, garde-boue très enveloppants, équipement électrique complet et efficace de nuit, porte-bagage additionnel sur la malle du side, et volume important de rangement à l'arrière de la moto grâce aux caissons-malles (toujours de marque Avon).

Avon Streamliner Dustbin Fairing

Doug Mitchenall, fondateur de la firme Avon, est à l'origine de la conception du Streamliner. C'est en s'inspirant des carénages des motos de courses italiennes et allemandes des années 50 que Doug introduisit le concept « Dustbin » sur la route. Il considère toujours que ce type de carénage est la solution idéale pour les machines grandes routières et il déplore la généralisation des carénages « Dolphin ».

« La protection du Dustbin contre les intempéries était formidable » commente Doug, « le Streamliner ne pesait que 18 kg et son influence sur les performances était excellente, à tel point qu'une Triumph 650 équipée d'un



Streamliner voyait sa vitesse de pointe augmentée de plus de 20 km/h. Il n'y avait aucun problème de surchauffe, au contraire un carénage bien conçu améliore le refroidissement moteur ». Pourtant, tout n'est pas aussi rose que Doug veut bien l'affirmer, l'inconvénient de ce type de carénage est sa grande sensibilité au vent latéral. Les motos de la Police de Birmingham furent pendant un temps équipées de Streamliner, mais après quelques frayeurs lors de journées venteuses, l'administration britannique décide de l'abandonner. Néanmoins, ce type de carénage connut une certaine vogue et de nombreuses marques suivirent la mode du « Total Inclosure », Royal Enfield avec son Air-flow et bien sûr Vincent avec les Black Knight et Black Prince.

Avon, BSA et Steib

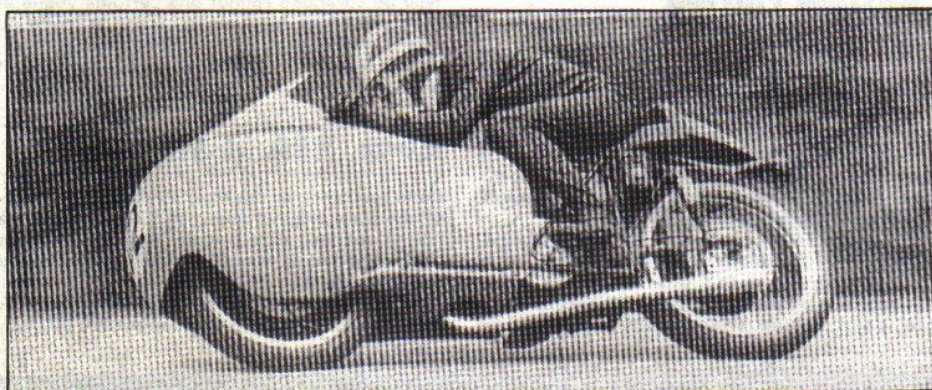
De la rencontre de ces trois marques naît un attelage aussi original que rare. Cela ne s'est pas fait en une fois, et le premier épisode a lieu en 1969, année où Roland Chatokhine acquiert une splendide 650 BSA Spitfire neuve.

« Dès le départ j'ai adoré la Spit et je l'ai toujours conservée, elle a maintenant 200 000 km,



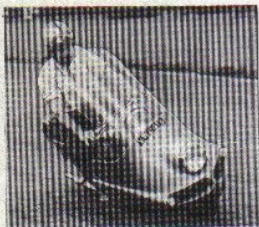
Si Roland Chatakhine restaure magnifiquement les motos, il les utilise également : près de 200 000 km parcourus au guidon de cette BSA qui tourne comme une horloge...

Ci-dessous, cette superbe Speed-Twin 55 est équipée du Streamliner et de sacoches « Quarter Circle » qui épousaient la forme du garde-boue.



L'Avon Streamliner est étroitement inspiré des carénages Guzzi de GP, ici Bill Lomas en action.

Le concepteur du Streamliner Doug Mitchenall essaye, sur le circuit de Brands Hatch, un modèle tout alu. Typically British, isn't it ?



Les modèles « Police » furent rapidement abandonnés, les fonctionnaires de Sa Majesté trouvant, à juste titre, que le Streamliner était trop sensible au vent latéral.

et j'ai refait le moteur trois fois. C'est en fait une machine très solide si l'on roule « à l'anglaise », environ tous les 50 000 km je la réviserai complètement. Le moteur est très souple avec beaucoup de couple, la vitesse maxi en solo (testée par Motorcycle) est plus qu'honorable : 188 km/h ».

Deuxième épisode trois ans plus tard, Roland trouve le panier lors d'une balade en Angleterre. « Imagine que je l'ai payé 20 livres ! En parfait état en plus, maintenant il est quasiment impossible d'en trouver à moins de 15 000 francs ».

Roland est un perfectionniste et il va apporter un certain nombre de modifications à la BSA avant de l'atteler. Il dénicher des rapports de boîte, spécial-side, plus courts. Les pistons sont remplacés par des low compression qui abaissent le taux à 7 : 1, la fourche et les amortisseurs reçoivent des ressorts tarés plus durs. Les pneus d'origine sont remplacés par des « section carrée » qui répondent au nom intraduisible en français de « Duty Triple Avon ». Le frein de direction d'origine est plus serré qu'en solo, et dernier aménagement, le radiateur d'huile est installé à l'extérieur du carénage.

Le Steib (monte d'origine BMW) est ici attelé à gauche, c'est important pour les motos anglaises car lorsque le panier est sur la droite le dé-

battement du kick est souvent gêné par les attaches. L'esthétique du side allemand se marie parfaitement avec les formes très britanniques du carénage et de la moto. Il est léger (85 kg) et tient très correctement la route malgré une suspension un peu rudimentaire sur blocs de caoutchouc, dénommée « Superlastic ». L'habitacle est un peu exigü, particulièrement lorsque la capote est en place. Néanmoins, on se sent bien calé ; luxe suprême, la sellerie est en cuir et le siège se révèle très confortable. D'origine, le Steib est pourvu d'un freinage hydraulique couplé au frein à pied de la moto. Bon sens « germain », en cas de crevaison, il est possible de faire basculer l'aile du panier vers l'arrière, l'accès à la roue est ainsi très aisé. La finition parfaite, l'élégante poignée d'accès, la forme fluide du garde-boue et celle en obus nervuré de l'avant, les feux de position carénés, le papillon de roye sont caractéristiques de la marque.

Ce n'est qu'en 1976 que Roland trouve le carénage Avon, « par un coup de chance extraordinaire, je suis tombé sur un lot de deux carénages Streamliner ! Ce sont, à ma connaissance, les deux seuls importés en France, l'un deux avait déjà été monté sur une Norton pour un essai dans Moto Revue, c'est celui-la même qui est installé sur ma BSA, la boucle est bouclée ».

More British, you die !

La peinture et les chromes sont patinés par le temps et les coups de chiffon, mais cela confère à l'ensemble un cachet d'authenticité inimitable. Le noir et le rouge mettent en valeur les formes inhabituelles de l'engin et le succès dans les rues de Paris est assuré. L'ensemble est léger et très sain, en ville la maniabilité est excellente et la bonne volonté du moteur rend la conduite facile et amusante. Sur route, pas de réaction anormale, si ce n'est celles inhérentes au side-car. La vitesse de croisière avec le side se situe aux environs de 100-110 km/h et la Spitfire soutient sans broncher cette allure avec trois personnes à bord. Il faut s'habituer à avoir le panier à gauche mais on en tire rapidement avantage car la route étant toujours un peu bombée, la déclivité vient compenser l'inertie du panier.

Roland Chatakhine utilise quotidiennement son attelage BSA-Steib-Avon (il n'a jamais daigné passer son permis voiture) mais il fait aussi de nombreux voyages en famille prouvant ainsi qu'une anglaise entretenue dans les règles de l'art est infatigable.

Si vous désirez des renseignements concernant cet attelage, voici le téléphone des Ateliers Chatakhine : (16) 37-32-92-58.

Atelier
CHATOKHINE
motos anglaises

RESTAURATION - VENTE
ACHAT - ENTRETIEN - PIÈCES

ouvert le samedi ou sur rendez-vous
Tél. 37.32.92.58
5, rue du château d'Eau, Querry
28300 (Chartres).

BŒBINAGES
PASCAL

MAGNETOS
VOLANTS MAGNETIQUES

3 et 5 RUE ADOLPHE CHERIOUX
92130 ISSY-LES-MOULINEAUX
Tél. : (1) 46.42.33.83