

HISTOIRE p. 24

SEELEY CONDOR REPLICA CHATOKHINE

La résurrection approuvée par Colin Seeley

**SALON
MOTO
LÉGENDE**

**Ça a fait
du bruit !**
P.6



**Honda VFR 750 F
Interceptor**
DÉJÀ 30 PRINTEMPS ! P. 34



Derek Minter
L'AMATEUR QUI INQUIÉTAIT
LES PROS P. 42



**Terrot 250 Motorette
n°3 usine** UNE MOTO DE
COURSE BIEN SPÉCIALE P. 50



EDITIONS
U&F

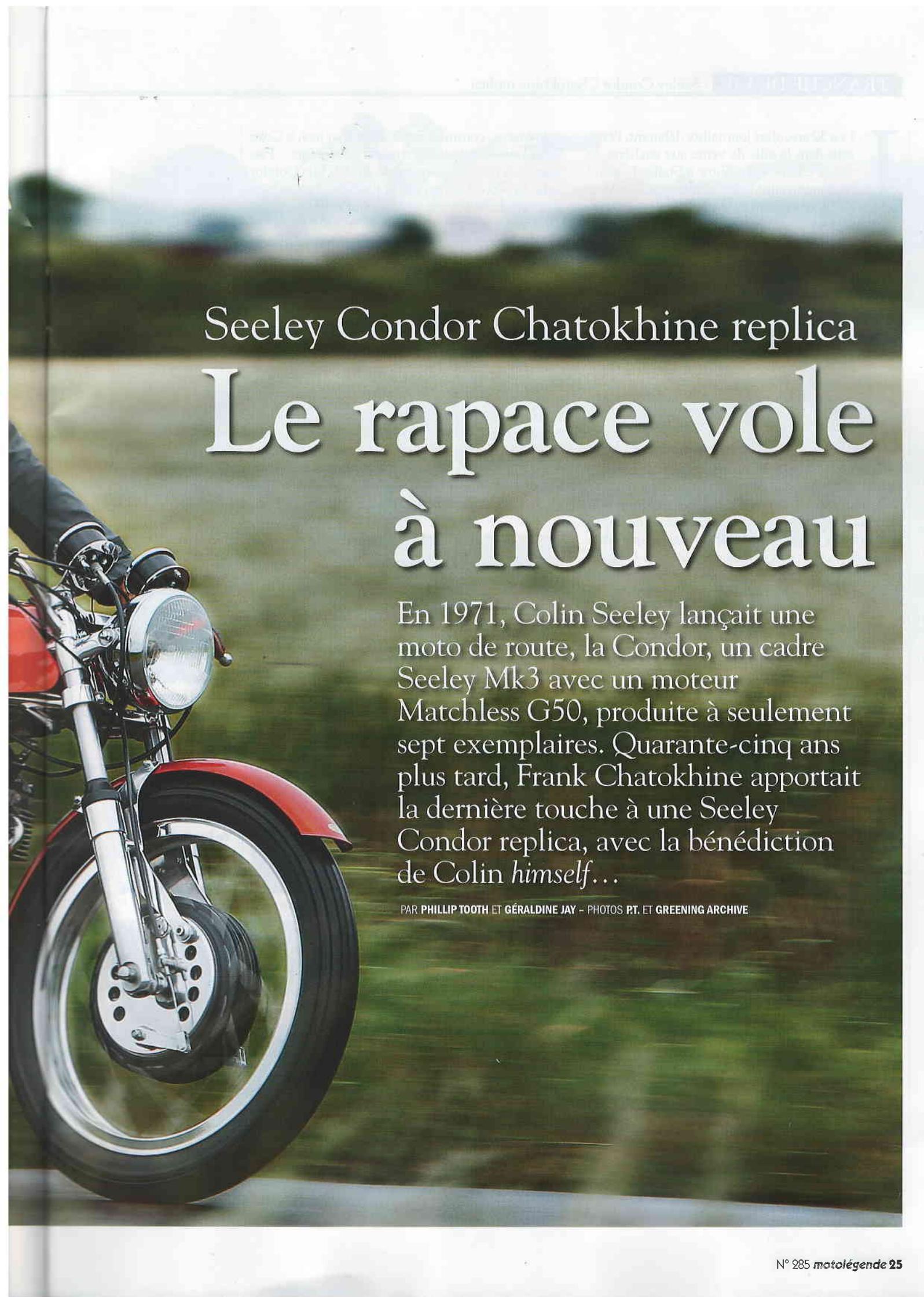
F: 5,90 € / BEL: 5,70 € / CAN: 9,99 \$ / CH: 19,00 S / DOM: 6,90 €
ESP: 6,70 € / UK: 10,00 £ / POL: 20,00 zł / NZ: 14,95 \$ / AUS: 9,90 \$

L 19655 - 285 - F: 5,20 € - RD



TRANCHE DE VIE





Seeley Condor Chatokhine replica

Le rapace vole à nouveau

En 1971, Colin Seeley lançait une moto de route, la Condor, un cadre Seeley Mk3 avec un moteur Matchless G50, produite à seulement sept exemplaires. Quarante-cinq ans plus tard, Frank Chatokhine apportait la dernière touche à une Seeley Condor replica, avec la bénédiction de Colin *himself*...

PAR PHILLIP TOOTH ET GÉRALDINE JAY - PHOTOS PT. ET GREENING ARCHIVE

Il y a 30 ans, alors journaliste débutant, j'étais assis dans la salle de vente aux enchères du Salon Classic Bike Show à Stafford, quand le commissaire-priseur annonça : « Messieurs, nous avons ici une belle Seeley G50 GP. Quel est le prix de départ ? » Deux sièges à côté de moi, un homme élégant, aux cheveux gris et aux yeux bleus, se leva et dit d'une voix ferme et claire : « Excusez-moi, mais ça n'est pas une Seeley. » Le commissaire-priseur tenta d'ignorer le dérangement et continua, mais l'homme insista. Il répéta son affirmation jusqu'à ce que le commissaire-priseur cède et demande : « Mais qui êtes-vous, Monsieur ? » « Je suis Colin Seeley », répondit-il. Le commissaire-priseur demanda immédiatement que la moto soit retirée de la vente, et Colin se rassit sous les applaudissements.

De père en fils

Quand M. Seeley donne son approbation à une moto portant son nom, elle doit être spéciale. La réplique de Condor construite par Frank Chatokhine l'est sans aucun doute. Ce Français passionné de motos britanniques continue l'histoire : « Depuis que j'étais enfant, la Condor était la moto de mes rêves. J'ai commencé à travailler à plein temps dans l'entreprise familiale de motos quand j'avais 14 ans. Un an plus tard, je pilotais une Seeley-Matchless G50 Mk3 à Montlhéry et j'ai vraiment été impressionné par sa finesse et sa précision : c'était comme conduire une 125 cm³ de Grand Prix sur laquelle on aurait installé un moteur de 500 cm³. La Condor est une Seeley de course faite pour la route. Qui ne rêverait pas d'en conduire une ? »

Roland Chatokhine, le père de Frank, lui a probablement transmis le virus de la Condor avec ses histoires. Notamment celle de sa visite au Salon de la moto de l'Olympia de Londres, en janvier 1971, où Colin lance la Condor d'un stand bien plus petit que ceux qui présentaient les meilleurs modèles de BSA, Triumph, Norton, Suzuki, Ducati, Honda, Kawasaki et BMW. « J'ai vu la Condor exposée là-bas, explique Roland qui était concessionnaire Norton, Triumph et BSA à Chartres. Elle était magnifique ! »

« Tous les gens à qui j'ai parlé disaient que c'était une

moto étrange, continue Frank. Mais pour moi, si Colin Seeley l'avait construite, c'est qu'elle était parfaite ». Parfaite, mais pas dans ses moyens. En 1971, la Condor coûte £1000, ce qui en fait la routière la plus chère du marché. Seulement sept Condor complètes sont fabriquées, toutes peintes avec le même orange métallisé, plus trois parties-cycles pour que les clients puissent y installer leur propre moteur. Aujourd'hui, une Condor originale vaut le prix d'une maison.

Avec la bénédiction du boss

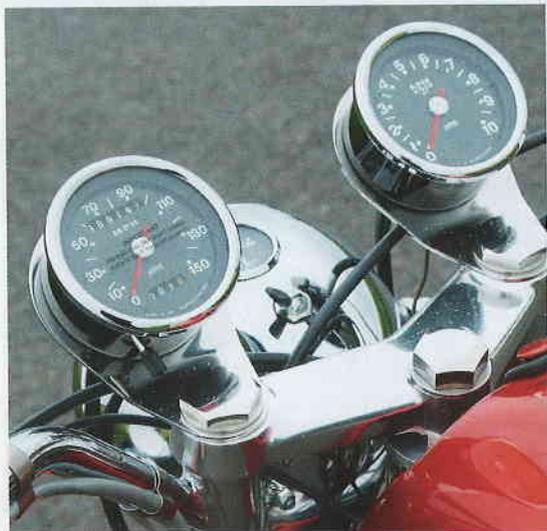
Un jour, l'un des clients de Frank, après l'avoir entendu maintes fois encenser la routière de Seeley, lui demande d'en faire une réplique. « Je n'aurai peut-être jamais les moyens de m'en offrir une, mais au moins, j'allais avoir le plaisir d'en construire une ! »

Son client achète un moteur de Matchless G50 et une boîte Quaife à cinq rapports, ainsi qu'un cadre Mk3. Pour commencer, Frank n'a que la photo



Le moyeu conique arrière Seeley en magnésium est modifié pour recevoir l'entraînement du compteur, comme à l'origine.

À gauche, un tableau de bord pragmatique ! Il s'agissait bien d'une sportive pure et dure à l'anglaise. Ci-dessous, au moment où Frank Chatokhine lève le voile sur la formidable réplique de Condor lors du Salon Moto Légende, Colin Seeley ne put contenir son émotion.





FRANK CHATOKHINE : « SI COLIN SEELEY L'AVAIT CONSTRUITE, C'EST QU'ELLE ÉTAIT PARFAITE ! »

conservée de son enfance, et le compte-rendu d'un essai sur route pour un magazine. Mais deux ans plus tard, la réplique est en bonne voie. « Puis j'ai rencontré Colin aux Coupes Moto Légende à Dijon, et je lui ai montré des photos de la moto en construction, continue-t-il. Il était un peu surpris quand il a vu ce qui ressemblait à une Condor ». Très alerte pour ses 80 ans, Colin n'a jamais mâché ses mots. « Je me suis dit : ça recommence ! Mais en lui parlant, j'ai été impressionné par la peine que se donnait Frank pour que tout soit bien fait, et à quel point il était angoissé par le fait de faire un faux. Il voulait construire la meilleure réplique possible. » Colin donne sa carte de visite à Frank, en lui disant qu'il l'aidera s'il le peut. Résultat : Frank reçoit rapidement un tas de photos de la Condor originale. « Il m'a fallu quatre ans pour finir la réplique, indique Frank. Un an pour planifier, un pour trouver des pièces comme l'axe de roue et la fourche Seeley, et deux ans pour la construction ».

Vers la fin 2015, Frank envoie un mail à Colin avec une photo du réservoir d'essence de la réplique, resplendissante en orange métallisé avec le logo Seeley doré. « Je n'ai pas eu de réponse pendant deux jours, donc j'étais un peu inquiet, mais il a répondu en me disant

qu'il voulait voir la moto dès qu'elle serait terminée. Il est donc venu à Paris où je devais l'exposer sur mon stand au Salon Moto Légende ». Quand Colin voit la réplique, il n'en revient pas. « La Condor était extraordinaire, dit-il en pesant ses mots. Quelle réussite pour Frank et son équipe ! »

Partie-cycle aux petits oignons

Avant d'aller faire un tour, regardons-la de plus près. Le cadre Mk3 est construit par Roger Titchmarsh, qui utilise les montages originaux du magasin de cadres Seeley et qui est le seul fabricant approuvé par Colin Seeley. Assemblé à partir de tubes Reynolds 531, il pèse à peu près aussi lourd qu'un jambon-beurre, mais est suffisamment rigide pour toujours garder les roues alignées. Avant d'être nickelé, il est modifié pour être conforme au cahier des charges par l'addition d'un bac de batterie, de platines pour les ancrages de suspension, de repose-pieds arrière et des butées de direction. Il repère des décalcomanies "531" Reynolds dans un magasin de vélos aux États-



Une moto toute fine, étroitement dérivée des machines de course, légère et maniable.

Ci-dessus, janvier 1971, salon de la moto de l'Olympia de Londres, un jeune homme du nom de Colin Seeley présente dans son tout petit stand la routière alors la plus chère du marché, la Condor !

Unis. « Vous pouvez trouver les vertes n'importe où, dit Frank. Mais je voulais les bonnes, avec les apostrophes vertes autour des chiffres. L'Américain ne voulait pas les vendre à un Français, donc j'ai appelé un ami aux États-Unis et je lui ai demandé de les acheter pour moi. » Souci du détail ou maniaquerie ? John Cronshaw, pilote de BSA Gold Star en course, fournit des fourreaux de fourche Seeley en alliage, ainsi que des tubes de fourche Norton Roadholder et des ressorts internes. À l'avant, il y a la copie d'un moyeu Seeley Electron avec deux flasques de tambours simple-came fournis par Molnar Precision.

Colin préfère deux freins simple-came, affirmant que le freinage est plus progressif qu'avec un double-came et que le pilote a plus de sensations. Comme l'original, la réplique de Molnar possède une came mobile plus efficace. Un moyeu conique Seeley en magnésium est percé à l'arrière et modifié pour recevoir un entraînement de compteur de vitesse.

Un moteur de GP pour la route

Le très respecté spécialiste de G50, Mick Taberer, construit le moteur avec une soupape d'admission plus petite et un piston moins comprimé que celui de série. Mick recommande d'utiliser un carburateur Amal de 36 mm au lieu de l'original qui fait 38 mm. « Ces modifications lui donneront plus de reprise et la rendront plus souple », assure Mick. L'arbre principal côté transmission est modifié pour accueillir l'alternateur (la Condor originelle utilisait une dynamo montée à l'avant et entraînée par courroie). Le carter de la chaîne de distribution, le boîtier des cames et le corps de la pompe à huile sont en magnésium. Le traitement anticorrosion doré se marie parfaitement avec la peinture orange métallisée. Colin fait remarquer que la G50 n'avait pas de lève-soupape, mais il concède que celui conçu par Frank est une amélioration sur une routière, ajoutant : « Elle va être beaucoup plus facile à démarrer, maintenant ! »

La boîte à cinq rapports est fournie par Quaife, avec des rapports de transmission choisis pour assurer le meilleur compromis entre accélérations et vitesse. Et il y a un kick (comme Colin l'avait dit quand il a construit la Condor originale), personne ne veut pousser pour démarrer une moto de route. À l'intérieur du carter de chaîne de transmission primaire chromé de Dominator sont logés un embrayage Norton et un kit de conversion à courroie Bob



CADRES SEELEY : DU MK1 AU MK4

Les cadres Seeley se distinguent par la qualité de leur fabrication et leur merveilleuse simplicité. Colin fabrique son premier cadre pour accueillir un moteur de Matchless G50 en 1965. Il met en forme les tubes Reynolds 531 avec une cintruse de plombier, après avoir rempli les tubes avec du sable siliceux. Cette première tentative, connue sous le nom de Seeley-Matchless, comporte un cadre double-berceau de conception assez conventionnelle. Derek Minter remporte les premières courses avec la Seeley à Brands Hatch sur des versions 500 G50 et 350 7R. Le cadre brasé donne un coup de jeune au monocylindre vieillissant, surtout sur les circuits courts où prime la maniabilité.

Mais l'histoire de Colin Seeley commence vraiment en 1966 quand Norton-Villiers accepte de lui vendre à peu près tout ce qui est directement lié aux AJS, Matchless et Norton Manx de course. Le contrat inclut les droits de fabrication, les pièces détachées, les dessins et la clientèle – tout sauf les noms des marques.

John "Mooneyes" Cooper pilote pour Seeley en 1967, terminant deuxième du championnat anglais derrière Ron Chandler – qui pilote une Matchless préparée par le bras-droit de Seeley, Wally Rawlings ! C'est une année d'efforts intenses à l'atelier du Belvédère, où la production de pièces détachées de G50 et 7R est entreprise sérieusement, et où le premier lot d'authentiques motos Seeley est construit. Conçu en 1968, le cadre Mk2 diffère des traditionnels double-berceaux dont le meilleur exemple est le Norton Featherbed. Dans la conception de Seeley, les tubes supérieurs sont inclinés depuis la colonne de direction jusque derrière le moteur. Là, ils s'inclinent vers le bas jusqu'à la zone de l'axe du bras oscillant. Les tubes principaux du cadre sont en Reynolds 531 de 26 mm de diamètre et de 1,42 mm d'épaisseur. Des tubes plus petits forment le berceau-moteur arrière tandis que des platines rectangulaires conséquentes supportent l'axe du bras oscillant. Brian Ball rejoint

Cooper en tant que pilote Seeley pour le Senior TT de 1968. Cooper est deuxième derrière Agostini jusqu'à ce que son maneton casse, mais Ball amène sa Seeley en deuxième position, huit minutes derrière la MV Agusta championne du monde. Puis vient le cadre Seeley Mk3 de 1969. *« La conception facilite le démontage et le remontage du moteur pendant une course, explique Colin. Mais pour être honnête, la raison principale de l'introduction du Mk3, c'est qu'il était plus facile et plus rapide à produire, et nous pouvions donc gagner de l'argent en les vendant ! »* Avec le Mk3, le double-berceau disparaît, comme les tubes cintrés, ce qui facilite la fabrication du cadre et le démontage du moteur. À la place, il y a deux tubes presque droits qui rejoignent directement la colonne de direction et l'axe du bras oscillant. Du bas de la colonne de direction, deux tubes partent horizontalement vers l'arrière, jusqu'aux points d'ancrage supérieurs des combinés arrière. De là, deux autres tubes

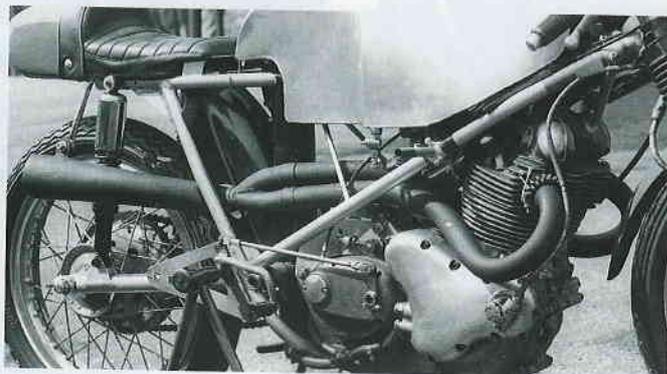
rejoignent l'axe de bras oscillant et continuent vers le bas, cintrés vers l'intérieur et fixés à d'énormes platines en alliage léger qui supportent le moteur et la boîte.

Le freinage, amélioré par deux tambours avant double-came (et plus tard, par des disques), et le montage d'une boîte à cinq rapports permettent à la G50 de rester dans le camp des vainqueurs bien après sa date de péremption. Sur sa Seeley, le Londonien Dave Croxford remporte le championnat anglais 500 en 1968 et 1969.

Les Seeley terminent deuxièmes en 1970 et 1971. Le cadre Mk3 assure le plus gros de la production des Seeley G50 et 7R.

Fin 70, Seeley peaufine le Mk3 et introduit le cadre Mk4 avec des tubes droits allant de l'axe de bras oscillant au bas de la colonne de direction. C'est le contraire de la disposition du Mk3, ce qui donne une meilleure position aux tubes principaux. Les Mk4 restent en production jusqu'à fin 73.

FRANK CHATOKHINE : « IL NE MANQUAIT QU'UNE CHOSE, LE CORNET DU CARBU AMAL. UNE SEMAINE AVANT LE SALON, UN AMI VOYANT LA MOTO ME DIT QU'IL EN AVAIT ACHETÉ UN ET L'AVAIT MIS À LA POUBELLE ! »



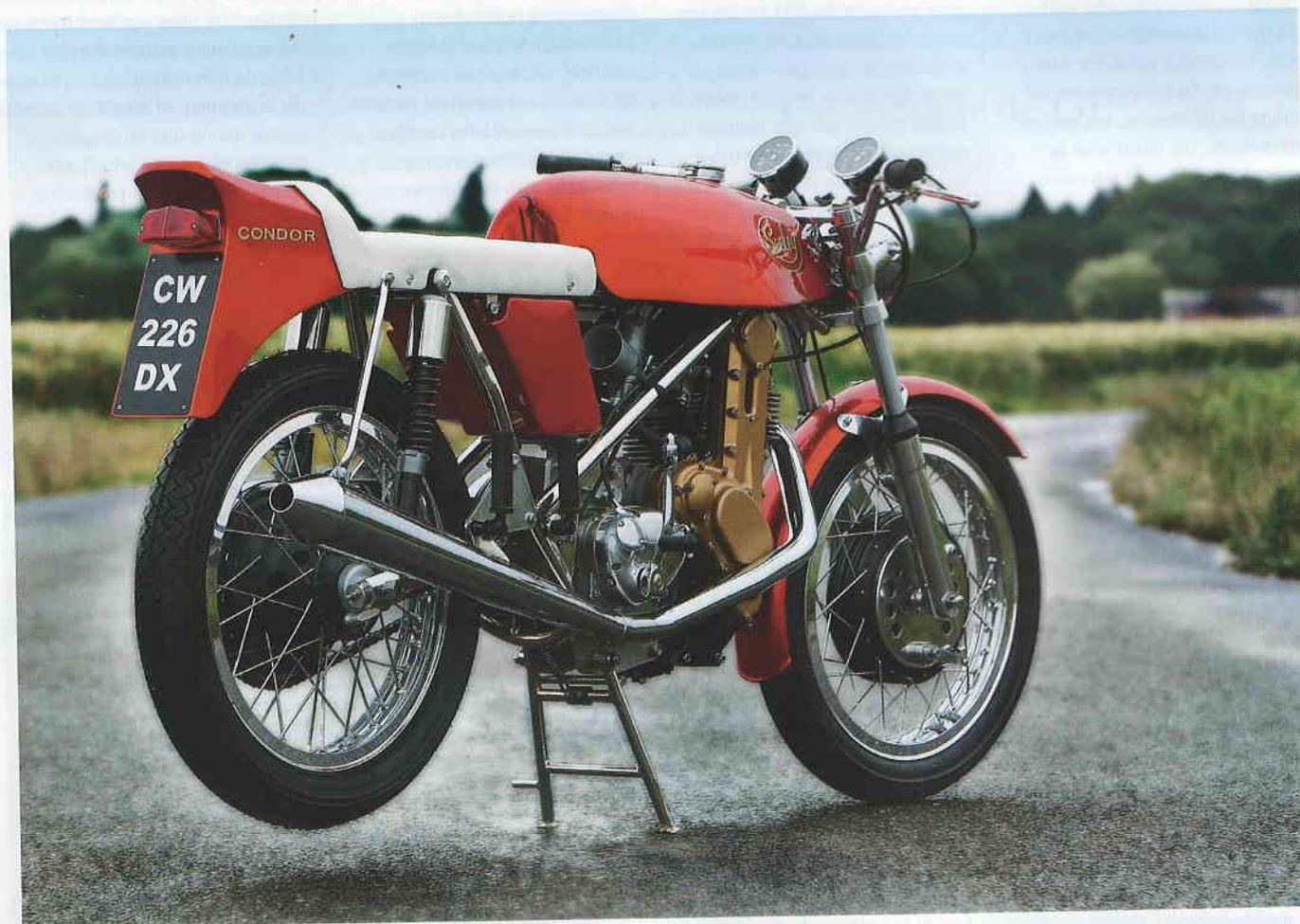
À gauche, le cadre Mk2 conçu en 1968 se différencie nettement des traditionnels double-berceau style Norton Featherbed avec déjà une tendance à utiliser de plus en plus des tubes rectilignes. À droite, le cadre Mk4 est une évolution du Mk3 qui avait innové en supprimant le double-berceau. Les tubes allant du bas de la colonne de direction (du haut de la colonne sur le Mk3) au bras oscillant sont rectilignes. Ces cadres extrêmement rigides et légers seront produits jusqu'en 1973. Il est ici équipé d'un twin Norton.

LE MATCHLESS G50

Avec un moteur basé sur celui de la 350 AJS 7R à arbre à cames en tête entraîné par chaîne, la 500 Matchless G50 de Grand Prix entre en production dès 1959. La course reste à 78 mm, mais l'alésage passe de 81 à 90 mm pour une cylindrée de 496 cm³. Elle n'est pas aussi puissante que la Norton Manx, la G50 développe 51 ch à 7 200 tr/min, mais grâce à sa légèreté et sa maniabilité, elle prend l'avantage sur les circuits sinueux. Malgré son actuelle réputation de moto mythique, la Matchless G50 n'a pas remporté de grands succès à l'époque. Sa production s'achève en 1962 avec moins de 180 motos vendues. L'usine n'assurait qu'un développement minimal, mais les préparateurs privés allaient bientôt améliorer la situation. En 1964, Fred Stevens termine troisième au TT derrière la MV de Hailwood

et la Norton Manx de Cooper. Et les pilotes de Matchless ne remportent pas moins de 15 TT Replicas, neuf d'argent et six de bronze. Des préparateurs comme Tom Arter, Ray Cowles et bien sûr Colin Seeley ont contribué à faire de la G50 une gagnante. Après que Associated Motor Cycles (AMC) arrête la production du moteur en 1966, Colin Seeley achète les droits de fabrication, les pièces détachées, les dessins, et la clientèle restante (tout sauf le nom des marques) de l'AJS 7R et de la Matchless G50, ainsi que de la Norton Manx. Colin Seeley Racing Developments est fondée pour continuer la fabrication de pièces détachées et recommencer la production des moteurs de 7R et G50 de Grand Prix. La partie concernant les Norton Manx est séparée et revient à un autre pilote : John Tickle.

Moins puissant que le Manx, le moteur Matchless G50 pouvait très bien figurer dans une partie-cycle légère sur des circuits sinueux.

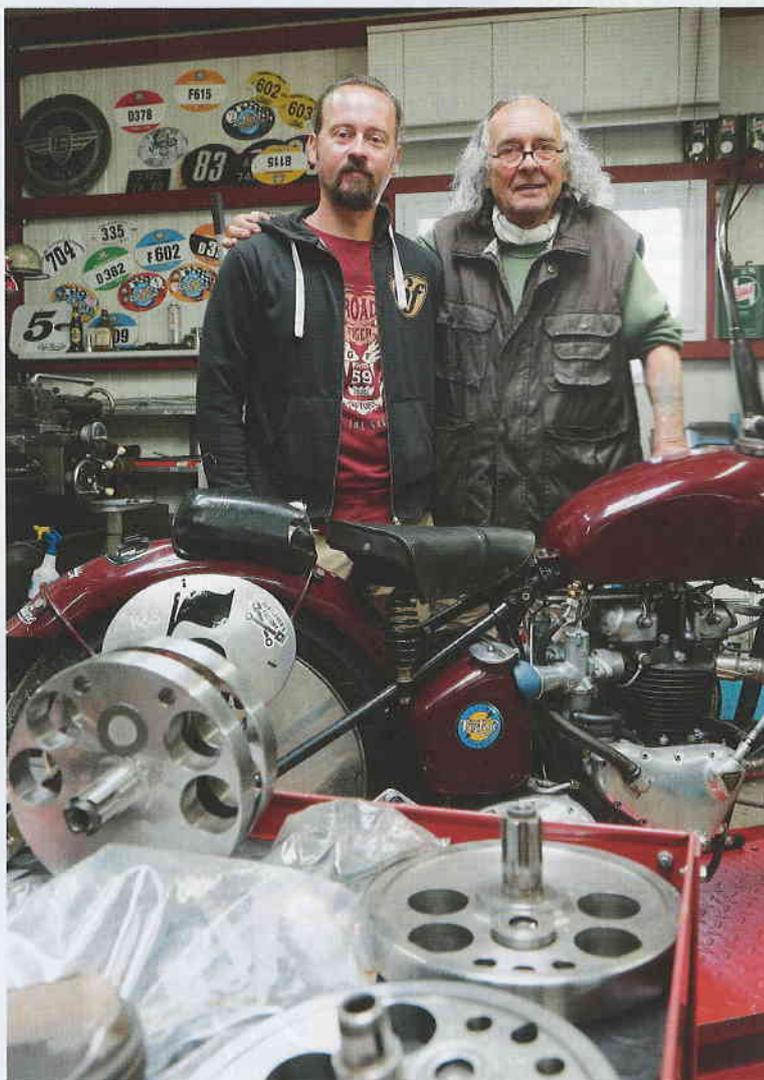


Avec 45 ch pour 141 kg à sec, le rapport poids/puissance était exceptionnel au début des années 70 et demeure très sympathique de nos jours.

Frank était à bonne école. En 1987, à sept ans, il pilote une BSA M33 du début des années 50 avec papa comme passager... et comme béquille.



45 ans séparent ces deux photos. À gauche, Colin Seeley dans le parc de Bernie Ecclestone en 1971 (avant qu'il ne devienne le milliardaire à la tête de la F1) et Frank Chatokhine tout récemment.



Newby. Une magnéto BTH moderne avec un système d'avance automatique intégré se charge de l'allumage.

Le souci du détail

« La Condor originale utilisait un carter de chaîne secondaire modifié à partir de celui d'une des premières Commando, explique Frank. Donc, ça a été une pièce facile à trouver ! » Le réservoir d'essence en alliage de 16 litres et le réservoir d'huile de quatre litres sont tous deux fabriqués en France par Lucien Cordonnier de chez Corki Racing, ainsi que la base de la selle et son dossier. Lucien fabrique aussi le long mégaphone à cône (l'original avait été conçu par le Dr Gordon Blair de la Queen's University de Belfast qui avait travaillé avec Colin sur le 500 cm³ monocylindre deux-temps Seeley-QUB). Frank a réalisé le coude d'échappement en coupant et en soudant des morceaux de tube. Il a aussi fabriqué les demi-guidons et le long garde-boue avant, à partir de deux garde-boue de Matchless G50. La peinture est réalisée par Aerotech'Nico à Chartres, qui a créé aussi les décalcomanies Seeley du réservoir. Il y a une pièce originale de la Condor sur la réplique de Frank : la

béquille centrale. « John Cronshaw l'a trouvée lors d'une course aux États-Unis, et il me l'a envoyée par la poste, raconte le Français, reconnaissant. Elle était un peu tordue, mais qu'importe, elle avait été faite par Colin Seeley Racing Developments ! »

Frank fait remarquer le cornet en plastique sur l'Amal Concentric MkI. « J'en ai cherché un pendant trois ans, et j'ai même essayé d'en faire une copie avec une imprimante 3D. Et puis, une semaine avant le Salon de Paris, un ami m'a supplié de voir la Condor parce qu'il partait en vacances et qu'il allait manquer le Salon. Je lui ai donc montrée et lui ai dit qu'il n'y avait qu'un seul problème : je n'avais pas le cornet du carburateur. » Frank n'allait pas croire ce qu'il allait entendre. « Il m'a dit qu'une semaine avant, il était dans une bourse en Angleterre et qu'il avait vu un cornet dans sa boîte Amal originale sur un stand. Il l'a prise et le vendeur lui a dit "Une livre". Il l'a donc achetée ». Cet ami prenait l'avion plus tard dans la journée et il l'avait mis à la poubelle. « J'ai sauté sur ma moto et j'ai fait la route jusqu'à Paris dans la nuit, se souvient Frank. Je ne voulais pas attendre jusqu'au lendemain matin au cas où les éboueurs passent avant moi ! » Après un petit nettoyage, il a vissé son "trophée" sur l'Amal Concentric. « À ce moment-là, la moto était parfaite, et

Depuis la photo en haut à gauche, Frank a un peu grandi et les cheveux et les joues un peu blanchis, mais, la passion, elle, n'a pas faibli...

FICHE TECHNIQUE

SEELEY 500 CONDOR 1971 CHATOKHINE REPLICIA

MOTEUR

Monocylindre vertical de Matchless G50 à arbre à cames en tête (chaîne) de 496 cm³ (81 x 90 mm)

Rapport volumétrique : 9 à 1

Puissance maxi : 45 ch à 6 500 tr/min

Allumage par magnéto BTH à avance automatique

Alimentation par un carburateur Amal Concentric Mk1 Ø 36 mm

Graissage sous pression par carter sec

Mise en route par kick au pied droit avec lève-soupape

Transmission primaire par courroie crantée Bob Newby sous carter, secondaire par chaîne à l'air libre

Embrayage à sec Norton

Boîte de vitesses séparée Quaife à 5 rapports au pied droit

PARTIE-CYCLE

Cadre Seeley-Titchmarsh Mk3 à double-longeron

supérieur et moteur suspendu en tubes d'acier Reynolds 531

Suspension av. / ar. : fourche télescopique hydraulique / oscillante à 2 combinés hydrauliques réglables en précontrainte

Frein av. / ar. : 2 tambours simple-came Seeley Molnar Precision Ø 203 mm sur moyeu central (copie d'un Seeley Electron) / tambour simple-came Ø 178 mm sur moyeu conique Seeley en magnésium

Pneu av. / ar. : Avon Roadrunner F2 90/90 x 19 / Avon GP 3.50 x 19 sur jantes en alu Akront

Capacités : essence 16 l, huile 4 l

Poids à sec : 141 kg

Vitesse maxi : 190 km/h

Prix : environ 50 000 € (estimation à 100 000 € par Colin Seeley)

Dans Moto Légende n° 24, 112 et 165



Sur le prospectus d'époque, second du nom, un élégant jeune homme chevauche la Condor, un certain Colin Seeley.



« C'est comme conduire une 125 de Grand Prix sur laquelle on aurait monté un moteur de 500 cm³. »

nous étions prêts pour Paris ». Il a un regard presque mystique en ajoutant : « Construire cette moto a été mieux qu'un rêve pour moi ». Il est temps d'enflammer son imagination.

En plus, elle roule, et bien !

Démarrer cette moto exceptionnelle ne pourrait pas être plus facile. Actionnez le lève-soupape, passez la compression, puis donnez un bon coup de kick. Une magnéto BTH moderne et un carburateur bien réglé assurent la mise en route du premier coup, et le moteur Matchless ronronne à rendre un propriétaire de Panther jaloux.

Attendez d'être sur route ouverte et profitez de la boîte de vitesses. Poussez le moteur à 6 000 tr/min et le Condor vole vraiment. Colin estime sa puissance originelle à 45 chevaux, mais avec un poids à sec de seulement 141 kg, ce mince projectile va vite siffler à 190 km/h. Les raisons sont nombreuses pour concevoir une moto légère. En plus de maxi-



Dans l'atelier avec son compère Willy Rawlings derrière un cadre Mk2.

miser le rapport poids/puissance au profit de meilleures accélérations, la maniabilité et le freinage sont aussi améliorés. La direction reste imperturbable même dans les courbes à grande vitesse. Vous pouvez incliner la Condor sans craindre de limer les repose-pieds, ce qui ne devrait surprendre personne puisque ce cadre a été conçu par quelqu'un qui fabriquait des motos pour Hailwood et Sheene. Vous savez que ça va être bien. Tout est facile : la vitesse, le freinage, le maniement et même le démarrage. C'est vraiment une bonne machine. Pas étonnant que Frank veuille faire plus de kilomètres « juste pour être sûr » avant de la livrer à son propriétaire. « Les performances de la Condor sont encore meilleures que ce que j'avais pensé possible, dit-il radieux. Le moteur est souple et puissant, et le cadre, la suspension et les freins sont parfaits. Et elle est tellement légère ».

Frank peut se permettre d'être satisfait. « Quand il a vu la moto, Colin m'a dit quelque chose qui m'a touché : "Ce n'est pas une réplique, mais le chapitre suivant de l'histoire de la Condor". Je n'aurais pas pu espérer mieux. » ■



Internet : lvm.fr/56