



LES DESSOUS CHIC DE LA RESTAURATION

RESTAURER SA MOTO À L'ÉTAT NEUF ?
UN RÊVE POUR BEAUCOUP, ACCESSIBLE
À QUELQUES AMATEURS SEULEMENT.
CHEZ CHATOKHINE, L'UN DES MEILLEURS
ARTISANS DE FRANCE, NOUS AVONS PRIS
NOTRE PREMIÈRE LEÇON.

Texte : Christian Delahaye, photos : Yves Cazelon.

Pour parler restauration, nous ne sommes pas allés chez Bocuse, mais à la rencontre d'un autre maître du genre, Roland Chatokhine. Autoroute A 11, sortie Chartres Sud, à sept kilomètres de la flèche de la cathédrale, plein ouest, se niche La Mecque des amateurs d'anglaises. On y vient en pèlerinage. En tout cas, les clients reviennent souvent ici pour le plaisir de discuter le coup. Comme tous les objets visibles qu'il abrite, l'endroit a sa patine. Une grande ferme du XVIII^e siècle, une vaste



cour intérieure pour exposer et recevoir, des granges et des anciennes écuries où les motos ont remplacé les montures.

Le préau abrite les malades en attente de restauration, l'écurie de gauche les motos du patron, l'écurie de droite, mieux isolée, celles des clients. Jouxte le minuscule atelier de mécanique (plus facile à chauffer l'hiver!), sorte de bloc opératoire où, autour du lève-moto, le chemin de ronde accepte un seul homme au travail. Comme ils sont deux, Roland père délègue la mécanique à Franck fils, âgé de 20 ans, pour répondre aux incessants coups de fil. C'est sûr, Chatokhine a des clients !

L'ÉCURIE DU MAÎTRE

Dans l'autre bâtiment, sur 20 mètres carrés, se cache la caverne d'Ali Baba pour amateurs d'anglaises. Pour progresser dans l'amas de

ferraille, il faut la souplesse d'un chat. En dépit des apparences, il n'y a rien à jeter : tout servira un jour ! Au milieu, il y a les « trésors » de Chatokhine. Ce sont eux que nous sommes spécialement venus voir.

Ces jeunes ressuscitées qui sortent de quelque trois cents heures de soins ne restent pas longtemps : durits et cosses à peine rebranchées, elles rejoignent l'auteur de la commande pour connaître une seconde vie. Car, par chance, aujourd'hui, il y a deux vies !

Je demande à Chatokhine de nous sortir l'une de ces merveilles de l'ombre. Il s'y emploie seul, de peur que nous ne fassions la boulette (on voit que sa carcasse a mémorisé tous les recoins de la surface habitable). Il commente : « Tu vois, elle brille un peu trop. Il faudrait que je la laisse dehors aux intempéries durant deux mois pour qu'elle soit comme je les aime ! »

Il porte bien ses 53 balais, le moustachu ! Cela fait vingt ans que Chatokhine a décidé de faire de la restauration sa profession. Tout a démarré avec l'arrivée de *Classic Bike* (le magazine anglais de référence) et de *Rétromobile*. Les anecdotes s'enchaînent sans temps mort. On sent bien qu'il domine à fond son sujet. D'ailleurs, Chatokhine refait aujourd'hui des anglaises qui s'exportent même jusqu'au Japon ou aux États-Unis.

Le prix de la haute couture

Main d'œuvre : 39 000 F (200 heures à 195 F).

Cela vaut pour la prestigieuse Vélocette Thruxton 1967 présentée ici. À quoi il faut rajouter le prix d'achat initial de la moto !

Prix de revient : 85 000 F.

Petites pièces : 2 000 F.

Suspensions av/ar : 3 000 F.

Caoutchoucs, durits et câbles : 2 800 F.

Instruments : 2 600 F.

Peinture polyuréthane : 6 000 F.

Réfection freins : 600 F.

Réfection moteur : 20 000 F.

Roues et pneus : 4 000 F.

Électricité : 5 000 F.

L'homme de l'art

VSD Moto Passion : Comment concevez-vous une restauration de qualité ?



Chatokhine : Tout doit fonctionner parfaitement. Il faut que l'ampèremètre marche, que la dynamo recharge, etc. Une belle moto n'est

pas un objet, mais un véhicule qui doit offrir au moins les mêmes qualités qu'à sa sortie. Je la refais comme si son propriétaire devait s'en servir tous les jours.

À ces prix, il y a encore des amateurs ?

Oui... En fait, je refuse du boulot. La restauration prend beaucoup de temps et, financièrement, ce n'est pas rentable. À 200 balles de l'heure, je facture 200 heures quand j'en passe 300. Alors, j'en fais moins, une de temps en temps pour le plaisir.

Jusqu'où allez-vous dénicher vos pièces ?

Pour les anglaises, tout est refabriqué, ou presque. Mais tout ce qui vient d'Angleterre ou d'Asie se solde par 50 % de déchet ! Il vaut mieux restaurer une belle pièce d'occase que du neuf bas de gamme. En Nouvelle-Zélande, en

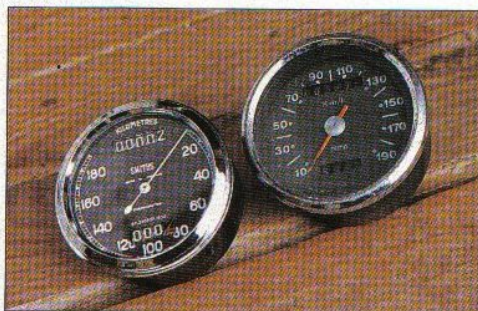
Australie ou aux USA, les pièces sont bien faites, mais chères. On prend les meilleures pour un tas de bonnes raisons.

Vos clients sont-ils des connaisseurs ?

La plupart sont passionnés, aisés ou pas. Il y a aussi le type qui veut une Thruxton (mythique Vélocette), mais qui ne sait pas s'en servir. C'est pas que ça démarre mal, mais faut déjà savoir la mettre en route ! Même si ce sont eux aussi qui nous font vivre, c'est parfois un peu casse-bonbons.

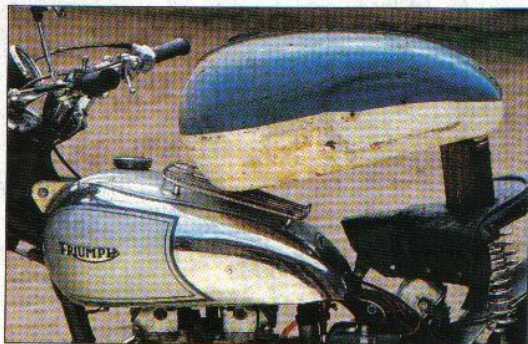
Ne me dites pas quand même que la notoriété vous dérange...

Ça arrive ! Quand on ne me fait faire qu'un petit bout pour limiter les frais, pour revendre ensuite la moto avec la mention « restauration Chatokhine », ça peut me faire du tort !



Quand le compteur est introuvable, il faut donner le vieux au spécialiste. Pour des restaurations haut de gamme, l'achat d'instruments neufs peut se révéler rentable.

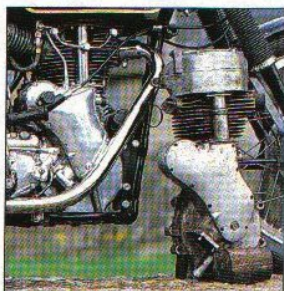
La réfection d'un réservoir chromé se monte à 7 000 ou 8 000 F. On peut donc franchement hésiter à le refaire.



Un chrome piqué, un autre neuf. Acheter le second coûte moins cher et fait gagner du temps, mais gare à la qualité de la refabrication !



Entre ces deux moteurs de Vélocette, plus de 60 heures de travail et 20 000 F de pièces. Un traitement à réserver à des motos de prestige.



RENTABILITÉ, LE VILAIN MOT

Ce n'est plus son activité principale. Non pas que les commandes manquent : « Je pourrais avoir trois ou quatre clients par an pour une moto comme celle-là, mais je n'en prends qu'un, faute de temps et de rentabilité. » Le quotidien, c'est plutôt la réparation et l'entretien des motos des clients.

À l'atelier, Franck opère à cœur ouvert un twin Norton et engrange les conseils du pater. « Pour prendre la relève », dit-il avec le sourire. Il a appris sur des motos modernes, au lycée professionnel. Mais, pour réveiller et fiabiliser ses patientes, il y a encore beaucoup à acquérir : par exemple, les procédures de montage, le calage des pièces, les jeux de fonctionnement...

Car ces anglaises pur jus ont des vies trépidantes : elles arpentent les terrains de cross boueux le dimanche, ou bien elles servent toute l'année aux mains des roule-toujours. Bien sûr, il y a aussi les précieuses, celles qui se feront salon ou poseront dans un musée...

AFFAIRE DE SPÉCIALISTES

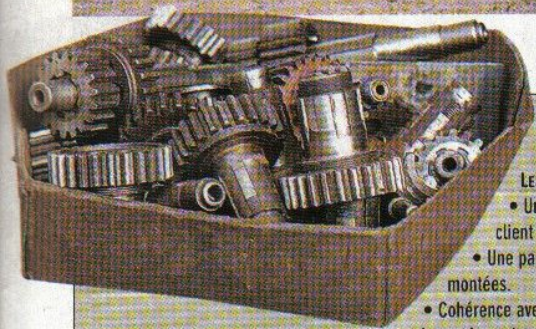
Nous discutons à bâtons rompus... Une très belle restauration, c'est un tiers de talent pour deux tiers de savoir-faire. Quelle teinte, quel état de surface, quel degré de polissage, quelle qualité de zingage, chromage ou nickelage, quelle visserie, que refaire, quoi changer pour du neuf, etc. ? Conserver à la machine toute son authenticité, c'est difficile et c'est aussi rarement atteint. C'est pourtant le signe d'un travail de qualité.

La tentation serait de ne remonter que de la pièce neuve. Pour les anglaises – qui représentent un cas à part – rien de plus facile puisque tout existe chez nos voisins.

Mais la plupart de ces refabrications sont très médiocres. Un chrome sans sous-couche se décollera en deux ou trois ans, des plans de joints voilés ou des cotes inexactes obligeront à reprendre la pièce au tour ou en finition : une perte de temps coûteuse.

Le professionnel doit donc faire le tri des fournisseurs, nouer des contacts dans le monde entier, dénicher quelques artisans précieux... Enfin, chaque moto exige une valise de connaissances, ce qui limite en principe le spécialiste à une famille de modèles ciblés : anglaises, italiennes, américaines ou japonaises, « grand-mères » ou « modernes » des années 70... chaque chapelle a ses codes.

Elles attendent que Chatokhine les bichonne : au centre, un side-car Steib attelé à une BSA 650 ; à gauche, une rare Triumph TR5 de 1951 (deux en France) et une Norton 99 Dominator ; à droite, une paire de BSA.



Les 7 règles d'or de Chatokhine

LES CRITÈRES D'UNE BONNE RESTAURATION

- Un bon devis, en accord avec un client avisé.
- Une parfaite conformité des pièces montées.
- Cohérence avec l'état d'origine : respect des surfaces, des peintures, des matières utilisées à

l'époque (skai, caoutchoucs, durits, câblage et autres).

- Pas de surrestauration : chromes éblouissants, polissage type miroir...
- Des chromes un peu mats, comme à l'époque (très difficile à obtenir).
- Un moteur entièrement refait, jusqu'à ce qui ne se voit pas. « Que tu puisses partir avec, comme dans le temps. »
- Boulonnerie d'origine ou neuve, mais à l'identique. « Surtout pas la quincaillerie de Leroy-Merlin ou d'ailleurs ! »

Chatokhine, 5, rue du Château-d'Eau, 28300 Ouerray. Tél. : 02 37 32 92 58.

SAVOIR OÙ METTRE LES PIEDS

Chatokhine fait remarquer que la demande évolue : « De plus en plus de types veulent aujourd'hui une belle moto pour s'en servir. » Entre l'artisan et son client, il est bon de partager le même niveau d'exigence. Rien ne sert de commander « la totale » si l'on est incapable d'apprécier la vérité du travail.

Quant au choix de la moto, qu'importe la noblesse si l'on restaure par passion et pour son propre plaisir. Toute belle moto mérite d'être restaurée. Il faut juste se rappeler que même l'ordinaire se facture entre 200 et 300 F de l'heure ! Et que, dans la plupart des cas, le coût d'une restauration dépasse largement la valeur en collection.

Restaurer soi-même est bien sûr possible, même si les pièges vous attendent. Avant de se lancer dans une première restauration totale, il est prudent de se faire la main sur une petite moto bon marché. Reprendre les inévitables erreurs, c'est parfois doubler la facture ! On ne peut pas tout faire rechromer, par exemple. La pièce doit être belle pour obtenir le fini souhaité. Les vis six pans sur lesquelles les clés portent mal verront le chrome neuf sauter au premier serrage ! Une très belle restauration ne s'improvise donc pas. Et si, malgré son prix, l'artiste a encore du travail, ce n'est pas un hasard...

Bonnes adresses

- Chromage : APF, 27-29, rue de l'Union, 78600 Maisons-Laffitte. Tél. : 01 39 62 57 21.
- Peinture : L'aérographe, 11, rue d'Hartencourt, 28190 Saint-Luperce. Tél. : 02 37 26 86 26.
- Rectification : Auto Distribution, 44, rue du Maréchal-Leclerc, 28110 Lucé. Tél. : 02 37 88 22 00.
- Sellerie : Plumas Joël, 92, rue François-Foreau, 28110 Lucé. Tél. : 02 37 28 67 26.
- Roues : La Roue Provençale, Chemin des Mules, 13550 Palud-de-Noves. Tél. : 04 90 95 47 91.



Moto-culture

- Le site Michelin : www.michelin.com.
- « La restauration des motos anciennes », de J.-Y. Fenastrigues. En trois volumes (300 F le n° 1 !), l'auteur dissèque tout, étape par étape. À la Boutique du Collectionneur. Tél. : 01 60 72 01 05.