

Cafe Racer

ORIGINAL

INTERVIEW **KENNY ROBERTS**
RÉÉDITION **SEELEY CONDOR 1971**
24H AVEC **MAXWELL HAZAN**

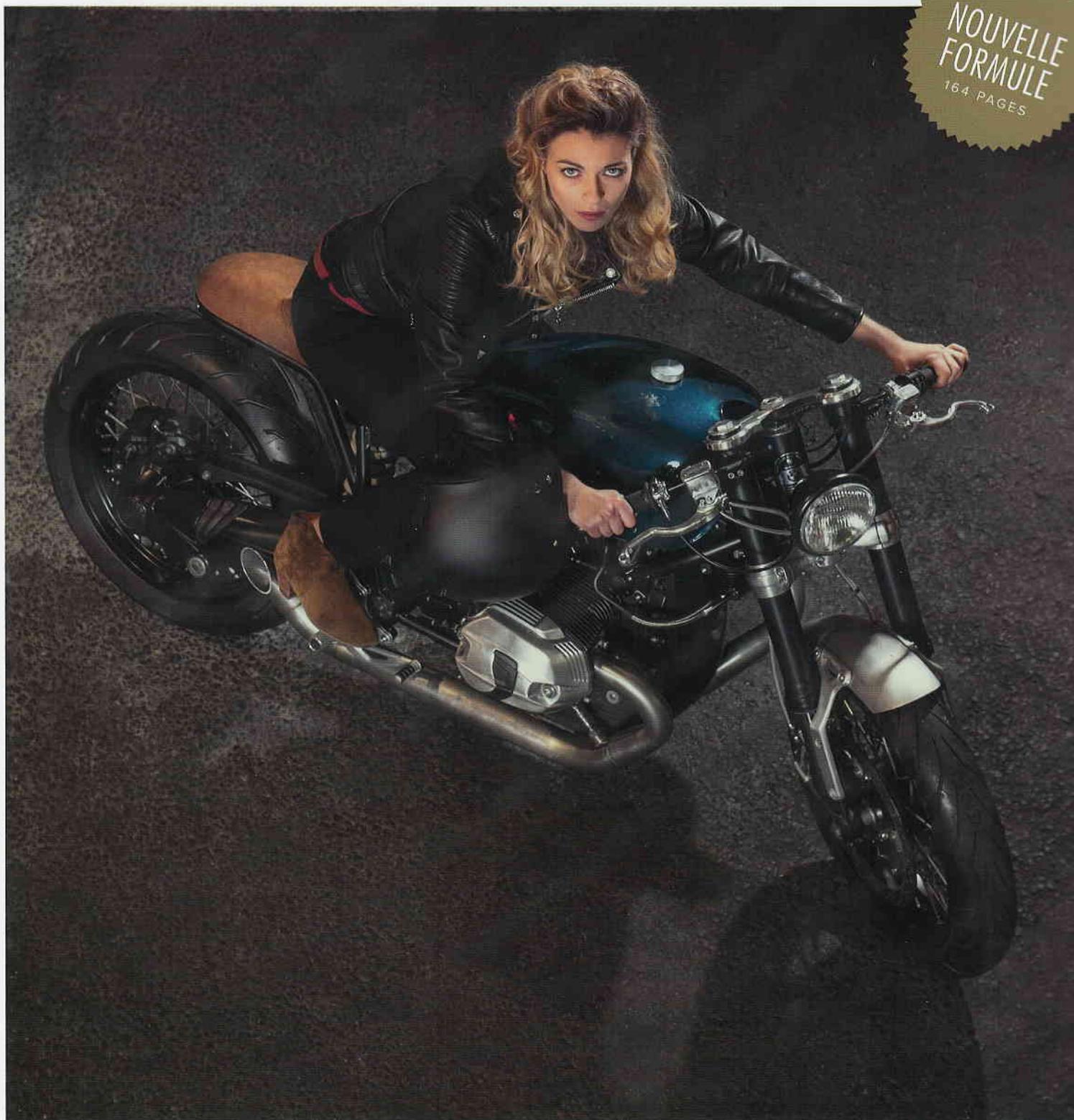
79

JAN / FÉV
2016

M 04973 - 79 - F: 6,20 € - RD



NOUVELLE
FORMULE
164 PAGES



EXCLUSIVITÉ

CLUTCH x CAFE RACER

BMW NINE-T

FRANCE : 6,20 € - ANDORRE : 6,20 € - BELGIQUE LUXEMBOURG : 7,25 € - ALLEMAGNE : 7,90 € - DOM : 7,25 € - TOM : 13,60 CFP - SUISSE : 12,60 CHF - CANADA : 10,75 \$CAN - POR CONT : 6,50 €

REPLICA

SEELEY CONDOR



LA RENAISSANCE

TEXTE BERTRAND BUSSILLET

PHOTOS DENIS BOUSSARD

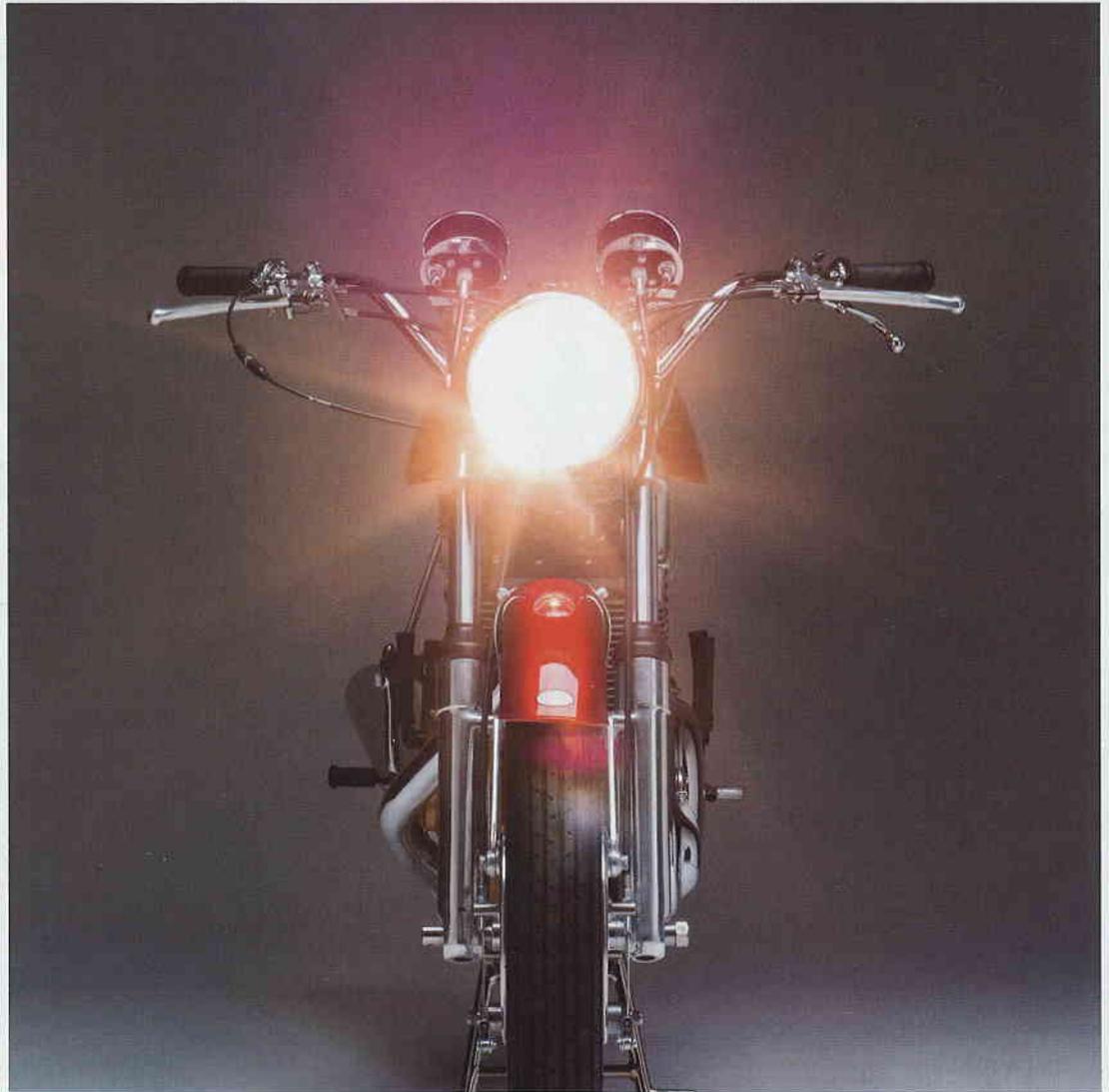
A PARTIR D'UNE PHOTO, FRANK CHATOKHINE A RECRÉÉ LA CONDOR-SEELEY. CETTE MOTO DE ROUTE DÉRIVÉE DE LA COURSE FUT EN 1971 LE POINT D'ORGUE DE CSRD — COLIN SEELEY RACING DEVELOPMENTS —, L'ENTREPRISE LANCÉE PAR L'ANCIEN SIDE-CARISTE POUR PERPÉTUER L'HISTOIRE DU MONOCYLINDRE MATCHLESS G50.

Le diable se cache dans le détail. L'expérience aussi. Et que dire du talent, alors ! Faut-il être passionné de la moto anglaise, connaisseur de son histoire la plus sportive pour apprécier la recréation de cette Seeley-Condor ? Non : il faut avant tout aimer la mécanique et son travail. Celui réalisé par Frank

Chatokhine, au cours des deux années écoulées, est simple. Mais rebobinons le fil de l'histoire : en 1971, Colin Seeley, fondateur d'Earl's Court, à Londres, la Condor, machine de route construite à partir d'un monocylindre G50 et d'un cadre Seeley Mk3. « David Ross, champion du monde sur Delta et notre distributeur en Amérique, avait eu l'idée de la Condor », explique Colin Seeley. On avait construit la première de ces motos à partir de pièces de l'atelier, et nous devions en faire une série qui soit un hommage à CSRD, mon entreprise. Mais je n'ai finalement pas eu les finances et nous n'avons produit que sept Condor. » Roland Chatokhine, Frank, se souvient d'avoir assisté au lancement de la Condor.



« Pour relever ce défi, Frank avait une photo, une fiche technique imprimée au dos d'un prospectus... »



Earl's Court, cette année-là, et je l'avais remarquée... pour sa selle blanche notamment, que je copierais quelques années plus tard. Mais je ne pensais pas qu'elle serait commercialisée.

LE DÉFI

Quarante plus tard, Frank a pris la succession de Roland à l'Atelier Chatokhine, et connaît parfaitement les G50 et les cadres Seeley pour en entretenir une flopée, quand un de ses clients, mono-Matchless-maniaque, lui commande la fabrication d'une moto de route autour de ce moteur, dans l'esprit Condor : « Ce premier projet était une inspiration de Condor, explique Frank. Nous avions alors une réplique de cadre Mk3, qui avait été monté avec un XT 500, et un moteur reconstruit par Mick Tabarer, le plus proche de l'origine. Et puis, il y a deux ans, j'ai eu la chance de discuter avec Colin Seeley au Salon Moto Légende, de lui parler de ce projet. Et celui-ci est devenu un défi pour moi : je voulais construire la réplique exacte de la Condor. »

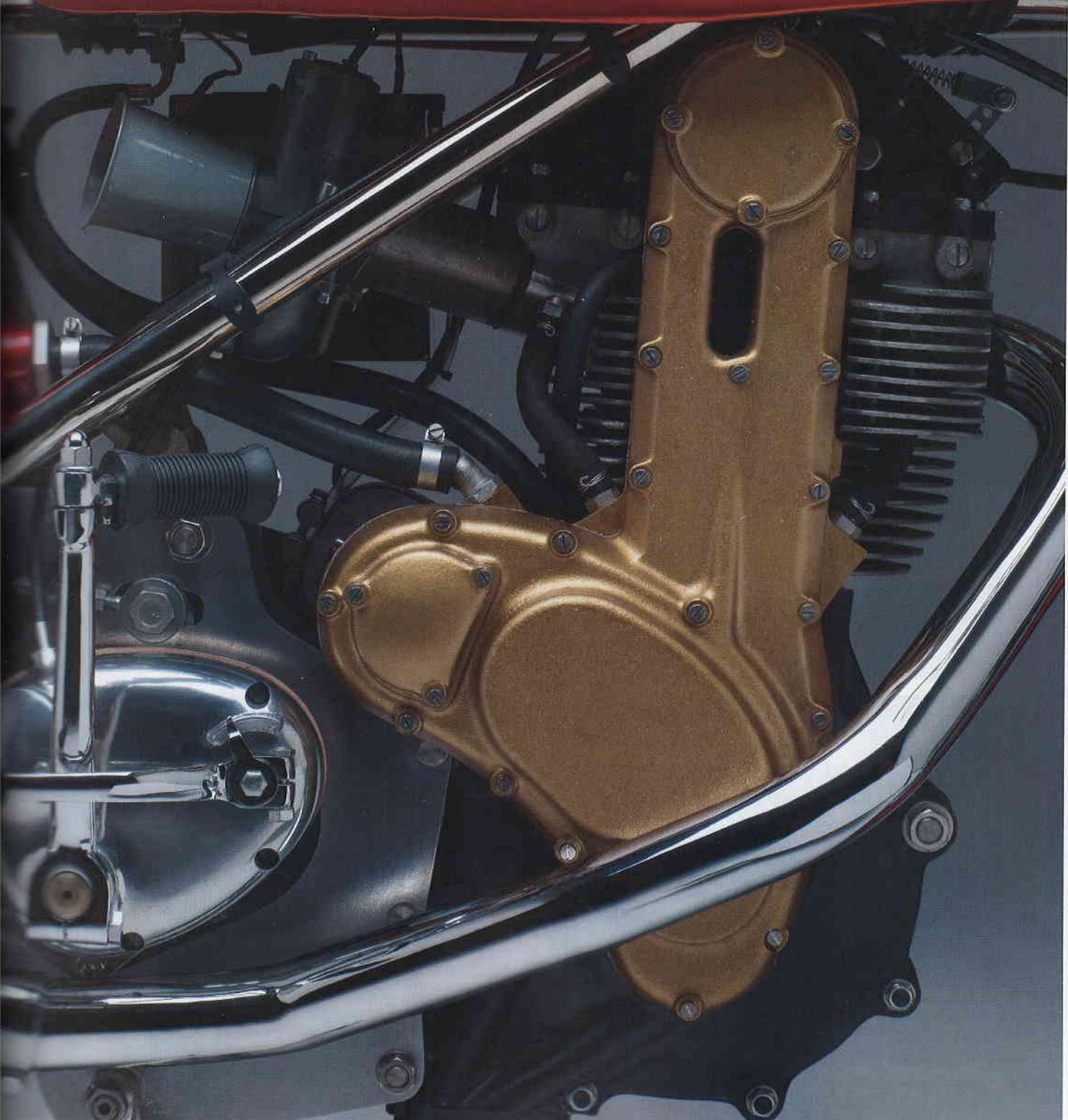
Pour relever ce défi, Frank avait donc un moteur et un cadre, mais ce dernier fut finalement remplacé par un Mk3 assemblé par Roger Titchmarsh, seul fabricant Seeley-approved. Il avait aussi une photo de la Condor, une fiche technique imprimée au dos d'une repro de prospectus et sa connaissance encyclopédique de la moto de course anglaise. Plus un réseau aux bonnes

ramifications, et cette chance qui sourit aux audacieux. Ainsi rassemblés les bons morceaux d'époque, comme la boîte Quaife à 5 rapports modifiée pour adapter un kick, les platines de boîte Converta, ou une béquille originale de la Condor, qui traînait depuis lors chez John Cronshaw, autre spécialiste de la G50. Cette béquille fut un élément-clé du projet : alors que la fiche technique de la Condor annonçait des roues de 18 pouces, Frank était convaincu que la moto était montée en 19 pouces. Ainsi fit-il rayonner ses moyeux en magnésium : « Dès que j'ai posé la moto sur la béquille, ça tombait tout seul. Je compris que j'étais sur la bonne voie. Avec le châssis désormais reconstruit, il restait à reconstituer l'ensemble de la moto en me servant du diamètre des roues d'échelle pour les autres pièces. »

TOUT ALU

Une fourche Seeley à intérieur Norton et une paire d'amortisseurs originaux complétaient ce châssis. Restait à créer tout ce qui l'habillait, en commençant par le guidon au cintre si spécifique jusqu'au long garde-boue fait de tubes de G50, en passant par le phare Lucas modifié ou les compteurs originaux repris pour coller à la graduation originale, de 10 en 10 jusqu'à 150 km/h, le tachymètre. Et bien sûr l'ensemble selle et réservoir aux caractéristiques : une première ébauche réalisée par Lucien Condor.

Seeley





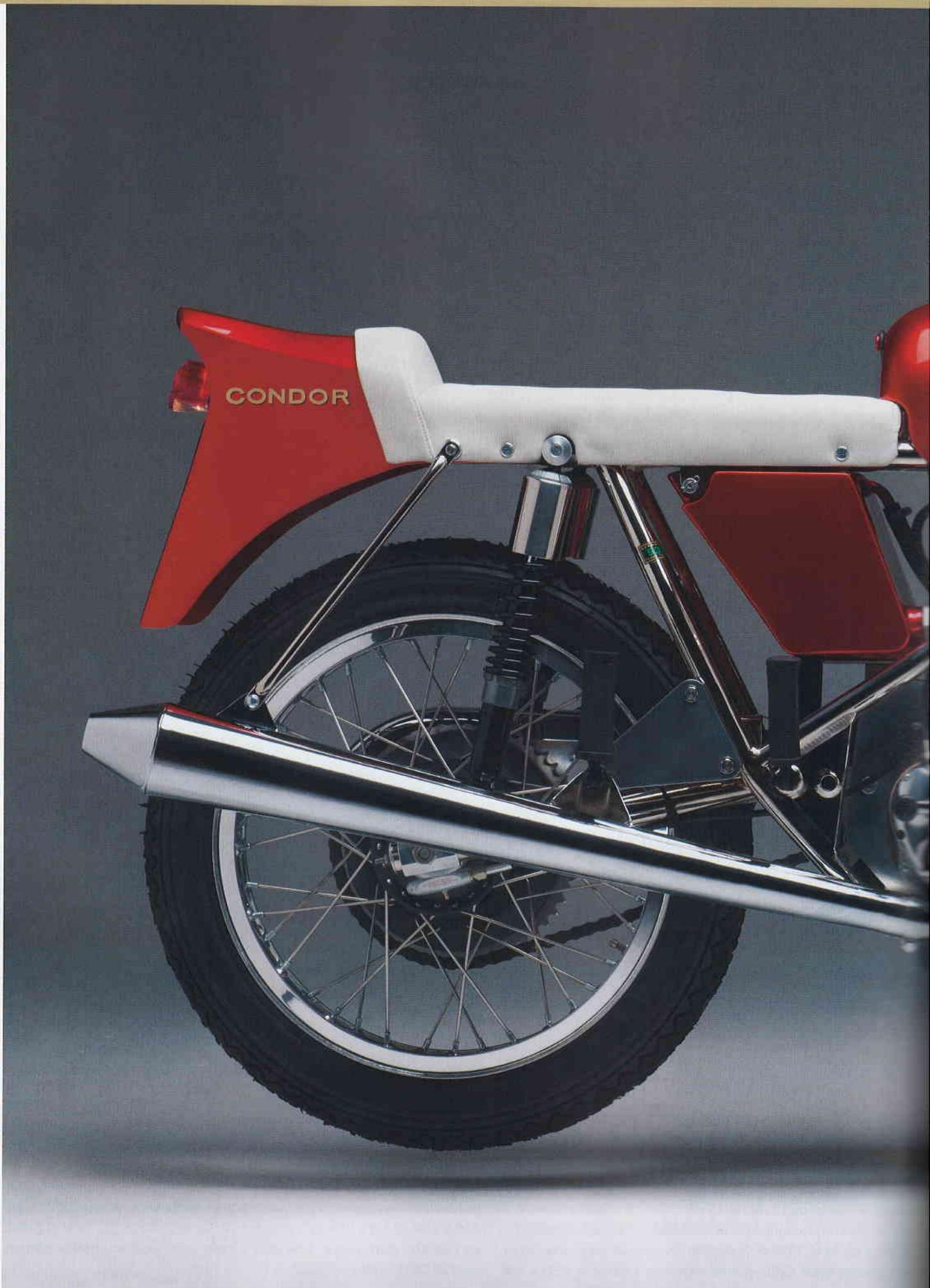
1. Parmi tous les spécialistes G50, Frank a choisi Tabarac car ses répliques sont les plus proches de l'original. 2. Le cadre Seeley Mk3 est signé Titchmarsh, le meilleur fabricant. 3. Belvedere, c'est la (grande) banlieue est de Londres. 4. Poli miroir, dit-on? 5. Le réservoir d'huile est élargi par rapport au Seeley pour accroître sa contenance. 6. Sur la culasse, le décompresseur créé par Frank agit sur le basculeur de la soupape d'échappement. 7. Le cornet est en plastique, oui, comme la moto originale. 8. Il fut par hasard dégotté sur une bourse anglaise.

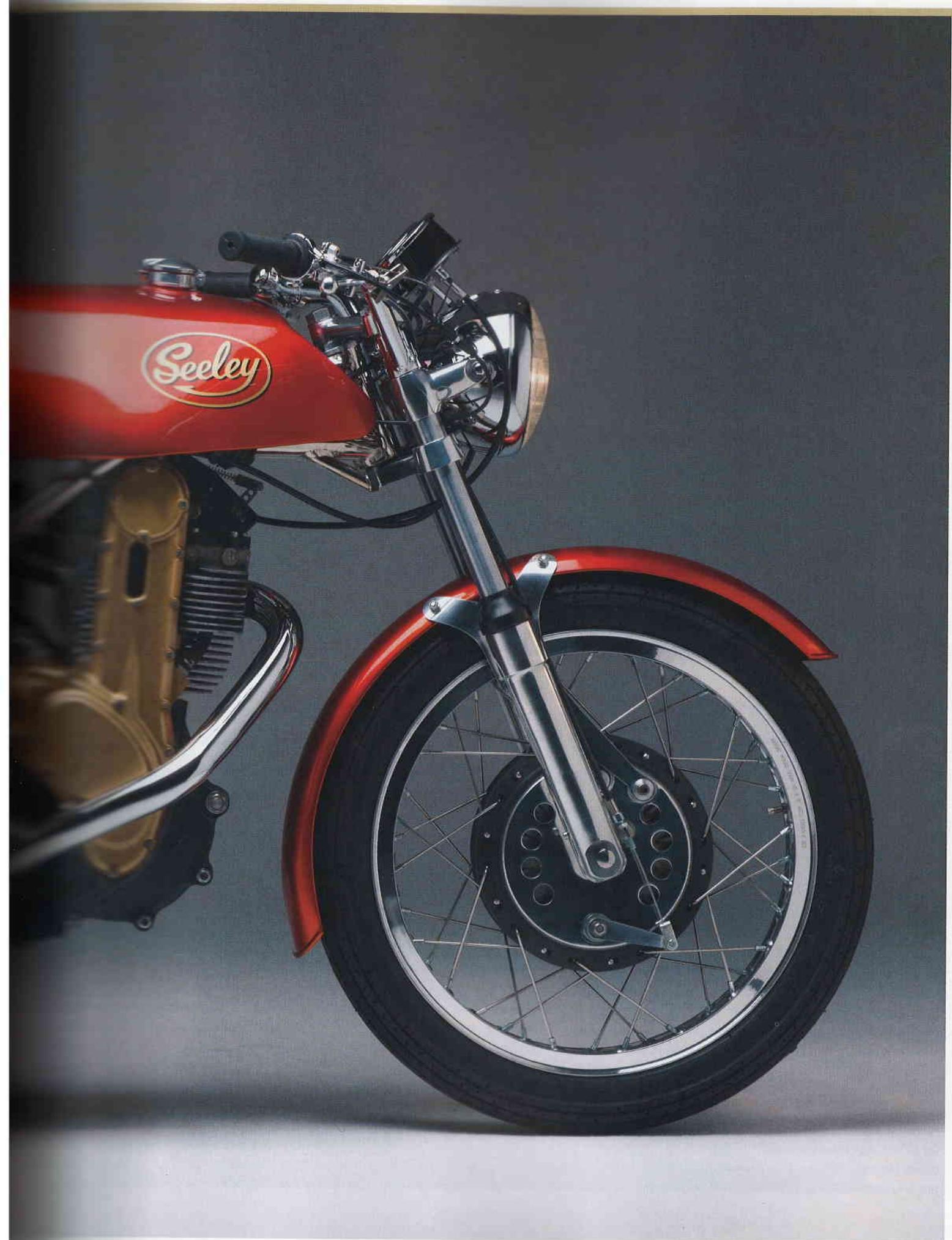


Le Condor fut entièrement reconstruite et affinée par Frank. L'ensemble en aluminium, cela va sans dire, et achevé, il fut confié à Aerotech'Nico, à Paris, qui réussit à déterminer la couleur originale, un candy sur base or. Frank a recréa tous les stickers et logos de Colin Seeley. Son travail est

réplique ? Mieux que cela : en se penchant sur la mécanique pour rendre la moto plus routière, Frank a mené le projet Condor à son aboutissement. Avec un carbu Amal 1036 de Velocette Thruxton et un spectaculaire échappement maison signé Cyril, récente recrue de l'atelier, le G50 a été

légèrement dégonflé. La transmission primaire et l'embrayage ont été troqués pour des éléments Newby, plus fiables, et la magnéto est une BTH électronique avec une avance réglable pour gagner en souplesse. La boîte 5 est montée avec des rapports plus routiers. Surtout, Frank a créé un décompresseur qui ouvre légèrement la soupape d'échappement pour passer la compression et pouvoir vraiment démarrer au kick : « Une vraie bonne idée car la Condor ne se démarrait qu'avec difficultés ! La moto de Frank est vraiment merveilleuse. Une vraie Condor, avec quelques améliorations », conclut Colin Seeley.





SEELEY

MAITRE COLIN

TEXTE BERTRAND BUSSILLET

PHOTOS DENIS BOUSSARD



A 80 ANS, COLIN SEELEY EST L'UN DES DERNIERS GÉANTS DE LA MOTO ANGLAISE. IL A TRAVERSÉ LE CHANNEL POUR PASSER UNE JOURNÉE À L'ATELIER CHATOKHINE, ET NOUS PARLER DE G50.

Fin 1966, Colin Seeley prépare sa dernière saison en Grand Prix, entamée en 1961 et marquée par une victoire au Dutch TT de 1964. Le side-cariste vient de construire un châssis solo pour Dave Simmonds, un pilote du TT, et il décide de passer à la vitesse supérieure : « J'ai racheté à AMC les droits de fabrication de la Matchless G50, de l'AJS 7R et de la Norton Manx. Comme je courais avec des G50, j'avais de très bonnes relations avec AMC, et j'y étais bien introduit par ma femme Joan, qui y travaillait. Il me fallut deux vans pour tout déménager, et une bonne dose de persuasion pour convaincre les fournisseurs de continuer avec moi. C'est ainsi que j'ai créé Colin Seeley Racing Developments, dans une ancienne forge à Belvedere. »

Conscient de ses ressources limitées, Seeley revend les droits de la Manx à John Tickle dès 1967 pour se concentrer sur le G50 : « Je connaissais ce moteur par cœur. Il était très bon et surtout fiable : lors de mon premier Tourist Trophy, en 1961, j'avais bouclé 14 tours avec un seul moteur sans le moindre problème. » Il développe des motos complètes autour de cadres de sa conception : « Si j'étais side-cariste, j'avais obtenu aussi quelques résultats honorables en solo. Je connaissais donc les besoins des pilotes solo. De plus, mes attelages étaient toujours immaculés, si bien qu'ils avaient confiance en moi. » Les cadres Seeley en acier Reynolds se distinguaient par leur simplicité et leur qualité de fabrication ; par leur architecture, surtout, qui reliait le plus directement possible colonne de direction et axe de bras oscillant : « Le Mk2 fut le plus populaire mais le Mk3, plus simple, plus rationnel, était également très bon. »

En 1971, Colin Seeley commence à développer des cadres pour les deux-temps japonais, Yamaha et Suzuki, et deux ans plus tard, il gagne avec Barry Sheene tous les championnats dans lequel il est engagé. C'est la fin de

l'histoire pour le vénérable G50, d'autant que Colin est ruiné par une mauvaise expérience en F1, où il a été attiré par un ancien client associé : Bernie Ecclestone. La suite de la carrière de Colin de la moto est cahotique, entre partenariats avortés avec Honda, création d'une équipe de pneumatique et retour en F1, toujours avec Ecclestone.

Retraité après une dernière aventure en Superbike anglais à la fin des années 90, Colin Seeley est aujourd'hui consultant chez Bonhams et président de la fondation Joan Seeley, qu'il a créée après le décès de sa première femme. Colin reste surtout un gentleman rare, aussi simple que humble.

COLIN VU PAR FRANK

Dans le panthéon de Frank Chatokhine, Seeley occupe une place de choix. « Colin Seeley est une légende. En tant qu'amoureux de side-car, et en tant que pilote qu'il a été, et je rêve de me faire le même side que son père. Mais je suis aussi fan du personnage et de tout ce qu'il a fait dans la moto. Quand il a repris AMC en 1966, et les droits sur le moteur G50, il a voulu prolonger son histoire. La base du G50 datait d'avant la guerre, il était très vieux d'âge, et Colin a pourtant réussi à faire des trucs qui allaient très vite en 1971-72. Une des premières fois où j'ai roulé sur circuit, j'avais 15 ans et j'étais sur un G50 à cadre Seeley Mk3, et j'avais été impressionné par sa précision : on aurait dit une 125 avec un gros moteur quatre-temps. « La Condor est une moto de course pour la route : ce n'est jamais facile à faire. Et si la machine est pointue, elle conserve une certaine simplicité pendant une heure. Je peux tout démonter pour n'avoir plus que le cadre et la main ! Chaque détail est réfléchi de façon simple, et c'est aussi ce que j'aime la démarche de Colin, assez moderne pour l'époque : c'est une démarche d'entreprise, qui devait gagner des ronds pour s'en sortir, tout en étant pensé pour la facilité et la simplicité. »

« Quand il a vu la moto, Colin m'a dit un truc qui m'a touché : ce n'est pas une réplique, mais la suite de l'histoire Condor. Je ne pouvais pas rêver

« Quand il a vu la moto, Colin m'a dit un truc qui m'a touché : ce n'est pas une réplique, mais la suite de l'histoire Condor. Je ne pouvais pas rêver mieux ! »

