



**NSU Quickly:  
Startklar gemacht**

**Suzuki GT 750:  
Zweitakt-Bulle**



**Nr. 6** November/DEZEMBER 2016

# Klassik Motorrad

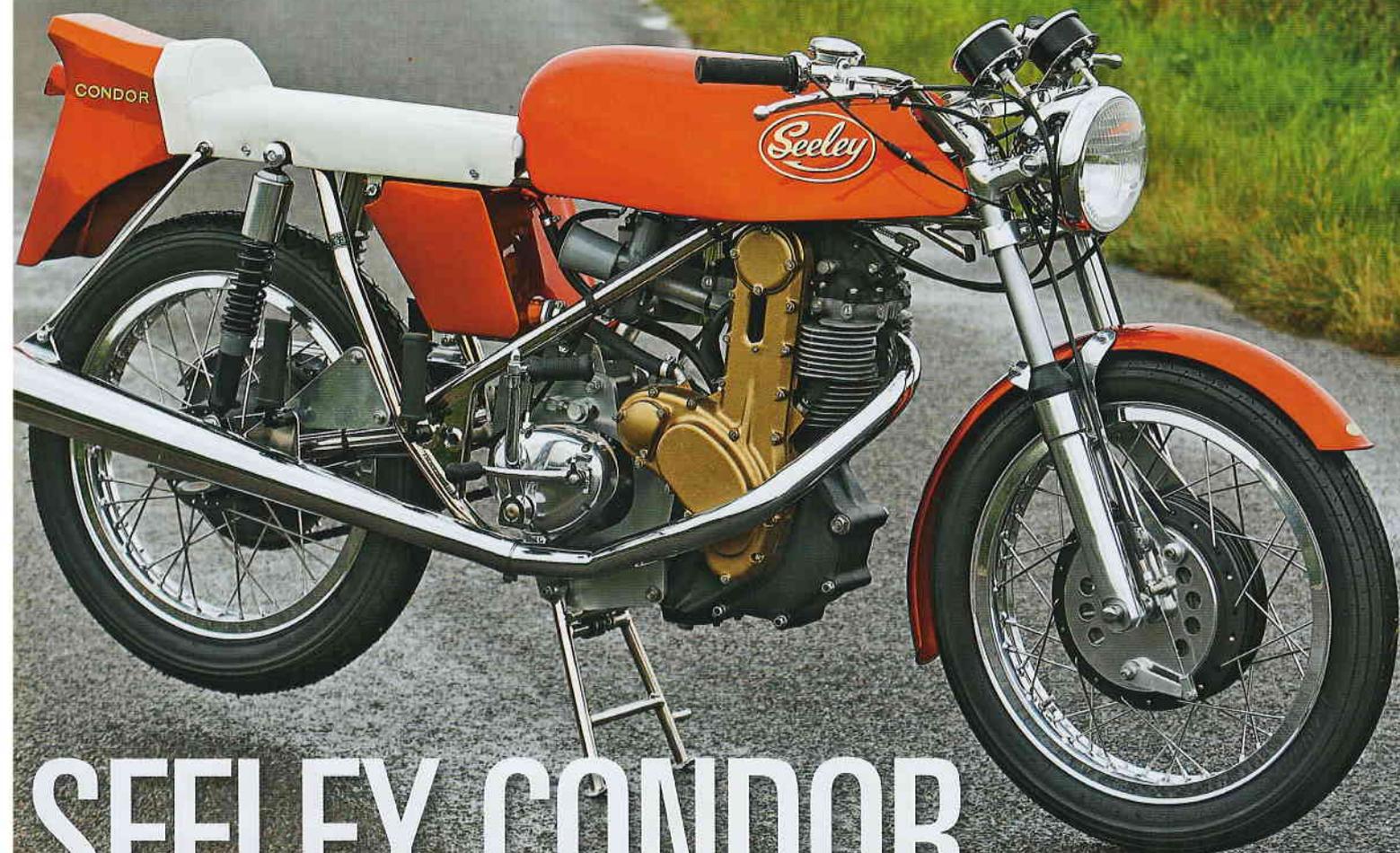
Finden Sie  
Ihren Traum-  
Klassiker auf  
**10** Seiten  
Markt

Deutschland € 5,90

Österreich € 6,30 Schweiz CHF 8,90  
Luxemburg € 7,00 Niederlande € 7,20  
Belgien € 7,00 Italien € 7,60  
Spanien € 7,60 Finnland € 8,80  
Dänemark DKK 66,00

**MO**  
SONDERAUSGABE

- Treffen Schloss Dyck
- Tuner-Legende Moriwaki
- Zündkerzen-Tipps
- Moto Guzzi-Windkanal
- Bikers' Classics



# SEELEY CONDOR

**Traum-Einzylinder der Sixties – Jetzt wieder neu**



Hier kauft man gerne ein. Die Chatokhines sind in Frankreich eine Institution und schon seit Urzeiten im Geschäft



# Höhenflug

Ein Traum mit Namen Condor. Ein Single-Racer im Stil der röhrenden sechziger Jahre, aber mit Straßenzulassung. Colin Seeley hat ihn 1971 in handverlesener Dosierung wahrgemacht. In Frankreich entstand nun eine Replika

Text: Phillip Tooth Fotos: Tooth, Archiv Chatokhine



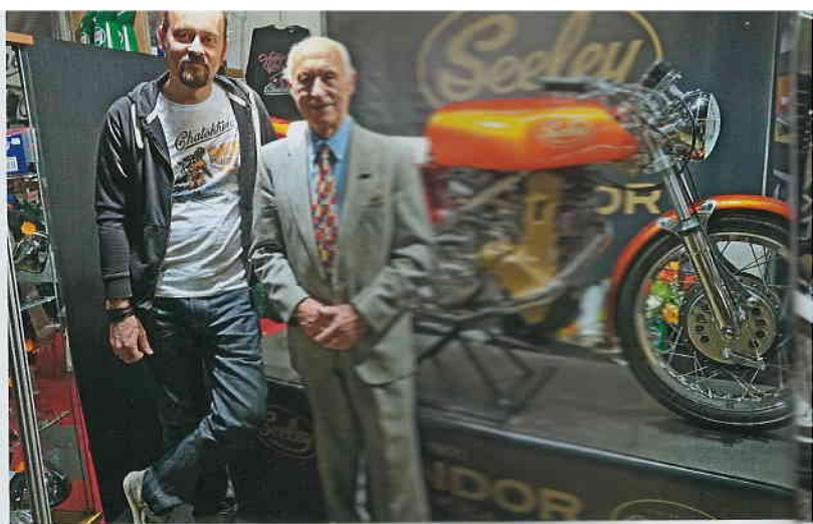
TRIUMPH  
motorcycles

Valentine  
G. F. HARRIS

Seeley

2

233



Der Chef gab seinen Segen. Colin Seeley unterstützte Frank Chatokhine (links) bei seiner Arbeit

**E**s ist gute dreißig Jahre her. Damals war ich in der Journalisten-Zunft noch ein Grünschnabel und saß im Auktionsraum der Stafford Classic Bike Show, gespannt auf die nächsten Raritäten, die unter den Hammer kommen sollten. „Gentlemen“, sagte der Auktionsmann, „hier kommt nun etwas ganz Feines, eine Seeley G 50-Rennmaschine. Bitte die Gebote.“

Zwei Sitzplätze von mir entfernt stand ein geschmackvoll gekleideter Herr auf. Seine grauen Haare und seine stahlblauen Augen unterstrichen die besondere Erscheinung. Mit klarer Stimme sagte er: „Entschuldigen Sie, aber das ist keine Seeley.“ Der Auktionator versuchte die Störung zu ignorieren und fuhr fort. Aber der Mann blieb beharrlich. Ein ums andere Mal wiederholte er seine Behauptung, bis der Mann mit dem Hammer beidrehte und schließlich leicht verärgert fragte: „Und wer, verehrter Herr, sind Sie?“ Der antwortete: „Ich bin Colin Seeley“, und ohne weiter darauf einzugehen, ordnete der Auktionator sofort an, das Motorrad aus dem Angebot zu entfernen. Seeley setzte sich wieder, begleitet vom Applaus der Zuschauer.

Diese kleine Episode macht eines deutlich. Wenn Colin Seeley sein Einverständnis erteilt, dass sein Logo auf einem Motorrad Berechtigung hat, dann handelt es sich um ein ganz besonderes Stück. Der von Frank Chatokhine ausgeführte Nachbau einer Seeley Condor gehört zweifelsohne zu dieser speziellen Kategorie.

Der Franzose mit der Leidenschaft für britische Motorräder hakt sofort ein:

„Schon als Kind war die Condor mein Traummotorrad. Als ich 14 Jahre alt war, stieg ich bereits voll in unser Motorradgeschäft ein. Ein Jahr später hatte ich Gelegenheit, in Montlhéry tatsächlich eine Seeley Matchless G 50 Mk.3 fahren zu dürfen. Ich war beeindruckt von der Finesse und Präzision der Maschine. Es fühlte sich an wie eine 125er, aber mit der Kraft des 500er Matchless-Singles. Die Condor ist letztlich die Straßenversion einer puren Seeley-Rennmaschine.“

## Nur sieben komplette Exemplare der Seeley Condor entstanden Anfang der Siebziger. Heute pures Gold

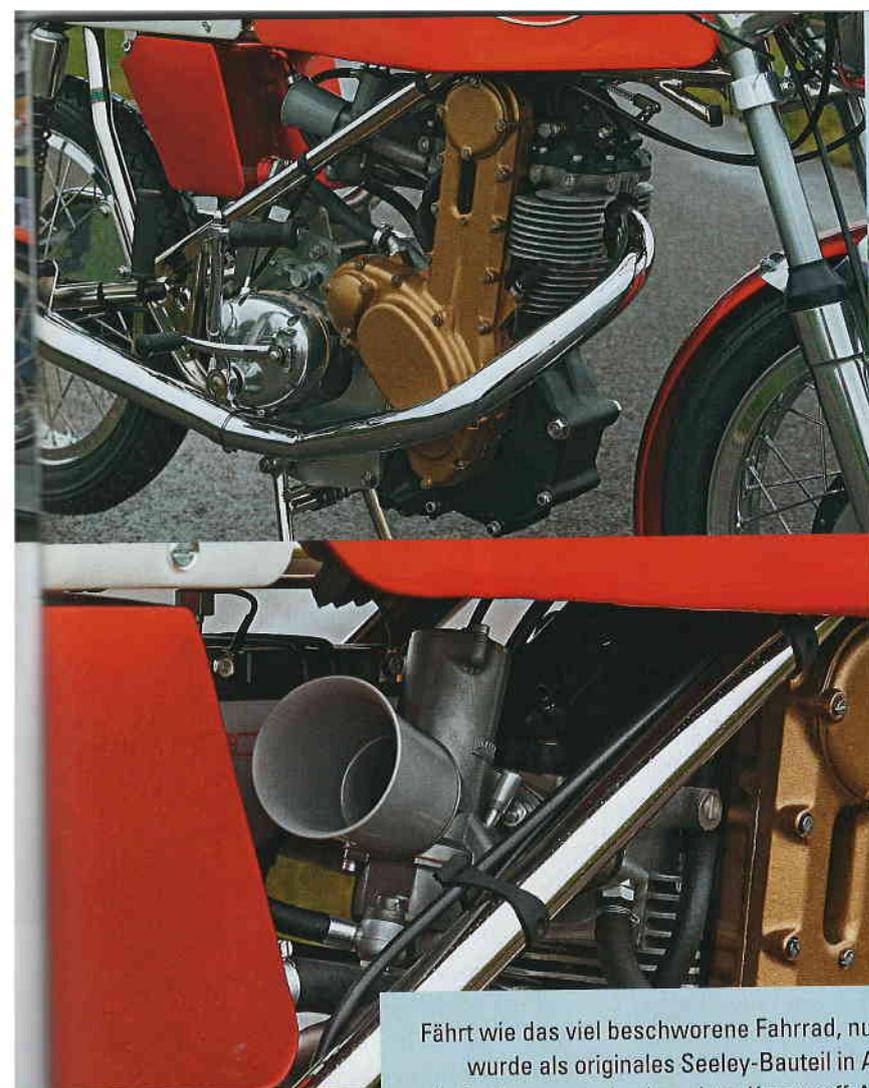
Wer würde nicht von so einem Motorrad träumen?

Roland Chatokhine ist der Vater von Frank. Möglicherweise hat er die Condor-Leidenschaft unbewusst ins Hirn seines Sohns eingepflanzt. Denn immer wieder erzählte er von seinem Besuch der Londoner Olympia Show, die anno 1971 über ganze zehn Tage ging und einen umfassenden Einblick in die englische Motorrad-Landschaft gab. Dort stellte damals auch Colin Seeley seine Condor an einem winzigen Stand aus. Roland Chatokhine, der damals bereits in Chartres, 100 Kilometer westlich von Paris, die NVT-Marken Norton, BSA und Triumph vertrat, blieb unmittelbar wie vom Donner gerührt stehen: „Ein wirklich atemberaubend schönes Motorrad.“

Das sahen damals nicht alle Motorradfahrer so. „Alle, denen ich Bilder von dem Motorrad zeigte, fanden sie damals schön“, erzählt Frank, „aber für mich war die Arbeit von Colin Seeley perfekt.“ Perfekt schon, aber weit außerhalb des Preisrahmens. 1971 kostete so eine Seeley Condor 1000 Pfund. Damit war sie das teuerste Straßenmotorrad auf der Insel. Nur sieben komplette Condor wurden seinerzeit bei Seeley hergestellt, alle mit der typischen Lackierung in Orange-metallic. Darüber hinaus gab es noch drei Fahrwerk-Kits, die sich die Kunden mit eigenen G50-Motoren kompletieren mussten. Heute bedarf es einer dicken Hypothek, um sich ein Original leisten zu können.

Dann stand an einem Tages ein Kunde im Laden der Chatokhines. Wahrscheinlich hatte ihn Frank Seeley-Schwärmerien angesteckt. Der Kunde fragte jedenfalls nach, ob man denn nicht eine Replika bauen könnte. Auch wenn er sich so ein Schmuckstück nicht selbst leisten könnte, so war der Gedanke, eines zu bauen, bereits für Frank mehr als verlockend. Der Kunde brachte einen Matchless G50-Motor, ein Quilfe-Fünfganggetriebe und einen Seeley Mk.3-Rahmen. Um mit seiner Arbeit beginnen zu können, hatte Frank lediglich ein altes Foto aus seinen Kindertagen und die Kopie aus einer alten Motorrad-Zeitschrift. Das sollte zunächst genügen. Zwei Jahre später stand schon so etwas wie ein Condor-Fragment auf dem Felgen.

„Dann traf ich Colin Seeley persönlich beim Coupes Moto Legende in Dijon“, erzählt Frank weiter. „Ich zeigte ihm einige Fotos des Replika-Projekts,



Fährt wie das viel beschworene Fahrrad, nur viel energischer. Der Hauptständer wurde als originales Seeley-Bauteil in Amerika aufgetrieben. Eine echte Aufgabe war es, den korrekten Kunststoff-Ansaugtrichter für den Amal-Vergaser aufzutreiben. Ein Freund der Chatokhines hatte ihn dann zufällig im Teilefundus





Früh übt die Motorradfamilie.  
Frank Chatokhine fährt seinen Vater  
einmal um den Block

die ich auf meinem Smartphone gespeichert hatte. Zunächst war er ein wenig überrascht, als er das sah, was eine Condor werden sollte.“ Seeley, mit seinen inzwischen immer noch fidelen 80 Jahren, war noch nie ein Mann großer Reden. Aber er meinte angesichts der offensichtlich sauber ausgeführten Arbeit kurz und knapp: „Ich denke, jetzt geht’s wieder los.“

Seeley gab dem Franzosen seine Geschäftskarte und versprach, er würde ihn, wo immer er könnte, unterstützen. Das bedeutete, dass tatsächlich schon bald ein ganzer Packen alter Fotos der originalen Condor in Chatokhines Werkstatt landete. Womit die Condor-Replika-Geschichte in die entscheidende Phase einbiegen konnte.

„Es dauerte ganze vier Jahre, bis das Projekt beendet war“, sagt Frank. „Ein Jahr brauchte die gesamte Planung, ein Jahr ging für die Suche der Einzelteile ins Land und zwei Jahre brauchte schließlich der Aufbau.“ Anlässlich des Salon Moto Legende wurde die Condor Ende 2015 der Öffentlichkeit präsentiert. Colin Seeley kam eigens, um sich das Motorrad anzusehen. „Die Condor sieht fantastisch aus“, sagte Seeley, und er wählte die Worte dabei mit Bedacht.

Bevor es nun ans Fahren geht, schauen wir uns das Schmuckstück etwas näher an. Den Mk.3-Rahmen wurde von Roger Titchmarsh gefertigt. Er verwendet dazu die originale Lehre aus Seeleys Werkstatt und ist der einzige Rahmenbauer, der von Seeley anerkannt ist. Verwendet wird hoch legiertes Reynolds 531-Stahlrohr, das so viel wiegt wie ein Schinken-Baguette, die

Räder aber trotzdem sauber in der Spur hält. Vor dem Vernickeln wurde der Rahmen gemäß Condor-Spezifikation modifiziert. Das umfasst eine Batteriebox, Aufnahmen für Soziusrasten sowie ein Lenkschloss. Die originalgetreuen Reynolds-Aufkleber fand Frank in Amerika in einem Fahrradgeschäft. So etwas nennt man Detailversessenheit.

Die Gabeltauchrohre lieferte der BSA Gold Star-Experte und -Fahrer John Cronshaw, zusammen mit Norton

## Der Unterschied zum echten Seeley-Rennchassis besteht im Lenkschloss und der Batteriehalterung

Roadholder-Standrohren und passenden Federn. Die Vorderpartie stellt ein Nachbau der Seeley Electron-Nabe dar. Es ist eine Doppel-Simplexbremse, die Seeley wegen des transparenteren Dosierverhaltens einer Doppel-Duplexbremse seinerzeit vorzog. Am Hinterrad findet sich eine gelochte, konische Triumph-Nabe, die mit einem Tachometerantrieb versehen wurde.

Vom renommierten G50-Spezialisten Mick Taberer stammt der Motor. Er hat ein kleineres Einlassventil eingebaut und die Verdichtung leicht zurückgenommen. Statt des üblichen 38er Amal-Vergasers kommt ein 36er zum Einsatz. „Diese Maßnahmen machen den Motor für Straßeneinsatz geschmeidiger“, sagt Mick. Die Antriebsseite wurde für die

Lichtmaschinenaufnahme modifiziert. Bei der Ur-Condor wurde die vorne angeflanschte Lichtmaschine mittels Riemen angetrieben.

Wie ehemals liefert Quaife das Fünfganggetriebe, dessen Abstufung gemäß Straßenbetrieb gewählt wurde. Und die Condor hat einen Kickstarter. Denn schon damals wäre es der Kundschaft nicht zuzumuten gewesen, das Motorrad per Schiebepedal in Betrieb zu nehmen. Das Ankicken wird zudem durch einen Dekompressor erleichtert, und so gelingen Motorstarts – auch dank der leistungsfähigen BTH-Magnetzündung – zumeist auf den ersten Kick.

Leichtmetall-Benzintank und -Öltank wurden in Frankreich bei Corki Racing fabriziert, den schlanken Auspuffkonus baute Franks Chatokhines Freund Sebastien Guillemot gemäß des Originaldesigns. Das hatte Dr. Gordon Blair von der Queen's Universität in Belfast für Seeley entwickelt.

Runde 45 PS entwickelt der G50-Einzyylinder. Dreht man den Motor in Richtung 6000/min, beginnt die trocken lediglich 141 Kilogramm schwere Condor wirklich zu fliegen. Macht man sich ein wenig klein hinter dem schwanenhalsartig gebogenen Lenkerhälften, stehen ruckstuck 190 km/h auf der Uhr. Viel beeindruckender ist jedoch das mühevolle Handling und die Präzision, mit der das Fahrwerk kleinsten Lenkerinputs auf den Punkt genau folgt. „Die Condor funktioniert wirklich besser, als ich es mir je vorgestellt hatte“, stellt Frank mit leichtem Bedauern fest. Denn er weiß, dass schon bald der Besitzer vor der Tür steht. Herzlichen Glückwunsch, auch von unserer Seite aus. ▷



Feinste handwerkliche Arbeit bis ins kleinste Detail. Insgesamt zog sich das Projekt über vier Jahre hin. Alleine ein Jahr beanspruchte die Teilebeschaffung. In der Seitenperspektive ist die moderne Lenkgeometrie gut zu erkennen. Nur die Motoren bauen heute kürzer – und die Schwingen länger

