

LES ROYAL ENFIELD
 CONSTELLATION ET INTERCEPTOR
 SONT LES DERNIÈRES
 ÉVOLUTIONS DU TWIN LE PLUS
 MYSTÉRIeux D'ANGLETERRE.
 BRITANNIQUES DESTINÉES AU
 MARCHÉ
 AMÉRICAIN, CES
 MOTOS À LA
 PERSONNALITÉ
 EXTRAVERTE
 ONT DÉCLENCHÉ
 BIEN DES
 POLÉMIQUES
 CHEZ LES "VRAIS
 MOTARDS"...

ROYAL ENFIELD

Des twins au gros cœur

Par Daniel PAGOT
 Photos Jean-Pierre
 PRADERES

● C'est bien simple, avant 1939, le roi, c'était le monocylindre ! Pourtant avant la guerre déjà, en Angleterre, le bicylindre vertical face à la route tentait une percée. Le mono ne se sentait pas vraiment menacé, non, mais le twin Triumph conçu par Edward Turner allait marquer profondément les esprits. Après le conflit, pourtant, c'est encore le bon

vieux mono qui fut remis à l'honneur ; en fait il n'y avait qu'à faire du neuf avec du vieux, refrain connu... Dans les différents bureaux d'études cependant, on s'affairait à trouver la riposte au twin Triumph. La guerre s'était chargée de gommer le retard pris par les autres marques. La réorganisation de l'industrie britannique laissa émerger deux groupes principaux, Ariel-BSA-Triumph et AMC, composé d'AJS, de Matchless, de Norton, etc. Quelques firmes restèrent toutefois indépendantes, et Royal Enfield fut de celles-là. Basée à Redditch depuis 1892, Royal Enfield était encore, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, une affaire familiale dirigée par Francis Smith, qui se faisait appeler "Major", en regard de son grade pendant le conflit : en fait, il pensait sans doute assoir son autorité au sein de l'entreprise. L'Enfield Cycle Company possédait également la marque Albion, qui fabriquait des engrenages industriels, et Alpha Bearings, qui produisait des paliers pour moteurs. C'est dans ce contexte qu'est présenté, en 1948, le premier twin, un 500 longue course dont tous les modèles ultérieurs s'inspireront.

LA PLUS GROSSE ANGLAISE !

Cinq ans après la 500, en 1953, apparaissait la première version 700 cm³, la Meteor. Le slogan publicitaire qui accompagne le lancement annonce fièrement "la plus grosse cylindrée anglaise jamais construite en série". L'argument fait certes bon marché des Ariel Square Four et autres Vincent, mais après tout ces deux dernières s'adressent à d'autres publics, ne serait-ce que par leur prix. Cette 700 est censée répondre à une double demande : celle du marché intérieur anglais qui réclame plus de couple moteur pour propulser un side-car, et celle du marché américain friand de performances. Plus de couple, plus de puissance, qu'elles étaient donc les solutions des ingénieurs ? "Gonfler" le 500 ou augmenter sa cylindrée ? C'est logiquement la seconde qui fut retenue. Signalons ici qu'aux USA les Royal Enfield étaient commercialisées par deux réseaux distincts : le circuit normal des concessionnaires et la marque Indian, qui distribuait les Enfield sous son nom (à ne pas confondre avec les Enfield India !). Les Américains apportèrent des



En 1955, la 700 Meteor existait depuis trois ans.