



Magnifique tableau de bord de celui de l'Interceptor. Le compteur Smiths qui prend place dans une platine aluminium est gradué jusqu'à 240 km/h ! et le compte-tours jusqu'à 8.000. Le guidon est plat, à l'italienne.

modifications tant esthétiques que mécaniques aux machines : les motos étaient démontées puis remontées soigneusement après diverses améliorations et un "look US". Le badge de réservoir changeait dans l'opération, de même que la dénomination des modèles, les 700 devenant "Trailblazer" ou "Apache", le 500 "Tomahawk"...

Ces améliorations, surtout celles concernant le moteur, étaient les bienvenues car la Meteor est une géante au cœur fragile qui connut des déboires mécaniques, particulièrement au début de sa carrière. En effet, cette moto fut lancée trop tôt, avant d'être totalement au point. Les bas-moteurs ne résistaient pas aux hauts régimes soutenus.

Revenons à l'époque, sur l'anneau du MIRA (Motorcycle industry research association), ou l'essayeur de l'usine casse vilebrequin sur vilebrequin pendant les tests de résistance. Découragé, notre homme avoue même : "J'arrive à casser un vile par jour ! Ma plus grande peur est que cela survienne sur la partie relevée de l'anneau"... Pour résoudre ce problème, l'usine tente d'augmenter le diamètre des manetons, sans succès. La solution sera apportée par un consultant extérieur qui préconisera l'adoption de fonte nodulaire au lieu de fonte ordinaire. Il ne faut sans doute pas chercher plus loin l'origine de la réputation de fragilité des twins Royal Enfield. Ceci dit, la vitesse de croi-

sière de la Meteor se situe aux alentours de 120 km/h, sa vitesse de pointe approchant les 150.

CONSTELLATION

La Super Meteor succède à la Meteor en 1956. Le moteur a été complètement redessiné, dans le but de gommer ses défauts : nouvel embellage, circuit d'huile amélioré par doublement de son débit. Ce modèle est la base d'une nouvelle venue, la Constellation, qui est présentée en 1958. Avec 51 chevaux et 170 km/h, c'est une véritable accomplie que les Anglais vont surnommer affectueusement "Connie", ou encore "miles gobbler", la "dévoreuse de kilomètres".



L'AVIS D'UN UTILISATEUR

Pourquoi aimer aujourd'hui les Royal Enfield ? Parce qu'elles connotent une carrière honnête en courses de production ? Parce que celle du célèbre Bob Mac Intyre dépassait les 200 km/h ?

Pas du tout, plutôt parce que ce sont de splendides machines qui valent beaucoup plus que la réputation de fragilité qu'elles entraînent encore aujourd'hui. Certes on pourra accuser le membre du club français de la marque qu'est l'auteur de ces lignes d'être partial, mais on peut affirmer que bien montée et utilisée une Interceptor est fiable. Les problèmes des premiers modèles et des mains expérimentées ont contribué à noircir le tableau. Possesseur d'une Interceptor depuis 13 ans, j'utilise ma machine très régulièrement, avec une vitesse de croisière de 130 km/h et en l'entretenant, moyennant quoi je n'ai jamais encore eu à ouvrir le moteur. Je lui pardonne sa tenue de route capricieuse en virage serré où son empatement le fait "s'engager", ce qui nécessite de la poigne, d'autant que le poids de la bécane est conséquent. Le moteur mérite des éloges de par ses performances.

De plus, il est très possible de restaurer et rouler en 700 ou 750 Royal. Les pièces moteurs sont disponibles et même les pièces de carrosserie commencent à être refabriquées (certes elles sont très chères). Attention cependant, des pièces apparemment interchangeables (particulièrement dans la pompe à huile) peuvent coûter la vie à un moteur.

Royal Enfield owners club France, 98, avenue Gambetta, 94100 Saint-Maur-des-Fossés.

Francis Rossin, 18, rue des Ormeaux, 95100 Argenteuil, tél. (1) 39.81.24.10 (atelier de restauration exclusivement Royal Enfield).