



Notez l'agréable découpe de la selle biplace, ainsi que l'importante surface réservée aux chromes ! Ci-dessous, les veilleuses encadrant le phare, caractéristiques des Royal Enfield, et que l'on retrouve également sur les Bullet.

taux de compression de 8 à 1, donnant des performances exceptionnelles : les 150 km/h de croisière ne sont plus une utopie. La production de l'Interceptor Série I se termine en 1967, dans des attermoissements dus aux problèmes financiers de la marque. Une Série II est pourtant proposée fin 1968, modèle remanié et mythique chez les amateurs du fait de sa rareté, moins de 600 exem-

plaires produits. Les activités de l'usine cessent en 1971, et pourtant le marché américain est alors demandeur de gros twins. Mais outre la poussée des motos japonaises, on peut accuser un groupe financier qui avait dans les années 60 pris une participation dans l'entreprise et qui, à la mort du "Major", s'est trouvé beaucoup plus intéressé par la réalisation de plus-values immobilières

que par la construction de motocyclettes.

VRAIMENT FRAGILES ?

Les twins Royal Enfield se virent appliquer des solutions techniques propres à la marque dès leurs débuts, qui les distinguent des twins concurrents tous plus ou moins issus du même moule. Le 700 est en fait un double mono dans la mesure où il emprunte les cotes du 350 Bullet. Les cylindres séparés et interchangeable sont profondément enfoncés dans les carters. Plus onéreux à produire, ce système a l'avantage d'assurer un meilleur refroidissement, mais nuit à la rigidité du bloc-moteur et à son étanchéité.

La lubrification est à carter sec, la réserve d'huile étant pourtant dans le bloc. D'après son concepteur, ce système assure une mise en température plus rapide de lubrifiant. Les deux pompes séparées sont actionnées par une vis sans fin prise sur le vilebrequin. Ces pompes sont à piston ; les inconditionnels de la marque prétendent que

