



La prise de compte-tours à l'avant du sigle identifie l'Interceptor. Sur le carter de boîte, on trouve le sélecteur et le kick sur le même axe et la petite pédale de remise au point mort. Quant à la ligne générale du twin, elle est superbe, avec les carters épousant au plus près les organes moteur.

ce système ne "casse" pas les molécules d'huile comme une pompe à engrenages... La filtration se compose d'un filtre en feutre capturant les moindres impuretés.

Les arbres à cames sont situés très haut dans le bloc, ce qui réduisait l'inertie des organes de distribution, et sont entraînés par chaîne à partir du vilebrequin. C'est ce dernier, avec le manque de rigidité des cylindres, qui valut sa mauvaise réputation au moteur des Royal Enfield. Et pourtant, l'usine équilibrait dynamiquement cet organe, il vibre donc très peu. Les boîtes de vitesses Albion n'étaient quant à elles pas très réputées. Elles se caractérisent par leur levier de remise au point mort... et par le trou important entre le troisième et le quatrième rapport. La sélection souvent critiquée dépend surtout du soin apporté à son réglage. Albion, propriété de Royal Enfield, produisait aussi des engrenages pour l'industrie.

La transmission de ces motos n'appelle aucun commentaire particulier, si ce n'est un mécanisme de débrayage "à ciseaux" monté pendant quelque temps et qui connaissait des problèmes. L'étan-

chéité des carters aluminium est parfaite s'ils sont soigneusement montés. Un amortisseur de transmission est contenu dans le moyeu. Ce système nommé "Cush drive" avait été également monté sur les Brough Superior, une référence !

Du côté de la partie-cycle, le cadre est un simple berceau ouvert, le moteur assurant la rigidité de l'ensemble. Royal Enfield, l'un des précurseurs de la suspension oscillante en trial, fit bénéficier ses twins de cette innovation, ce qui les dispensa de l'étape "couilissante". Et puis la grande qualité des Royal, c'est leur qualité de fabrication et leur finition, de très haut niveau. Un soin tout particulier était ainsi apporté à l'usinage des différentes parties composant le groupe propulseur. Les carters étaient usinés ensemble afin d'assurer la meilleure étanchéité possible. C'est pourquoi il est difficile aux restaurateurs d'aujourd'hui de parvenir à un résultat parfait s'ils travaillent à partir d'éléments disparates.

Enfin, Royal Enfield proposait en option un carénage, baptisé Airflow, qui assurait au pilote et à son passager une protection parfaite. Il avait été étudié en

soufflerie à la British Aerospace de Bristol et est comparable, en efficacité, aux carénages modernes BMW.

moto
L'ESSENCE

FICHE TECHNIQUE

MODÈLE	CONSTELLATION	INTERCEPTOR
ARCHITECTURE MOTEUR	Bicylindre en ligne quatre-temps culbuté	
ALÉSAGE x COURSE	70 x 90 mm	71 x 93 mm
CYLINDRÉE	692 cm ³	736 cm ³
PUISSANCE AU RÉGIME DE	51 ch à 6.250 tr/min	52,5 ch à 6.000 tr/min
CARBURATEURS	27 mm	2 x 27 mm
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	Alternateur et magnéto	
EMBRAYAGE	Multidisque dans l'huile	
BOÎTE DE VITESSES	4 rapports	
CADRE	Simple-berceau interrompu	
FREINAGE	AV deux simple-came diam. 152 mm AR simple-came diam. 177 mm	
PNEUMATIQUES	AV. 3,25 x 19 AR. 3,50 x 19	
POIDS A SEC	190 kg	186 kg
VITESSE MAXIMALE	170 km/h	180 km/h
PÉRIODE DE FABRICATION	1958-1963	1962-1967