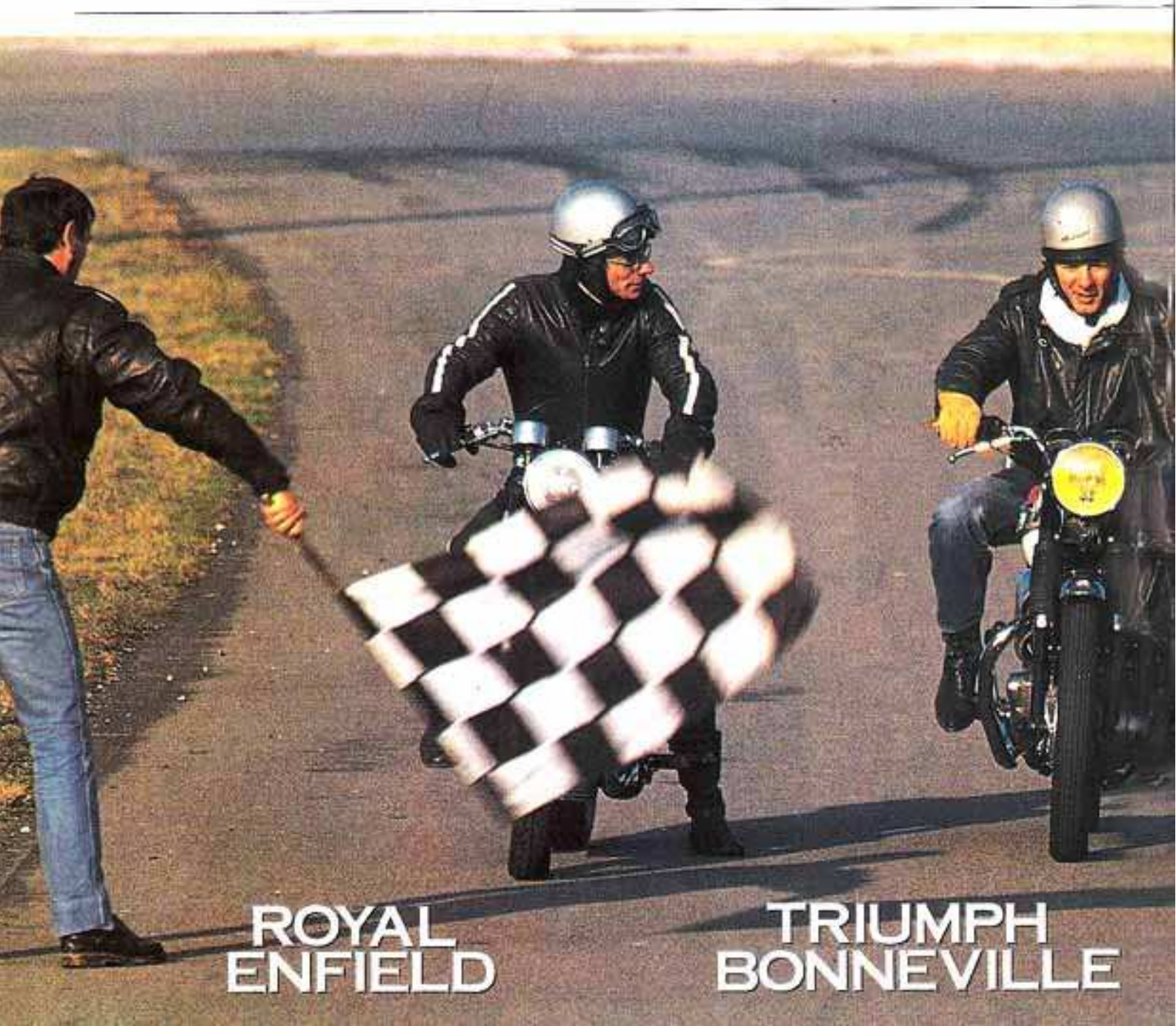


# LES DERNIERS TWINNS ANGLAIS

Triumph Bonneville,  
Norton Commando,  
BSA Lightning et Royal  
Enfield Interceptor, voici la rencontre des quatre  
meilleures motocyclettes que l'Angleterre ait  
produites pendant les "sixties" ! Quatre  
twins au charisme extraordinaire,  
parmi les plus recherchées  
des motos de collection.



ROYAL  
ENFIELD

TRIUMPH  
BONNEVILLE



**La Bonneville joue la polyvalence : elle est aussi à l'aise en ville où sa maniabilité fait merveille que sur les petites routes sinueuses.**

Regardez-les bien... Car vous ne les reverrez pas réunies de sitôt, ces superbes machines ! Ultimes produits de la prestigieuse industrie anglaise, vous allez pouvoir ici peser leurs différences et découvrir leur personnalités respectives : sportive, placide, polyvalente ou exclusive, autant dire quatre manières "d'accommoder le twin". Alors, en route ? Pas si vite : elles méritent bien pour commencer un petit "tour du propriétaire..."

### **NORTON COMMANDO COUVERTE DE GLOIRE**

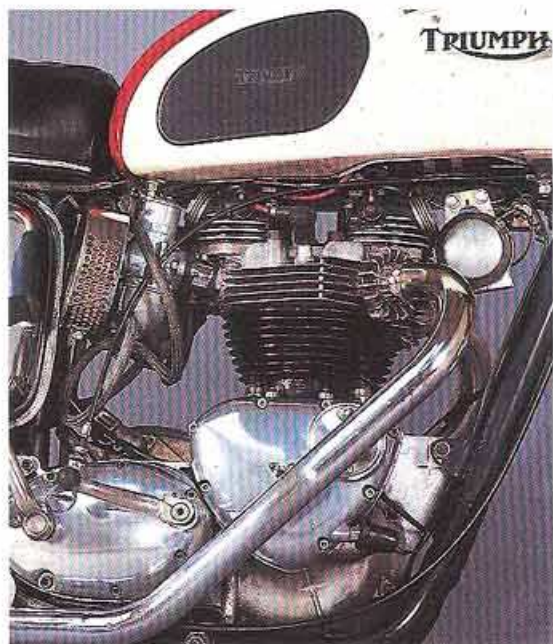
C'est en 1901 que la firme Norton est née et déjà en 1907 Norton gagne son premier Tourist Trophy ! Par la suite, Norton va produire une formidable lignée de monocylindres dont l'aboutissement est la Manx, la machine de course la plus titrée de l'histoire motocycliste. La Commando voit le jour en 1967 quand le nouveau directeur, Stefan Bauer, qui vient de l'automobile, décide de lancer un nouveau bicylindre à vocation sportive pour renforcer la position de Norton face à la concurrence anglaise et japonaise. La nouvelle machine utilise le moteur de l'Atlas ; mais la partie-cycle est complètement nouvelle. Au risque de faire trembler Albion sur ses bases, le "Featherbed" est abandonné, remplacé par un cadre inédit ! Pour lutter contre les vibrations du twin, les ingénieurs de Norton ont imaginé un système original dénommé "Isolastic". Le moteur est suspendu dans le cadre par l'intermédiaire d'un système complexe de silentblochs et le bras oscillant est solidaire du moteur. Le plus grand scepticisme règne quant à l'efficacité du système et à son effet sur la tenue de route. En fait, la nouvelle machine se révèle irréprochable à ce niveau. La Commando offre au pilote la possibilité de prendre des angles "terribles" en toute confiance, d'autant que le système Isolastic filtre remarquablement bien les vibrations engendrées par le twin

calé à 360°. La Commando est en outre dotée d'un dessin résolument novateur, un ensemble selle-réservoir en polyester avec un dossier formant garde-boue. Ses coloris farfelus à l'origine furent remplacés par des teintes plus conventionnelles, vert ou rouge pour l'ensemble selle-réservoir, noir pour le cadre et gris métallisé pour les caches latéraux. Le moteur était donc dérivé de celui de l'Atlas, mais monté dans le cadre incliné vers l'avant, ce qui lui conférait une allure plus moderne. Ce twin, bien que de conception ancienne, avait encore de belles possibilités de développement : dans son ultime version il approchait les 70 chevaux, emmenant la légère Commando à près de 200 chrono. La production s'arrêta en octobre 1977, avec les dernières versions équipées d'un frein à disque et d'un démarreur électrique. Malgré son âge, elle continue à séduire de nombreux motards qui apprécient sa légèreté et sa tenue de route sans faille.

### **TRIUMPH BONNEVILLE L'ARCHETYPE DU TWIN**

Le nom de Triumph sera toujours associé au fameux vertical twin lancé en 1938 avec la "Speed Twin". La grand-mère de la "Bonnie" est la 6T Thunderbird 650 cm<sup>3</sup> apparue en 1950. En 1951 Triumph lance la T 110, une version sportive de la 6T qui ne possédait qu'un seul carburateur. La première Bonneville est la T 120, lancée en 1959 pour le marché américain, et son vertical twin calé à 360° développait 45 chevaux. Comme la plupart des anglaises d'alors, la Bonnie est équipée d'une boîte séparée. Après 1963, celle-ci forme un bloc avec le moteur : les Anglais nomment ce nouveau modèle "unit" et les Bonnie d'avant 1963 vont désormais s'appeler "pre-unit". C'est à partir de 1971 que Triumph adopte un double-berceau nommé "oil in frame" car c'est le tube formant épine dorsale du cadre qui contient l'huile. Côté freinage, les premiè-

**TRIUMPH  
BONNEVILLE**



Le frein avant double-plate, très efficace. A gauche, la descente d'échappement Dresda masque une partie du carter triangulaire typique des Triumph.

Ci-dessous, l'un des carburateurs Amal concentriques avec titilleur qui supporte son filtre à air "camembert".



res Bonnie étaient équipées d'un simple-came d'une efficacité un peu juste, remplacé en 1968 par un double-came remarquablement efficace et endurant qui sera logé dans un moyeu cône en 1971. Ce n'est qu'en 1976 que la Bonneville, devenue 750, reçoit un frein à disque lockheed. La Bonneville sera produite jusqu'en

**La facilité de pilotage d'une Bonnie n'est pas une légende... et faire "toucher les pots" un plaisir des motards des "sixties".**



1988 et encore aujourd'hui la demande reste importante, preuve de l'immense intérêt qu'elle suscite encore.

## **BSA LIGHTNING LA PLUS "ANCIENNE"**

Si de nombreuses marques anglaises peuvent se vanter d'avoir près d'un siècle d'existence, BSA, elle, remonte carrément à 1889 ! A cette époque, il s'agit d'une fabrique d'armes, la "Birmingham Small Arms". En 1909 BSA produit une bicyclette motorisée. A cette époque, BSA se forge rapidement la réputation de fabriquer des motos simples destinées à être de véritables moyens de transport. Au tout début de 1962 apparaît la toute nouvelle gamme de twins allégés, avec bloc-moteur, équipés d'allumage à bobines, d'un alternateur et d'une chaîne primaire triplex. La Light-

L'arrière profilé façon course est à l'origine de l'appellation "fastback" de la Norton ; l'instrumentation réduite au minimum est mise en valeur par les compteurs métalliques, de belle facture. Une moto qui joue la pureté des lignes pour faire ressortir son côté sportif.



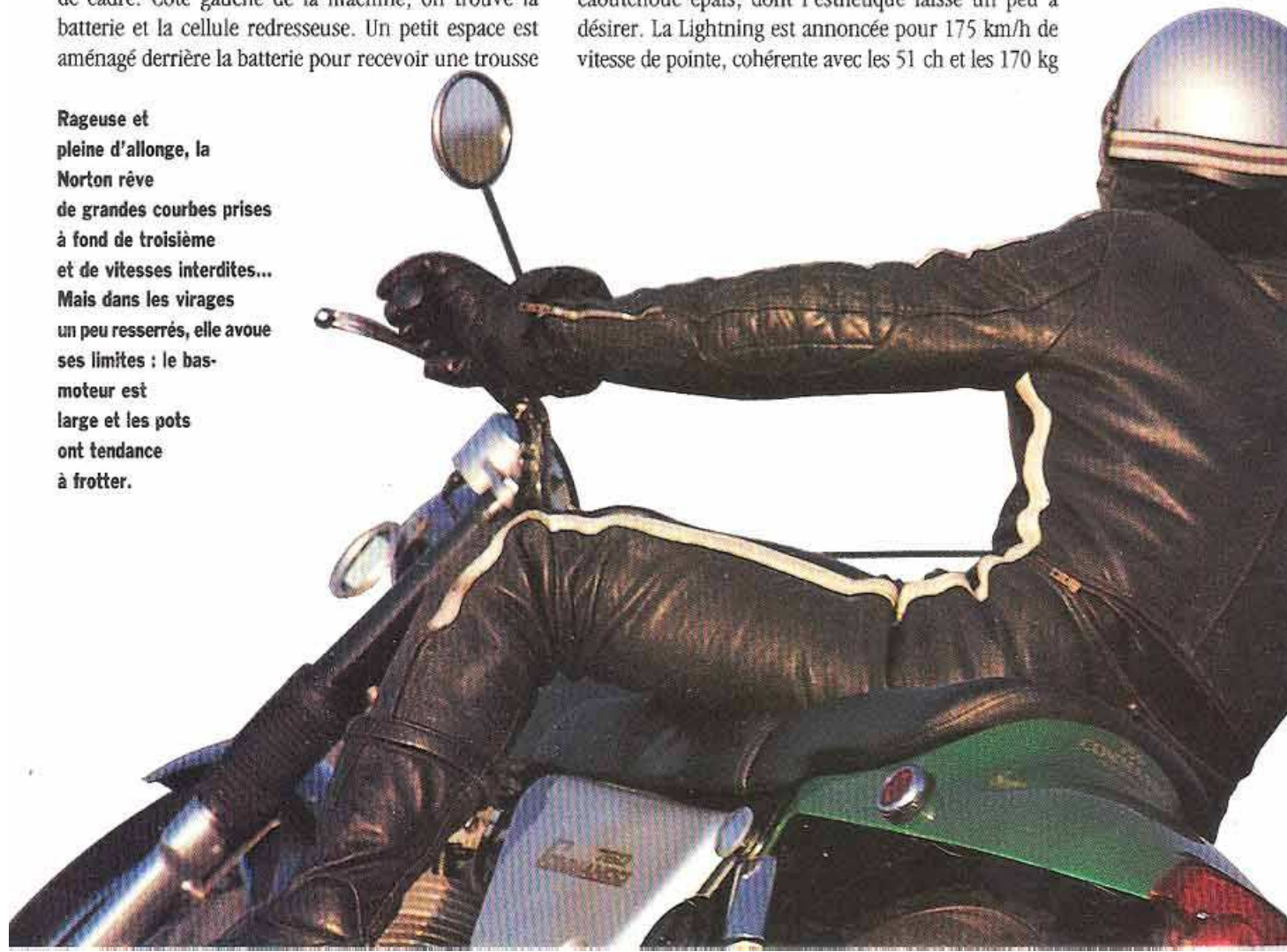
Le moteur de la Commando est très puissant malgré sa conception ancienne. Notez la boîte séparée et les carburateurs placés très haut sur la culasse.

ning est dotée d'une culasse en alliage et l'arbre à cames est plus pointu que sur le reste de la gamme.

La fourche est reprise des derniers modèles 500 A7 et 650 A10. L'amortisseur de direction pourtant monté d'origine ne se justifie pas. La roue avant est de 19 pouces et la roue arrière de 18, comme c'est la mode à l'époque. Le réservoir d'huile est installé du côté droit dans le triangle formé par la selle et les tubes de cadre. Côté gauche de la machine, on trouve la batterie et la cellule redresseuse. Un petit espace est aménagé derrière la batterie pour recevoir une trousse

à outils. Les caches latéraux en polyester sont incurvés de manière à laisser de la place aux filtres à air "boîtes à camembert" des deux carburateurs Amal. Le nouveau bloc-moteur est propre, beaucoup moins torturé que le précédent, mais moins "typique". La selle est confortable, équipée d'un dossier laissant augurer de puissantes accélérations. Les gros compteurs sont bien lisibles, insérés dans des gangues de caoutchouc épais, dont l'esthétique laisse un peu à désirer. La Lightning est annoncée pour 175 km/h de vitesse de pointe, cohérente avec les 51 ch et les 170 kg

Rageuse et pleine d'allonge, la Norton rêve de grandes courbes prises à fond de troisième et de vitesses interdites... Mais dans les virages un peu resserrés, elle avoue ses limites : le bas-moteur est large et les pots ont tendance à frotter.





Le fastback aime prendre des tours et il suffit d'accélérer en sortie de courbe pour goûter l'exceptionnelle tenue de route et l'agrément moteur qui n'ont rien à envier à une moto actuelle.

de la machine. Produite de 1961 à 1970, l'A65 a disparu dans la débâcle de l'industrie britannique.

## ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR LA MÉCANIQUE A L'ÉTAT PUR

L'Interceptor apparaît en 1962. Comme la Bonneville, elle a été pensée pour le marché américain toujours avide de grosses cylindrées puissantes ; pendant près d'un an toute la production de ces gros twins sera expédiée aux U.S.A. Cette nouvelle machine est extrapolée de la Constellation ; les ingénieurs de R.E. ont transformé cette grande routière en machine de sport. La cylindrée est portée à 736 cm<sup>3</sup>, le vilebrequin est forgé d'une seule pièce pour supporter l'accroissement de puissance et équilibré dynamiquement. Les culasses sont elles aussi nouvelles et reçoivent deux carburateurs Amal monoblocs. Le taux de compression, 8 à 1, reste raisonnable. La firme propose trois arbres à cames différents pour L'Interceptor : standard, sport et supersport, le plus sage permettant déjà d'assurer 52 chevaux. Sur les premiers modèles, l'allumage est assuré par une magnéto entraînée par une chaîne duplex, avec avance manuelle. La boîte à quatre vitesses empruntée aux autres twins de la gamme reste très ferme de maniement et exige des chaussures solides ! La partie-cycle vient de la Constellation : un cadre simple-berceau, qui donne toute satisfaction, eu égard aux standards des années 60. L'Interceptor se révèle très rapide : dès 1962, l'essayeur de Motor Cycling dépasse les 170 km/h chrono et se trouve fortement impressionné par le couple et les accélérations. Les modèles destinés aux U.S.A. sont équipés d'un bras oscillant plus long, ce qui permet d'utiliser un pneu plus gros. A partir de 1967, l'Interceptor reçoit un allumage par batterie-bobine, des carbus Amal concentriques, de magnifiques échappements séparés et un minuscule réservoir de 9 litres.

La série 2 apparaît en 1968, et connaît de nombreux aménagements. Le système de lubrification est considérablement amélioré. Pour les grandes vitesses, il existe en option un radiateur d'huile monté à l'avant, malheureusement très exposé aux projections de la roue. Le carter d'allumage est à présent triangulaire et la transmission primaire se fait par chaîne duplex. La fourche de la Constellation est abandonnée au profit d'une Norton Roadholder et le frein avant est un simple-came. La nouveauté la plus remarquable de la Série 2 est, malgré tous ces changements, l'abandon du typique et traditionnel capotage de phare à veilleuses extérieures : sans doute pour accueillir l'ensemble compteur/compte-tours séparés. Chez l'Interceptor, c'est le moteur qui frappe le plus : la qualité de la fonderie, la finition, la disposition des éléments, en font une véritable sculpture à la gloire de la mécanique ! Le modèle de notre essai est l'un des tout derniers fabriqués, dans la version la plus puissante, environ 58 ch, chronométrée à l'époque à 190 km/h ; une machine qui a la réputation d'être une "machine d'homme"...

## ON THE ROAD AGAIN

Dans des moments exceptionnels comme celui-ci on se dit que le métier de journaliste a parfois du bon. Imaginez-vous à ma place, quatre bécanes splendides réunies par le Père Noël des collectionneurs sur cette route de campagne ! Et pas n'importe lesquelles, les meilleures de la production anglaise des années 60. Elles ont toutes fait rêver des générations de motards et sont dans un état splendide, rutilant de chromes et de peinture polishée. Toutes quatre sont parfaitement restaurées par leurs propriétaires, tant au point de vue mécanique que carrosserie ; qu'ils soient d'ailleurs bien vivement remerciés pour nous avoir confié leur moto pendant plus de 15 jours, pour figoler pho-

NORTON  
COMMANDO