



Quel bel engin que cette Royal Enfield, avec ses pots courts, relevés, et son imposant moteur ! Sa puissance s'exprime surtout dans les bas régimes, mais la boîte de vitesses requiert une certaine habitude.

tos et essais ! La Commando est sans conteste la plus originale avec son ensemble selle-réservoir si reconnaissable. Le réservoir rouge flamboyant de la Bonneville rehaussé par le superbe sigle Triumph attire le regard : décidément la Bonneville est toujours aussi belle, avec ses volumes parfaitement équilibrés ! La Lightning noire et chromée est plus discrète mais pleine de classe avec sa selle large et ses carters importants. La plus impressionnante est l'Interceptor au minuscule réservoir. Sa selle basse et enveloppante et surtout la gigantesque mécanique suggèrent la puissance.

LA 650 ÉTALON

Après réflexion, il semble logique de commencer cet essai par la Bonneville ; cette référence en matière de twin sera un étalon parfait pour juger ses rivales. Première constatation, elle est légère et se manipule facilement à l'arrêt. Notre machine d'essai est un millésime 1968 légèrement préparé à la manière sport de l'époque. Les accessoires, pots et descentes Dresda, guidon plat, garde-boue et jantes aluminium sont authentiques. Le rite de démarrage (le même pour les quatre machines) consiste à titiller les carbus pour remplir les cuves. La clef de contact se trouve sur le support de phare, loin de la main. Il faut replier le repose-pied pour actionner le kick à cause de l'adoption de commandes reculées. La compression importante exige un coup de jarret énergique. Le twin démarre immédiatement ; les échappements presque libres laissent passer un grondement puissant. Le moteur très vif répond à la moindre sollicitation. J'enclenche la première, l'embrayage est doux et immédiatement je retrouve l'agrément du bicylindre Triumph. Couple, puissance et vivacité, la poussée sur tous les rapports est franche et forte. On est vigoureusement propulsé en avant, accompagné par un bruit moteur fantastique. A 130 km/h, la position permet de résister sans

efforts à la pression du vent et les vibrations restent très raisonnables. Mais ne pensez pas que la Bonnie soit alors à fond ! Je ne suis qu'à mi-gaz et une rotation de la poignée fait sauter la moto vers l'avant. A 160, les vibrations sont plus importantes et la tenue de route jusque-là parfaite se dégrade légèrement. La fourche avant est trop souple et les amortisseurs arrière trop durs ; un meilleur équilibre avant-arrière résoudrait très certainement le problème. La Bonneville est très maniable et donc fort à l'aise en ville. En conduite rapide et en virage, elle est précise et incite à la conduite sportive : c'est vraiment une moto exceptionnelle, digne de sa légende ! D'autant que le double-came remplit parfaitement son office. Ses rivales n'ont qu'à bien se tenir, la Bonnie a placé la barre très haut.

UN ÉCLAIR UN PEU LENT

A peine descendu de la Bonneville, j'enfourche la BSA, un peu plus haute. La selle est confortable et large, le guidon plus tourisme ; les commandes tombent bien sous les mains, on se sent chez soi... Enfin presque, parce que les vitesses sont inversées ; première en bas ! Quand on est anglophile, difficile de s'y faire. Le contacteur d'allumage se trouve sous le réservoir à l'avant, aussi difficile à atteindre que celui de la Triumph. Moins de compression que sur la Bonneville et démarrage honnête au bout de cinq ou six coups de kick. Je monte les rapports et constate que le twin BSA est nettement moins puissant que celui de la Bonnie : moins de couple, moins de pêche aussi. Les bruits mécaniques plus élevés n'incitent pas à tirer sur les régimes, mais plutôt à enrrouler, prêt à parcourir de longs trajets. En attaquant, cette bécane révèle une partie-cycle saine et surtout extrêmement maniable ; le terme de vélo lui convient parfaitement. Le double-came BSA est redoutable : peu progressif et très puissant. La vitesse de croisière est nettement infé-

**ROYAL
ENFIELD**



Un moteur à la ligne très pure et ci-dessous le frein avant double-came ventilé.

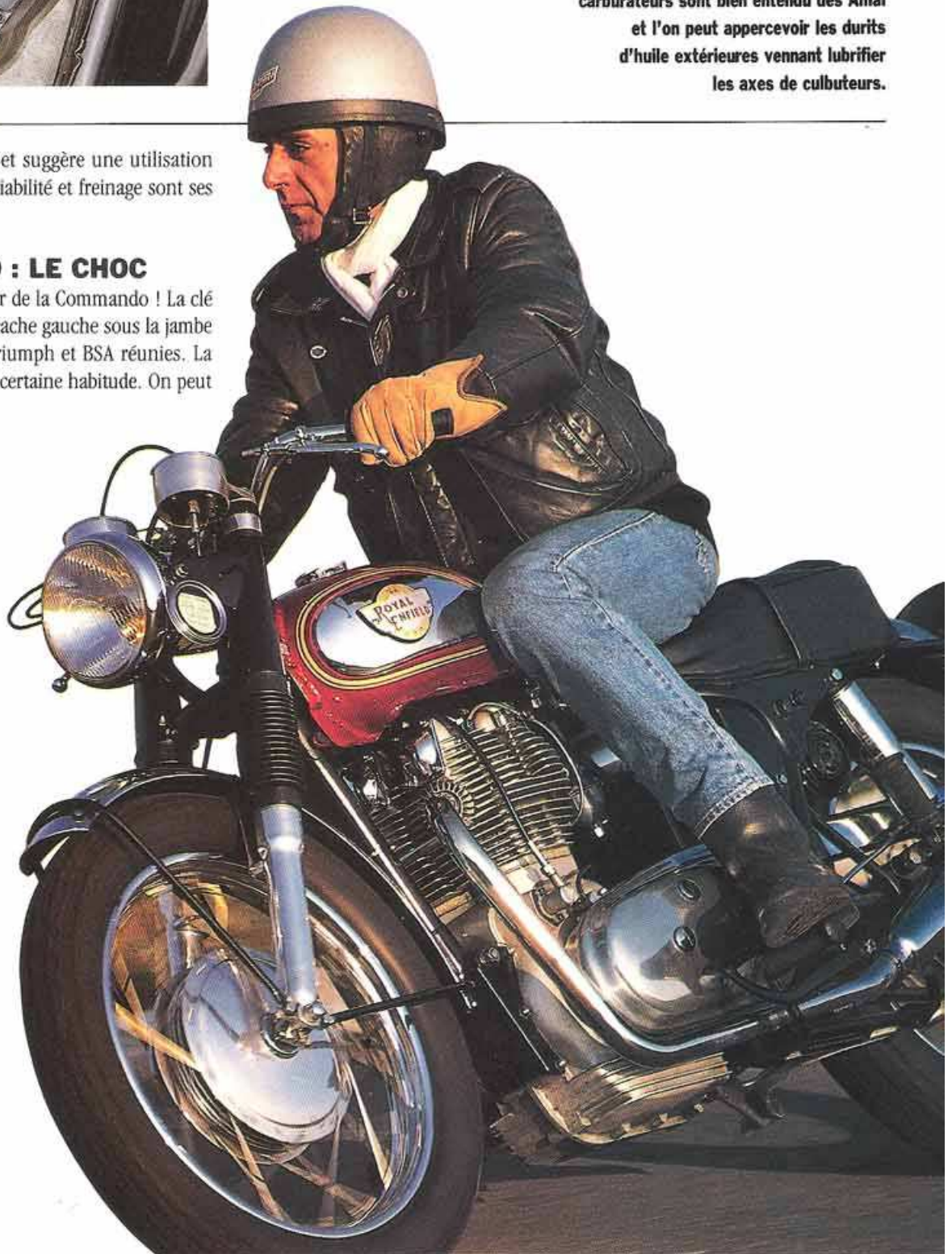


Le minuscule réservoir de 9 litres rappelle que l'Interceptor fut conçue pour le marché américain. Les carburateurs sont bien entendu des Amal et l'on peut apercevoir les durits d'huile extérieures venant lubrifier les axes de culbuteurs.

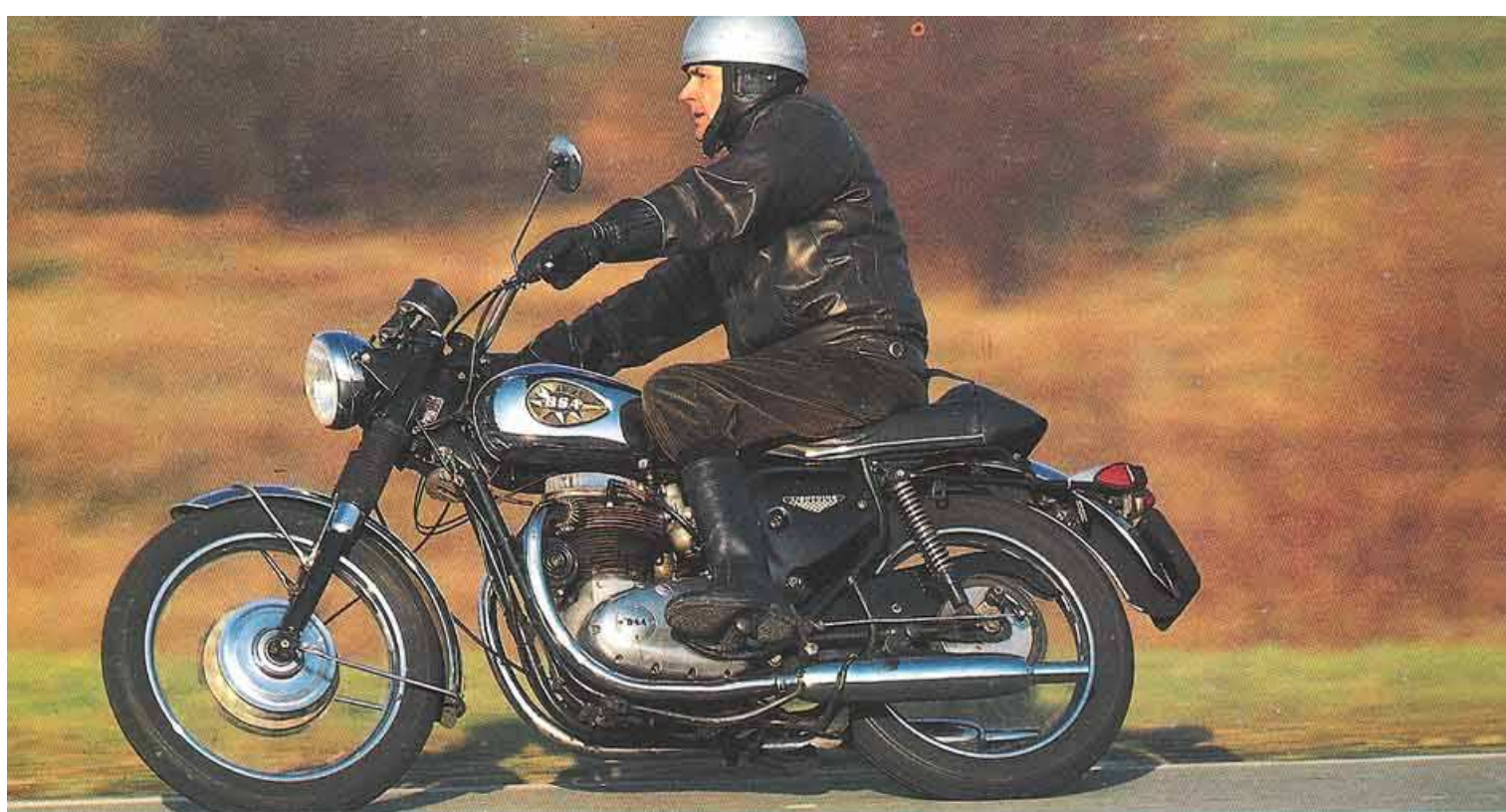
rière à celle de la Bonnie et suggère une utilisation plus routière : confort, maniabilité et freinage sont ses points forts.

COMMANDO : LE CHOC

C'est maintenant, au tour de la Commando ! La clé de contact est placée sur le cache gauche sous la jambe et à l'intérieur : pire que Triumph et BSA réunies. La mise en route nécessite une certaine habitude. On peut



Une garde au sol un peu faible, mais un couple de camion, voici deux facettes de la Royal ; il est donc préférable "d'enrouler", plus que de la piloter en force.



se tenir debout sur le kick sans qu'il descende d'un millimètre. Il faut sauter en l'air et se laisser retomber ! Le twin Norton fait alors entendre un bruit superbe. La poignée d'embrayage est nettement plus ferme sur la Triumph et la BSA. Première, seconde, troisième et déjà quatrième... Ouaou ! Fantastique ! Cette Norton est un avion, son moteur raffole des montées en régimes, à tel point qu'il faut surveiller la zone rouge. Je suis vraiment impressionné par ce moteur : couple et puissance à tous les régimes et une aisance à monter dans les tours qui "décoiffe". La Commando est une vraie sportive et il faut s'habituer à la position : on se sent plus "sur" la moto que "dedans", le cintre plat et la hauteur de selle permettant de soutenir des vitesses beaucoup plus élevées. La vitesse de

croisière, de l'ordre de 150/160 est rapidement atteinte. Le confort est excellent, notamment grâce au système Isolastic. On perçoit les vibrations mais elles ne sont jamais gênantes : juste ce qu'il faut pour sentir vivre le moteur. Au niveau tenue de route, c'est "l'arme" La Commando se balance facilement, elle est parfaitement équilibrée, sans défauts à haute vitesse. Simple-ment un peu maladroite dans les "virolets" ! La mener vite est un régal, particulièrement dans les grandes courbes. Un petit transfert de poids et la Norton se place exactement où vous le désirez ; en attaquant fort, c'est le pot qui vient frotter. La boîte est précise ; seul défaut, un peu trop de débattement et un point mort récalcitrant. Alors, parfaite, la Commando ? Presque : belle, rapide, tenant bien la route et dotée d'un moteur

Grand tourisme :
voici le type de conduite
qu'aime la BSA.
Discrete, la Lightning
n'incite pas à la
bruquerie, moyennant
quoi elle se révèle
homogène.

LES CARACTÉRISTIQUES DES QUATRE ANGLAISES

	BONNEVILLE T 120	LIGHTNING A 65L	INTERCEPTOR Série 2	COMMANDO Fastback
PÉRIODE DE PRODUCTION	1960-1972	1965-1970	1968-1970	1967-1970
ARCHITECTURE MOTEUR	Bicylindre culbuté calé à 360°			
ALÉSAGE x COURSE	71 x 82 mm	75 x 74 mm	71 x 93 mm	73 x 89 mm
CYLINDRÉE	649 cm ³	651 cm ³	736 cm ³	745 cm ³
TAUX DE COMPRESSION	9 à 1	9,5 à 1	8,5 à 1	8,9 à 1
PUISSANCE (usine)	47 ch à 6.700 tr/mn	51 ch à 6.750 tr/mn	54 ch à 6.500 tr/mn	60 ch à 6.500 tr/mn
ALLUMAGE	Batterie-bobines			
BATTERIE	12 volts			
BOÎTE DE VITESSES	4 rapports			
CADRE	Tubulaire simple-berceau	Tubulaire double-berceau	Tubulaire simple-berceau	Tubulaire double-berceau
FREIN AVANT	Double-came diam. 200 mm	Double-came diam. 190 mm	Double-came diam. 200 mm	Double-came diam. 200 mm
FREIN ARRIÈRE	Simple-came diam. 178 mm	Simple-came diam. 160 mm	Simple-came diam. 178 mm	Simple-came diam. 178 mm
POIDS	175 kg	170 kg	198 kg	178 kg
CAPACITÉ ESSENCE	15 l	15,9 l	9 l	14,5 l
VITESSE MAXI	175 km/h	175 km/h	180 km/h	180 km/h



Le moteur fait quelque peu "vieillot", mais il est remarquablement net et sobre.



Tout le charme des pots "saucisson" à l'anglaise ! Remarquez la selle à petit dossier, mais aussi le frein sur la partie gauche de la roue.

fantastique, elle a des atouts. Dommage que le freinage ne soit pas à la hauteur...

L'AVION DE CHASSE

Que va donner la Royal face à une opposition si forte ? L'Interceptor se montre délicate à démarrer : le kick court et peu démultiplié ne facilite pas le lancement du gros moteur. Il faut mettre un filet de gaz, bien noyer et kicker vigoureusement, puis la mécanique fait entendre un grondement sourd, bien plein ; on sent les "cubes". La position de conduite est particulière, type Marlon Brando dans "l'équipée sauvage", assis droit avec les repose-pieds en avant. Le guidon du type corne de vache fait plus penser à une Harley qu'à une anglaise : j'enfourche l'Interceptor avec tranquillité. Première et gaz... L'engin démarre comme un boulet, seconde : c'est de la dynamite ! La R.E. a peut-être encore plus de couple que la Triumph ; des quatre, c'est le moteur qui arrache le plus à bas régime. Je passe les quatre rapports et me voilà à 140. Je reprends mes esprits et constate que cette franche poussée se fait principalement à bas régime. Le moteur n'aime pas prendre trop de tours ; il s'avère légèrement en retrait par rapport au Bonnie qui est plus vif et assez loin du Commando, formidable dans les montées en régime. le mariage de la fourche Norton et de la partie-cycle Enfield est très satisfaisant. Bilan ? Très positif, mais une machine exclusive : moteur puissant, boîte difficile et garde au sol limitée.

TOUTES LES QUATRE ?

Au terme de cet essai, faut-il vraiment porter un jugement et faire un choix ? Je les accueillerais bien toutes dans mon box, car elles sont toutes les quatre dignes de figurer dans "ma collection idéale". Mais essayons de faire un saut de 20 ans dans le passé. Laquelle de nos belles aurait su séduire le motard de

1970 ? J'imagine que le "roule toujours" aurait préféré le confort et la maniabilité de la "BEEZA", le minet de drugstore certainement l'Interceptor, reine des courses de feu rouge et la plus frimeuse. Le sportif aurait choisi la "Norton", pour sa tenue de route et ses performances. La majorité des motards se serait (et s'est) laissée séduire par la Bonneville. Triumph a réussi à produire un vertical twin presque parfait, doté d'une tenue de route excellente, d'un freinage très correct, d'un moteur brillant et solide. La Bonnie réussit l'exploit d'être à la fois routière, sportive et citadine. Très différentes, nos quatre bécanes sont pourtant britanniques et en possèdent le charme au plus haut degré : il n'y a qu'avec une anglaise que l'on peut vivre aussi intensément la promenade rythmée par le martèlement du twin...

Nos quatre anglaises réunies pour le "run" final : quatre manières de concevoir le twin ont abouti à des motos dont chacune a son caractère, malgré une architecture quasi identique.



BSA LIGHTNING