

ROYAL ENFIELD 750 INTERCEPTOR SERIE 2 - 1970

un chant du cygne
posthume

Cela était d'autant plus néfaste que le moteur dans son ensemble participait au châssis. Les soupapes culbutées étaient commandées par deux arbres à cames surélevés et entraînés par une chaîne simple. Encore qu'on ne puisse pas ici parler de lubrification par carter humide, l'huile était contenue dans un compartiment derrière le carter moteur. La boîte à quatre vitesses était séparée mais fixe, boulonnée à l'arrière des carters moteur, la transmission primaire étant confiée à une chaîne duplex munie d'un patin-tendeur, le tout abrité sous un joli carter en aluminium.

Mais là où la 500 Twin marquait des points, c'était grâce à son châssis entièrement suspendu : à l'avant, une fourche télescopique à amortissement hydraulique à double effet ; à l'arrière, Royal Enfield devançait la concurrence de très loin, avec sa suspension oscillante. Malgré

ses qualités, cette première 500 bicylindre ne se vendit pas en très grand nombre, mais Royal Enfield allait occuper la première place dans la course à la cylindrée dans le monde des vertical-twins, quand elle présenta sa Meteor de 700 cm³ en 1953, tout en restant fidèle à sa tradition de standardisation entre les modèles : en effet, les cotes de cette nouvelle moto (70 X 90) étaient celles de la Bullet 350, en fait, deux fois les 346 cm³ de la Bullet donnaient les 692 cm³ de la Meteor. Une autre économie fut réalisée en reprenant les carters moteur de la 500 Twin, dont les ouvertures furent légèrement agrandies pour laisser le passage aux chemises d'un diamètre plus important. Cette Meteor était donnée pour 36 CV à 6000 tours/mn, en conservant le même taux de compression de la 500 Twin. On aura compris, qu'outre le gain en prix de revient de construire une nouvelle moto en utilisant des éléments d'autres modèles, se trouve aussi l'avantage de pouvoir faire bénéficier la nouvelle de l'expérience acquise sur les modèles antérieurs, en matière de forme de la chambre de combustion ou des possibilités de gonflage, par exemple.

Sur le plan partie-cycle, la Meteor reçut un châssis renforcé, le même que celui de la Bullet 500. Elle évolua tranquillement jusqu'en 1956, date à laquelle elle devint Super Meteor ; celle-ci tentait d'apporter d'honnêtes solutions aux problèmes

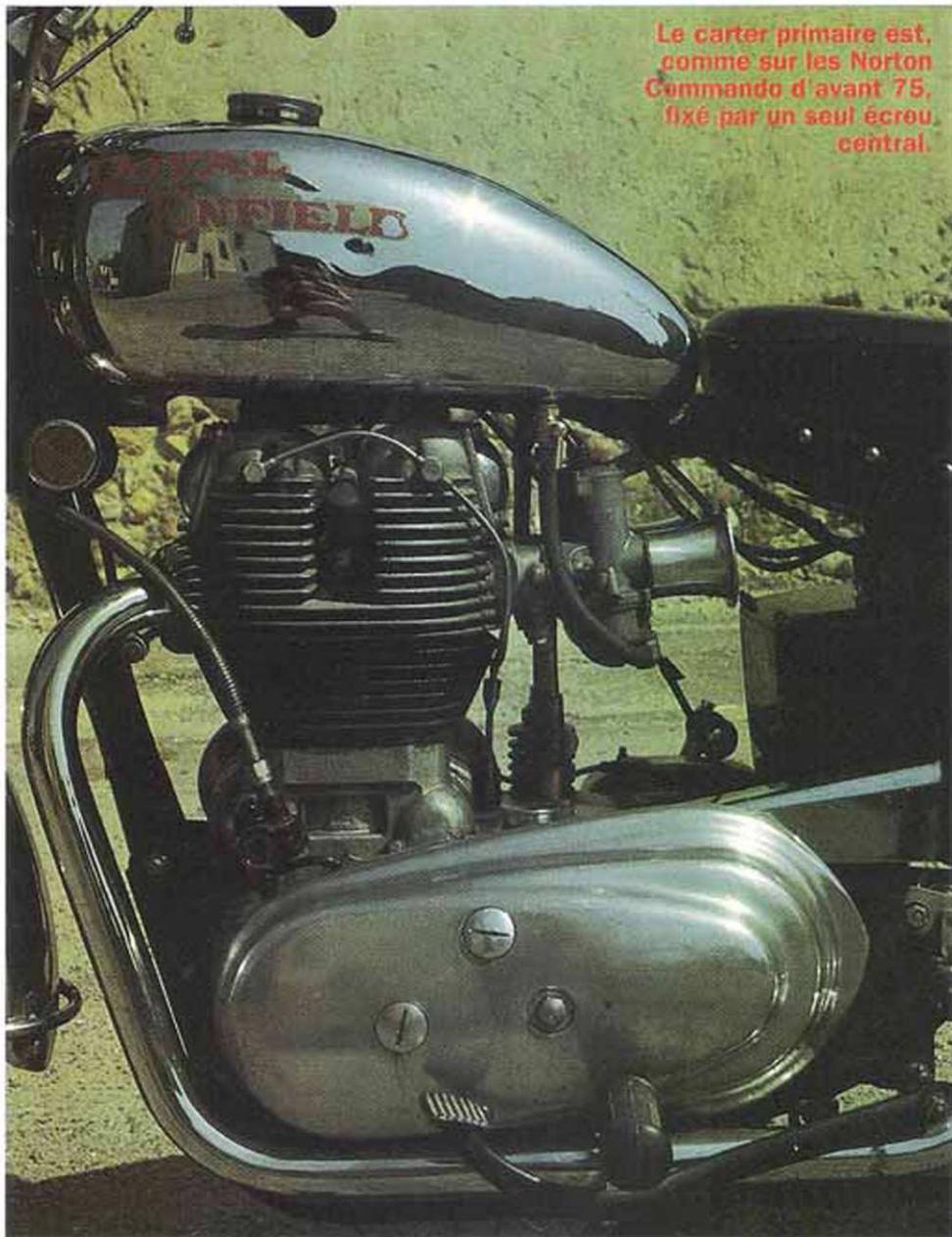
rencontrés jusque là sur les bicylindres de la marque, tout en offrant une augmentation de la puissance, portée à 40 CV à 5500 tours. Elle reçut un nouveau châssis, cette fois notablement renforcé, et un alternateur monté en bout droit de vilebrequin chargeait la batterie, tandis qu'on gardait la magnéto pour l'allumage. La presse lui fit bon accueil, et tout en évoluant doucement, elle poursuivit sa carrière jusqu'en 1962.

L'usine ayant à l'époque grand besoin de renouveler les moules servant à fabriquer les carters moteur, lesquels souvenons-nous étaient les mêmes sur la 500 et les deux 700 cm³, l'on profita de l'occasion pour lancer en 1958 un nouveau modèle, la Constellation, qui, tout en conservant les cotes de la Meteor, reçut un nombre de modifications internes, parmi lesquelles je ne retiendrai que celle-ci : la possibilité de sortir les arbres à cames sans avoir à ouvrir les carters moteur. Celle-ci était offerte, non pas dans le but de changer des arbres à cames prématurément usés, mais pour répondre aux besoins différents des clients touristes ou sportifs, Royal Enfield proposait des arbres à cames plus ou moins "méchants". Ceux-ci avaient leurs paliers dans des logements démontables auxquels on accédait après avoir enlevé le carter de distribution. La Constellation, avec son taux de compression porté à 8,5 à 1, son gros carburateur TT9 Amal, était donnée pour 51 CV à 6250 tours, soit une sérieuse augmentation par rapport au modèle précédent. Elle s'en distinguait extérieurement par ses garde-boue chromés et son échappement deux-dans-un avec silencieux à droite. Disons tout de suite que les autres twins ne tardaient pas à recevoir ce type d'échappement aussi.

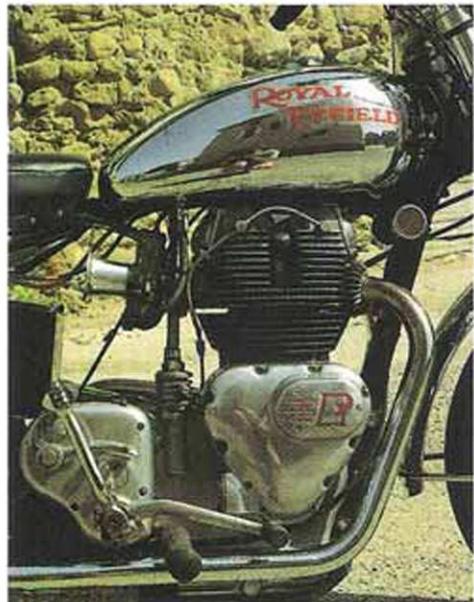
Inévitablement, serais-je tenté d'écrire, avec ce gain de puissance, commencèrent les ennuis pour ceux qui voulaient l'utiliser, et commencèrent à se répandre des histoires de pannes effroyables. Cette situation conduisit la firme à revoir sa copie en 1960 : pour lutter contre les vibrations, on revit l'équilibrage du vilebrequin ; l'Amal TT9 fut remplacé par deux Monobloc ; le taux de compression fut ramené à 8 à 1 ; mais malgré ses efforts, Royal Enfield ne parvint pas à guérir la Constellation de ses maux.

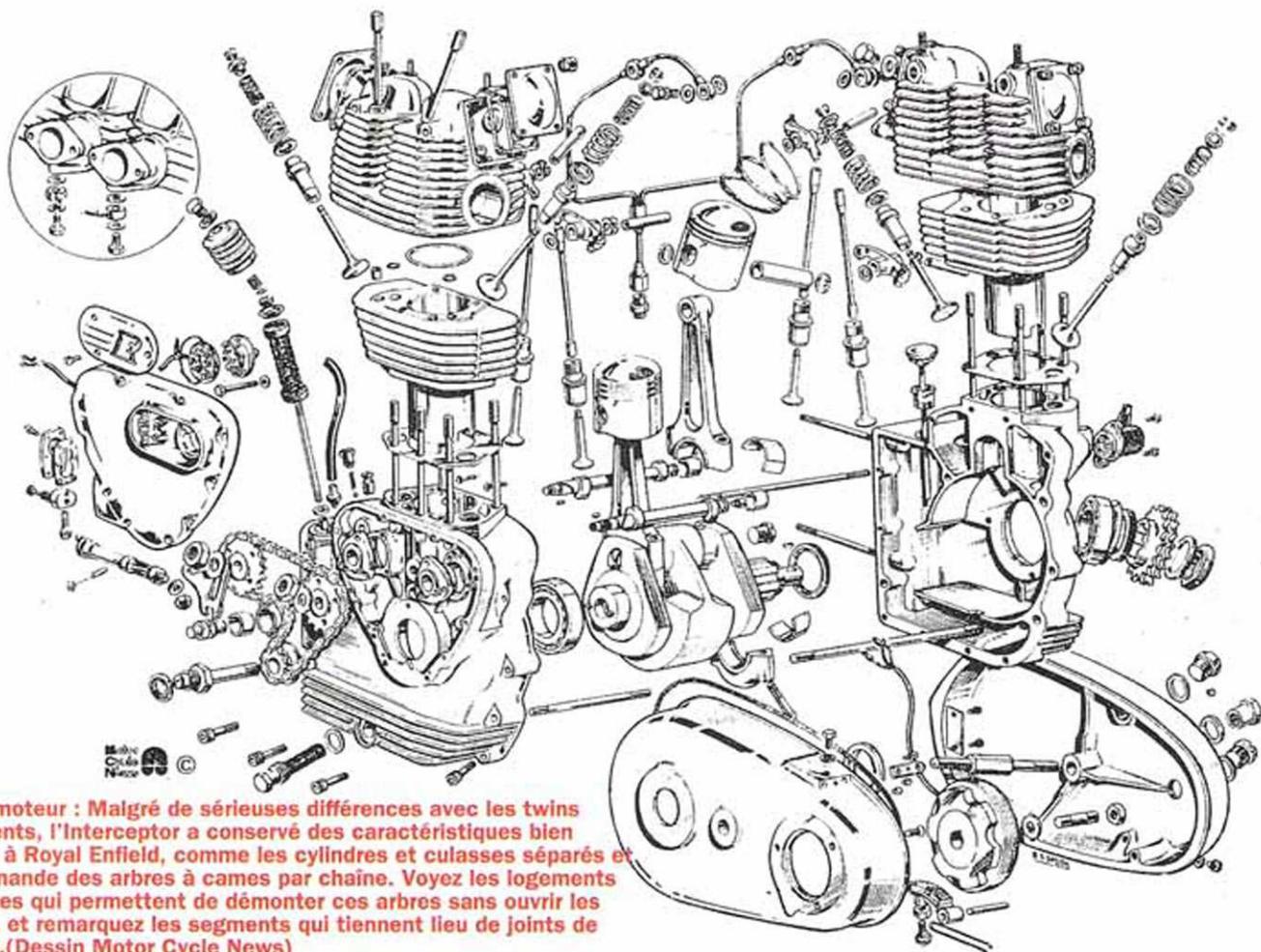
1963 : l'Interceptor

Ne dirait-on pas que certaines leçons ne sont jamais comprises ? Malgré les problèmes apparus au moment des augmentations de puissance et de cylindrée, la marque de Redditch allait récidiver en proposant cette fois une 750 en 1963 :



Le carter primaire est, comme sur les Norton Commando d'avant 75, fixé par un seul écrou central.





Eclaté moteur : Malgré de sérieuses différences avec les twins précédents, l'Interceptor a conservé des caractéristiques bien propres à Royal Enfield, comme les cylindres et culasses séparés et la commande des arbres à cames par chaîne. Voyez les logements amovibles qui permettent de démonter ces arbres sans ouvrir les carters, et remarquez les segments qui tiennent lieu de joints de culasse. (Dessin Motor Cycle News)

l'Interceptor.

Son moteur ressemblait fort à celui de la Constellation, tout comme son châssis ; sur la culasse, on relevait la présence de pipes d'admission parallèles, alors qu'elles étaient écartées sur la "Connie". A l'intérieur, un nouveau vilebrequin tournait dans des carters revus ; le système de lubrification fut également amélioré. Alors que la Constellation adoptait pour sa dernière année d'existence un allumage batterie-bobines, l'Interceptor gardait la magnéto K2F. Notons au passage que 1963 fut aussi l'année de la disparition de la 500 bicylindre, devenue Meteor Minor en 1958.

La 750 était donnée pour 52 CV à 6000 tours, avec un taux de compression de 8 à 1, les 736 cm³ étant obtenus par le passage des cotes de la Constellation de 70 à 71 mm pour l'alésage et de 90 à 93 mm pour la course, voilà qui s'appelle un twin longue course. Malgré les efforts de l'usine pour enrayer les fuites d'huile, certaines se révélaient quasiment incurables, par exemple au niveau des joints entre chaque ensemble cylindre-culasse, quand on poussait un peu la mécanique. Ainsi l'Interceptor avait-elle le haut de ses chemises chanfreinées pour permettre l'utilisation d'un segment-joint de section triangulaire en acier. Les essayeurs de l'époque appréciaient la capacité de l'Interceptor à rouler à plus de 150 km/h indéfiniment et son couple extraordinaire à bas régime ; ils faisaient des compliments sur le freinage et la tenue de route ne leur posait pas de problème.

Tout n'allait pour autant pas pour le mieux pour Royal Enfield, dont les ennus financiers forçaient à vendre des parts de la société parfois à des gens moins enthousiastes envers la moto. Cela se traduisit concrètement sur l'Interceptor par

un développement ralenti et des économies de bouts de chandelles, ce qui devint évident en 1964 quand la 750 fut proposée en versions luxe et standard. Si cette dernière gardait son circuit électrique en 6 volts, la première était équipée en 12 volts par l'addition d'une deuxième batterie de 6 volts avec un bout de fil électrique pour réaliser le montage en série, ce qui était moins cher que de fabriquer un nouveau coffre pouvant recevoir une seule grosse batterie.

L'année suivante, le modèle standard disparut, et fin 1965, les Interceptor ne furent plus fabriqués que pour l'exportation aux USA. Ce n'est que fin 1967, après que se soient calmés d'autres remous financiers, que réapparut l'Interceptor, dite 1A, en deux versions : la Road Sports et la Road Scrambler, toutes deux munies d'un grand guidon et d'un réservoir de dix litres, entièrement chromé pour la Scrambler. La première avait ses échappements à plat, la seconde légèrement relevés, mais toutes deux recevaient la même selle avec ce petit dossier à l'extrémité. Les carburateurs étaient maintenant des Amal Concentric de 30 mm munis de cornets, et la batterie de 12 volts restait visible, puisqu'avaient disparu son boîtier, le coffre à outils et le filtre à air. La magnéto était enfin partie, laissant la place à un allumage batterie-bobines dont les rupteurs occupaient un logement circulaire laissé vacant par la magnéto.

Un millier de ces Interceptor 1A furent construites, mais étaient-ce encore des Royal Enfield ? La production ne se faisait plus à Redditch, mais à Bradford-on-Avon, les moteurs étant montés dans des grottes aménagées en usine au cours de la 2e Guerre, et les motos étaient assemblées en un autre endroit de la région dans des cadres fabriqués par... Velocette ! Le

fabricant lui-même répondait au nom de Enfield Precision Engineers, une société associée à Royal Enfield et davantage tournée vers les matériels militaires. Malgré cela, fin 1968, se lèvera le voile sur le dernier twin, l'Interceptor série II.

Dernier épisode

Cette dernière Interceptor est une nouvelle fois proposée en deux versions ; celle qui nous est présentée ici est destinée au marché américain et reprend l'esthétique de la Road Scrambler de 1967 avec son grand guidon et son petit réservoir entièrement chromé sur lequel se détache le logo Royal Enfield en lettres rouges. J'avoue être séduit par ce look de grande fille dégingandée qui brille au soleil.

Rapidement, sautent aux yeux deux différences d'avec le modèle précédent d'Interceptor. D'abord, je ne retrouve pas la fourche typique des Royal Enfield avec son axe déporté vers l'avant, et pour cause, puisqu'il s'agit de la fourche Roadholder des Norton. Que l'on se rassure, c'est un montage d'origine qui a permis ici d'équiper la roue avant du frein à tambour double came de même origine, option qui remplaçait avantageusement le simple came standard. Comme sur les Commando de l'époque, le compteur et le compte-tours sont fixés au sommet des tubes de fourche.

La deuxième grosse différence concerne le moteur : du côté droit, le carter de distribution a maintenant une forme triangulaire. La protubérance arrière qui couvrait la chaîne de la magnéto a disparu. Les rupteurs occupent dorénavant un logement rectangulaire en bout d'arbre à cames d'échappement. A également disparu la double pompe à huile qui était bien typique aussi : il n'en reste plus que la moitié, située en bas du carter droit.