

# ROYAL ENFIELD 750 RECEPTOR SERIE 2 - 1970

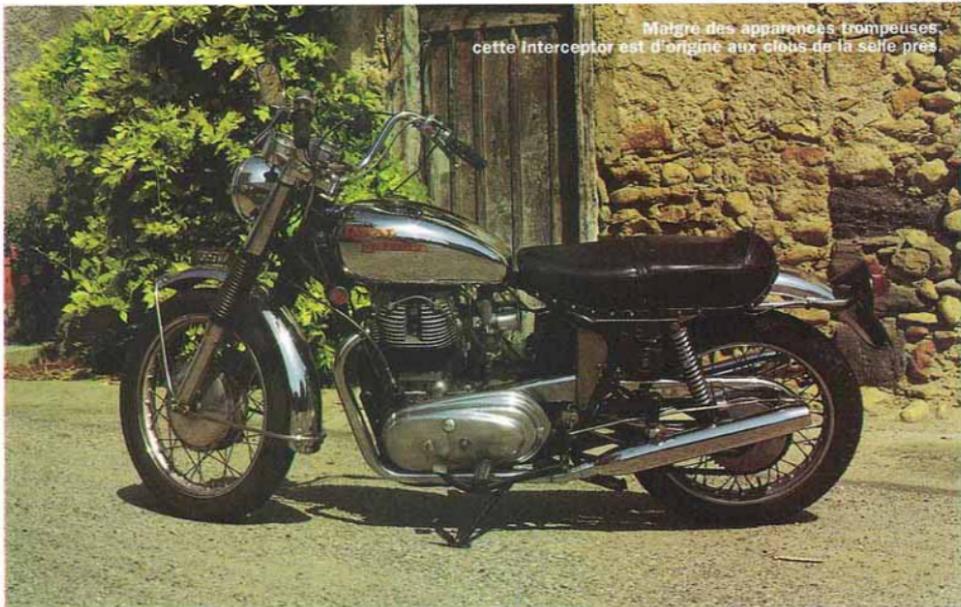
## un chant du cygne posthume

TEXTE ET PHOTOS : Christian GUISLAIN

### *Royal Enfield, une marque marginale ?*

*Oui, peut-être, si l'on considère les chiffres de production de ses motocyclettes, à côté des géants anglais BSA, Norton et Triumph, surtout dans la période d'après la 2e Guerre Mondiale. Un seul chiffre suffit à comprendre cette réalité : au cours des années 60, 6600 machines tous modèles confondus sortirent des chaînes de Redditch sur quatre ans de production, soit à peu près autant que Triumph en sortait sur six semaines ! Ne nous étonnons donc pas trop de ne pas en rencontrer plus souvent sur nos routes.*

Malgré des apparences trompeuses, cette Interceptor est d'origine aux clous de la selle près.



**M**ais le fait d'être une petite marque ne présente pas que des inconvénients : cela signifiait, dans l'histoire qui nous occupe aujourd'hui, une direction d'usine plus facilement au contact de ses techniciens et de ses clients motocyclistes. Voyons si les twins Royal Enfield illustrent ce propos.

#### **Un twin, sinon rien !**

Impossible d'évoquer un twin vertical anglais sans rappeler une fois de plus le rôle d'Edward Turner et de Triumph,

qui en lancèrent la mode dès 1937. Sitôt la guerre terminée, toutes les marques en arrivèrent à la conclusion que la fabrication d'un vertical twin était essentielle pour leur survie. Chez Royal Enfield, la tâche de concevoir une telle mécanique fut confiée à Ted Pardoe, et le public put découvrir le fruit de son travail en novembre 1948. Comme elle avait déjà eu l'occasion de faire auparavant, Royal Enfield sortait une machine dont certains éléments étaient communs à d'autres modèles de sa gamme. Ainsi, cette première bicylindre, pour laquelle on ne trouva pas d'autre nom que "500 Twin", utilisait-elle les cotes d'une 250

d'avant-guerre (qu'on retrouverait six ans plus tard) et le même cadre que la nouvelle Builet 350 G2.

Par contre, le moteur ne manquait pas d'originalité par rapport à ses concurrents. Ses deux cylindres en fonte étaient séparés (et interchangeables), chacun ayant sa culasse propre en alu formant bloc avec son boîtier de culbuteurs. Un des avantages de ce système était un meilleur refroidissement, mais l'inconvénient était que les carters moteur, à plan de joint vertical, ne disposaient pas de l'aide à leur rigidité qu'aurait offerte un bloc-cylindres. ▶