

ROYAL ENFIELD 750 INTERCEPTOR SERIE 2 - 1970 un chant du cygne posthume

Il faut dire que le système de lubrification a été entièrement revu. Nous avons maintenant à l'aire à un véritable carter humide, l'huile étant contenue dans le carter lui-même, ce dernier ayant été modifié pour contenir les deux litres de lubrifiant ; il est muni d'ailettes de refroidissement. On notera sous le carter la présence d'une tôle de protection, une option d'origine totalement justifiée. Au catalogue des options, l'on trouve aussi à l'époque un radiateur d'huile, absent ici, mais qui se justifiait tout à fait par la petite contenance du carter. Les vis six pans creux qui ferment le carter de distribution sont ici d'origine, un cas suffisamment rare pour qu'il mérite d'être signalé.

Ce qui n'a par contre pas changé, c'est la boîte de vitesses : de marque Albion, elle est commandée par un long levier de sélecteur à droite dont l'axe est concentrique de celui du kick. Au-dessus, se trouve la petite pédale de remise au point mort, détail qui me laissa très perplexe quand je rencontrai ma première Royal Enfield il y a une vingtaine d'années. Du côté gauche, le joli carter de transmission primaire est fixé en son centre par un seul écrou et comporte deux trappes de visite ; la première permet de vérifier la tension de chaîne primaire, la seconde, de diriger le faisceau d'une lampe stroboscopique sur un repère gravé sur le rotor de l'alternateur en vue du réglage dynamique de l'allumage. Sous le même carter, travaille l'embrayage multidisque, maintenant pourvu du même type de noix que les Norton Commando, le modèle précédent ayant fait l'objet de constantes critiques. Il est peut-être bon de signaler que le système de l'Interceptor II se monte sans modification sur les twins antérieurs. La prise de compte-tours est arrivée en bout gauche d'arbre à cames d'échappement, alors que cet instrument était autrefois entraîné depuis la magnéto.

Sur les routes de l'Ariège

J'ai pu parcourir quelques kilomètres au guidon de cette Interceptor ; Jean-Claude Hennin, son propriétaire, m'avait mis en garde contre le fonctionnement de la boîte de vitesses et l'inefficacité du frein avant. Ces propos allaient très vite se révéler exacts.

Mais découvrant la moto par une torride matinée d'été, je dois ma première impression au fait que je connaissais peu les Royal Enfield. Tiquant à la vue de ce guidon démesuré et de cette selle ornée de clous dorés, j'en arrive vite à la conclusion que cette machine n'est décidément pas authentique, d'autant que les cornets d'admission et le grand "vide" derrière le moteur ne m'inspirent pas davantage confiance. Je me laisse pourtant facilement convaincre que tout l'avant d'origine Norton distingue la Série II du modèle précédent. Quant au reste, hormis les clous dorés, tout est conforme à l'origine, comme je l'apprendrai plus tard. Est donc conforme ce cache-batterie, derrière lequel s'abritent les bobines d'allumage ; sont conformes également ces embryons de caches latéraux ; celui de droite porte le contacteur à clé ; celui de gauche ne porte rien, le pareux !

Une Interceptor, c'est d'abord un moteur, d'une hauteur impressionnante ; il

est heureusement logé dans un cadre ouvert. Un berceau fermé aurait donné un centre de gravité vraiment très haut perché. Le carter contient l'huile de graissage sur ce modèle, et est muni d'une tôle de protection, du fait de sa grande vulnérabilité aux chocs.

Destinée au marché américain, cette moto réunit les canons des Street Scramblers si populaires outre-Atlantique : grand guidon, petit réservoir chromé, comme les petits garde-boue éloignés des pneus. "Ce n'est pas une machine d'exposition, me dit J.-C. Hennin en me tendant les clés, c'est une moto avec laquelle je me balade tout le temps", comme pour s'excuser de son état de présentation.

La moto, qui n'a subi aucune espèce de préparation avant ma venue, démarre facilement ; à froid, les carburateurs exigent d'être titillés une deuxième fois après que le moteur ait toussé après deux ou trois coups de kick. A chaud, probablement à cause de carburateurs qui en sont à des états d'usure différents, le ralenti se montrera irrégulier, le moteur calant soudain sans raison apparente.

Au guidon de l'Interceptor, on quitte l'arrêt sur un filet de gaz, et dans les ruelles de Saint Félix, j'apprécie la souplesse de la transmission, que l'on doit à deux amortisseurs, l'un placé dans l'embrayage, l'autre dans le moyeu arrière. Mais très vite, cette perle Albion de boîte de vitesses montre sa nature. Montez les vitesses, vous ne sentez rien : le long levier de sélecteur voyage, mais rien ne permet de déceler que la vitesse est passée. Au rétrogradage, c'est pire encore, il faut vraiment décomposer les mouvements pour arriver à un résultat. Alors, même si ce n'est pas très motocycliste comme technique, j'en arrive vite à m'arrêter en 3ème, voire en 4ème, et à utiliser le levier de remise au point mort. Heureusement, les qualités du moteur font qu'on joue au minimum de la boîte. L'énorme couple à bas régime et la grande souplesse de ce twin permettent de reprendre vigoureusement même sous 2500 tours/minute.

Sur la belle départementale que j'aborde maintenant, le grand guidon me découragera vite des essais de grande vitesse, mais c'est surtout suite à une frayeur que je me suis fait que je décide de rentrer au magasin : le double came Norton avait pourtant bonne réputation à l'époque, celui-ci doit certainement avoir besoin d'un bon nettoyage-réglage, car c'est juste s'il parvient à ralentir la moto. Le mariage de la fourche Roadholder avec le cadre Royal Enfield semble en tout cas une réussite, même si pour ma part, j'aurais préféré en juger sur la version anglaise de cette Interceptor, c'est-à-dire avec un guidon plat.

Je terminerai sur une surprise : sur ce vertical-twin, pourtant dépourvu de silent-blocs, les vibrations restent à un niveau très acceptable ; je sais maintenant que la firme procédait à deux équilibrages du vilebrequin de ses bicylindres, statique et dynamique, et cela à fini par payer. Sur un plan moins évident, le béquillon latéral, qui laisse la moto se pencher trop, force à utiliser la centrale ; mais là, l'effort pour la hisser sur sa béquille en alu est vraiment trop important.

Epilogue

Vers le milieu de 1970, Enfield Precision fut amené à cesser sa production de moteurs Interceptor, mais peu de temps avant cela, plusieurs centaines de ces moteurs furent construits à la suite d'un contrat passé avec l'Américain Clymer, distributeur des Royal pour l'Ouest des Etats-Unis, qui désirait les installer dans des parties-cyclistes italiennes et commercialiser le tout sous le nom d'Indian. Mais Clymer mourut en janvier 70, et la plupart des moteurs sont restés en Angleterre. Un accord fut passé avec les frères Rickman qui allieront leur célèbre châssis nickelé au moteur Interceptor, la Rickman Interceptor étant la première moto de série à se voir équipée d'un frein à disque à l'avant et à l'arrière. Selon les sources, entre 90 et 130 de ces machines furent construites entre avril 70 et janvier 72, ce qui en fait un oiseau très rare aujourd'hui.



C'est à Jean-Claude Hennin que je dois d'avoir pu chevaucher cette Interceptor sur les routes de la Basse Ariège. Avec Anne sa femme, il officie à l'enseignement de "VIBRATIONS" qu'il souligne par cette définition : "Phénomène de résonance d'une passion". Ancien animateur du club Motos Anglaises du Sud-Ouest, il a créé cette affaire en 1986

Ils vibrent pour vous

avec Anne, qu'il a rencontrée lors d'un rallye de motos anglaises ; c'est dire l'importance de ces motos dans leur vie ! Six ans plus tard, ils disposent d'un vaste local où est stockée avec ordre une vaste quantité de matériel. Leur stock est d'ailleurs informatisé pour une meilleure efficacité, et des voyages réguliers en Angleterre permettent de satisfaire des commandes plus spécifiques. Après s'être fait connaître en participant à un grand nombre de bourses d'échanges et à Rétromobile, c'est sur les circuits classiques qu'ils tâcheront de faire briller les couleurs du Vibrations Racing Team sur le carénage d'une BSA B 50.

Vibrations, 09120-St Félix de Riéourt. Tél. : 61.60.84.74. Fax : 61.60.79.08