PAYS :France
PAGE(S) :64-70;72-73
SURFACE :867 %
PERIODICITE :Bimensuel
DIFFUSION :27745
JOURNALISTE :Royal Enfield
► 10 avril 2019 - N°412

ESSAI // Royal Enfield 650 Interceptor et Continental GT

LE PLAISIR NU

Jadis, un godassier mettait en doute la santé mentale de ceux qui achetaient des souliers concurrents d'un prix supérieur. Pour promouvoir ses deux twins 650, Royal Enfield pourra reprendre le slogan, tant l'Interceptor et la Continental GT en donnent pour son argent.

Par Frédéric "nan, moué, j'attaquions point" Poujouly, photos Royal Enfield et FP

Continental GT
6 690 €
199 kg à sec
47 ch

CONDITIONS DE L'ESSAI
Trois tours d'une chouette boucle de 55 km parmi prairies et vignobles fins de Côte-d'Or (Savigny-lès-Beaune, Pernand-Vergelesses, Echevronne, Arcenant, Détain-et-Bruant, Bouilland). Kilométrage des motos voisin de 300 km. Pneus Pirelli Phantom Sportscomp.

Tous droits de reproduction réservés

PAYS :France
PAGE(S) :64-70;72-73
SURFACE :867 %
PERIODICITE :Bimensuel

DIFFUSION :27745
JOURNALISTE :Royal Enfield

► 10 avril 2019 - N°412

Continental GT

L'Interceptor (ici en action) et la Continental GT partagent les mêmes châssis et twin de 650 cm³. Elles offrent le plaisir simple et essentiel de la moto dépourvue de tout artifice superflu. Un vivifiant retour aux sources !

Interceptor
6 490 €
202 kg à sec
47 ch

Tous droits de reproduction réservés

MOTO Journal L'HEBDO DES MOTARDS

PAYS :France
PAGE(S) :64-70;72-73
SURFACE :867 %
PERIODICITE :Bimensuel

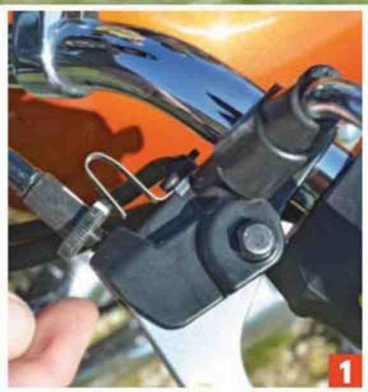
DIFFUSION :27745
JOURNALISTE :Royal Enfield

► 10 avril 2019 - N°412

ESSAI // Royal Enfield 650 Continental GT et Interceptor

J'ai un peu grossi, non ???? Non, non, c'est la moto qui est fluette et menue...

Si les monocylindres Royal Enfield ne manquent pas de charme, difficile de ne pas admettre que quelques chevaux leur font défaut. L'arrivée enfin des Continental GT (le café-racer) et Interceptor (le roadster), animées par le même twin parallèle de 650 cm³ calé à 270°, nanti de 4 soupapes par cylindre, développant pile les 47 ch offrant donc l'accès au permis A2 (logé dans un châssis identique), s'en vient combler à la fois cette lacune et les amateurs de pur look rétro. Bien sûr, les aficionados de technologie, les surexcités de la poignée de gaz et les mangeurs de gros boudins resteront sur leur faim. Grand bien leur fasse, tant pis pour eux. Tous les autres se voient offrir l'occasion d'acquérir un joujou extra à un prix délirantifiant toute concurrence. Certes, après une première impression visuelle plutôt favorable, l'examen pointilleux détecte vite soudure disgracieuse, clignotant banal, rétroviseur peu valorisant et bouchon dépourvu de charnière dévoilant un orifice de réservoir à la peinture peu soignée. Certes, les deux compteurs à aiguille se contentent de voyants peu lisibles, de l'odomètre et de deux trips. Certes, ici, point d'électronique, outre l'injection et l'ABS. Eh ouais, les petits gars, il vous faudra gérer la horde de canassons indiens à la seule finesse de vos neurones et poignet droit !



1. Cette petite pièce de métal est censée empêcher le dérèglement de la garde de l'embrayage. Mais elle n'était pas présente sur toutes les motos de l'essai. **2.** Bybre, ça veut dire By Brembo. C'est sans doute moins prestigieux que la marque qui monopolise le freinage en MotoGP, mais ça vous stoppe les 650 sans barguigner ! Les pneus Pirelli Phantom Sportscomp n'ont pas eu l'occasion de révéler la moindre faiblesse lors de ce court essai sur sol sec.

VIRIL, LE VROUM

Flippez donc pas, vous y arriverez trop facile... Les deux motos ont une selle à la hauteur raisonnable. On a l'arpion

Tous droits de reproduction réservés

MOTO Journal L'HEBDO DES MOTARDS

PAYS :France
PAGE(S) :64-70;72-73
SURFACE :867 %
PERIODICITE :Bimensuel

DIFFUSION :27745
JOURNALISTE :Royal Enfield

► 10 avril 2019 - N°412

3. Ça, on risque pas d'être distrait par des foules d'infos affichées sur un écran de 12 pouces TFT en couleur HD Dolby stéréo ! Deux cadrans ronds à aiguille, le minimum syndical en ce qui concerne les voyants, l'odo, deux trips, la jauge d'essence et zou, regarde la route, camarade ! **4.** La selle de l'Interceptor. A une époque où les tranches de béton sont à la mode, il est bon de compter sur un peu de moelleux et d'avoir de la place pour se bouger le c... je veux dire pour se déplacer le popotin durant les longs trajets ! **5.** Phare rond tout ce qu'il y a de plus classique, clignotants dépourvus de tout prestige, câbles telles les lianes de l'inextricable jungle... Faut bien faire des économies quelque part !

Tel H.G. Wells, Royal Enfield met en vente une **machine à remonter le temps !**

bien ancré au sol, la fesse accueillie avec égards, et c'est d'un doigt impatient que l'on actionne le démarreur. Le *vroum* qui s'élève est suffisamment viril sans être assourdissant. La première s'enclenche comme dans un beurre dont l'embrayage a la douceur. Et c'est parti pour un kif motard en toute simplicité ! La partie-cycle est sainissime. Bon, quelques confrères particulièrement offensifs auront estimé que, dans des conditions d'utilisation un peu poussées, la fourche ceci-cela et que l'hydraulique gnaragnagna. Peut-être. N'empêche que le poireau, l'apaisé et tout autre lambin guère concerné par la quête puérile de la pure performance n'aura cure de ces limites. Les suspensions, signées RE, dont seule la précharge arrière est réglable, font le job. Si, avant chaque départ en balade, vous avez le besoin irrépressible de chipoter de la détente ou de trifougner la compression pour traquer un malheureux dixième qui ne vous a rien fait, passez votre chemin. Pareil s'il vous plaît de farfouiller pendant des plombes en quête du taux d'antipatinage qui s'accordera au mieux avec le frein moteur établi par la cartographie selon les mesures effectuées par des capteurs pléthoriques. Sur ces twins, on grimpe à bord, on se pose la miche sur une vraie selle, on tourne la clé, un coup de pouce et on est prêt ! Trop facile, trop bon !

Le 28 avril, se tiendra la One Ride : partout dans le monde, les enfieldistes réunis s'en iront rouler !

SOURCE VIVE

Le moteur, qui, avec ses cotes 78 x 67,8 mm, rompt avec la tradition longue course des monos maison, est une source vive de douces

Historique
DES SIXTIES À LA VÉRO-RÉTRO

Twin vertical de 692 puis 736 cm³ produit de 1960 à 1970, l'Interceptor de jadis ne jouit certes pas du prestige de la Norton Commando ou de la Matchless G50 dans la mémoire collective motocycliste. N'empêche qu'elle allait bien, comme le rappelle un article paru récemment chez nos excellents confrères de *Moto Revue Classic* (n° 101 de novembre-décembre 2018), qui nous ont gentiment fourni cette photo. Le moteur longue course, la boîte à 4 rapports, les freins à tambour et les deux carburateurs ont laissé place à un twin supercarré relié à une boîte six et alimenté par injection, des disques étant chargés de stopper l'équipage. Mais, alors que la plupart des néo-rétro ont cédé aux sirènes de l'électronique triomphante, la mise au goût du jour (et en conformité aux normes) de l'Interceptor ne dénature pas le plaisir authentique d'une moto simple comme jadis, ou presque. On pourra donc qualifier la néo-Ceptor de moto véro-rétro !

Alexandre Krassovsky

La Continental GT en coloris *ice queen*, facturé 200 €.

Tous droits de reproduction réservés

MOTO Journal L'HEBDO DES MOTARDS

PAYS :France
PAGE(S) :64-70;72-73
SURFACE :867 %
PERIODICITE :Bimensuel

DIFFUSION :27745
JOURNALISTE :Royal Enfield

► 10 avril 2019 - N°412

ESSAI // Royal Enfield 650 Continental GT et Interceptor

sensations mécaniques. Sûr que feu notre ami Lionel "Yoyo" Boloré, qui nous a quittés il y a maintenant 12 cruelles années, l'aurait trouvé à son goût (je souhaite d'ailleurs lui dédier cet essai, en souvenir des joyeuses joutes verbales qui nous opposèrent jadis, lui farouche partisan du twin pouss... du bicylindre pétillant, tandis que je louangeais inlassablement

Non loin d'Arcenant (21), parmi les glorieux climats bourguignons.

1. On trouve sur l'Interceptor ce renvoi de sélecteur, absent sur la GT. Les repose-pieds étant reculés de quelque 6 cm sur cette dernière, le passage sur le rapport supérieur y est moins naturel (mais, selon le staff de la Sima, l'importateur, ça se règle facile).
2. Ce pare-carters en option et en acier inoxydable est vendu 129 € la paire. Si la tubulure d'échappement semble massive, c'est qu'une double paroi la prémunit du jaunissement.

le 4-cylindres en ligne *made in Iwata*). Râpeux comme il faut, vibrant juste, montant gaiement sans endécidébiliter l'entourage, le twin Royal Enfield tracte linéaire, mais valeureux, jusqu'à un rupteur situé aux zalentours de 7 500 tours, qu'on aura la fierté de tilter çà et là à la faveur d'un horizon dégagé.

GUIGNETTE SUR LA GALETTE

Evidemment, à une époque où la moindre sportive 1000 crache de série ses 200 bourrins survoltés, chanter la louange d'une grosse quarantaine de percherons bonasses fera sourire les narquois shootés à la testostérone

Interceptor vs Conti GT

Les différences entre les deux

Ces deux motos ont exactement les mêmes moteur et châssis. Leurs principales différences, outre l'esprit (roadster cool pour l'Interceptor, café-racer plus incisif pour la GT), sont minimes et listées ci-dessous.

	Continental GT	Interceptor
Réservoir	12,5 litres	13,7 litres
Empattement	1 398 mm	1 400 mm
Hauteur	1 024 mm	1 165 mm
Poids à sec	199 kg	202 kg
Hauteur de selle	793 mm	804 mm
Largeur	744 mm	789 mm

Les platines de repose-pieds de la Conti sont, en outre, reculées de quelque 6 cm par rapport à celles de la Ceptor, ce qui éloigne le sélecteur et, à mon goût pédestre, nuit à la fluidité des changements de rapport. Mais le staff de la Sima assure que cela se règle...

Tous droits de reproduction réservés

PAYS :France
PAGE(S) :64-70;72-73
SURFACE :867 %
PERIODICITE :Bimensuel
DIFFUSION :27745
JOURNALISTE :Royal Enfield
► 10 avril 2019 - N°412

C'est parmi la verte campagne que ces twins espiègles **révèlent leurs talents et saveurs**

Je ne connais de sérieux ici-bas que la culture de la vigne, aurait affirmé Voltaire. Il aurait sans doute estimé que la Continental GT, ici en coloris black magic, n'a rien d'une plaisanterie !

Historique

LA CONTINENTAL GT 535 (2013-2018)

Avant, quand elle était animée d'un mono de 535 cm³, la Continental GT était une moto extrême. Position tout sur l'avant induisant un appui des poignets sur des bracelets cassants, selle évoquant plus le béton armé que la ouate qu'on préfère, suspensions orientées sport et donc fermes, genoux heurtant toul'temps un réservoir peu accueillant... Sûr qu'au guidon de pareil bout de bois, le café-raceriste était motivé pour rallier le prochain bistrot et se soulager fissa le pétrousquin dans un bon fauteuil club (le moindre tabouret eût aussi bien fait l'affaire)... Sauf que son monocylindre de 510 cm³ n'avait, lui, rien d'extrême avec ses tout petits 29 ch à 5 000 tr/mn, et pénalisait fort le teigneux soucieux de tous les pourrir. Du fait de ce positionnement quelque peu shadoque, la carrière de ce racer poussif ne fut guère glorieuse (784 ventes entre 2013 et 2018, chiffres fournis par l'exquise Anna, de *l'Officiel du Cycle*).

La Continental GT d'aujourd'hui, nantie d'un twin de 47 ch au rayon d'action bien plus large et d'une partie-cycle à vocation généraliste,

rencontrera-t-elle plus de succès ? A l'issue d'un petit run dans la campagne bourguignonne, cela semble probable... Châssis et moteur bien accordés permettent d'envisager la balade sereine comme la p'tite bourre sympathique. La position et la selle sont bien plus accueillantes, les suspensions bien plus souples. Certes, mes genoux ne pouvant enserrer le réservoir se sont souvent heurtés au haut moteur, et la biellette d'embrayage à parfois eu un douloureux contact avec mon tibia droit... Ces désagréments sont-ils liés à ma seule morphologie d'ex-trois-quarts centre ? Toujours est-il que la Conti d'aujourd'hui, en mettant un peu d'eau dans son café de course, voit la palette de ses arômes et utilisations élargie. Et la Sima vise les 800 ventes pour 2019 !

Tous droits de reproduction réservés

MOTO Journal L'HEBDO DES MOTARDS

PAYS :France
PAGE(S) :64-70;72-73
SURFACE :867 %
PERIODICITE :Bimensuel

DIFFUSION :27745
JOURNALISTE :Royal Enfield

► 10 avril 2019 - N°412

1. et 2. Ce coloris *ravishing red* ravira sans doute les supporters des stades rennais et toulousain... Cette moto a été personnalisée par la grâce de quelques équipements : les rétros touring à 149 €, les soufflets de fourche à 39 €, la bulle courte à 79 €, les embouts de guidon argent à 39 €, le sabot en alu à 79 € et la mousse de guidon à 29 € **3.** Il n'y a guère de place sous la selle. Le sac en plastique marqué OK abrite la trousse à outils.

On pourra faire le beau, avec ces motos, **mais aussi rouler !**

et les énervés de tout poil. Chacun sa philosophie ! Rouler sur ces twins, c'est comme un repas entre amis. Quand sont au rendez-vous bonne chère, bons vins et bonne compagnie, a-t-on envie de tout bâfrer en un quart d'heure merci m'sieur dames à la prochaine ? Meuh non ! On mâche bien, on savoure chaque bouchée, on hume le bouquet, et chaque plat met en valeur les convives réunis. C'est pareil avec l'Interceptor et, dans une moindre mesure, avec la GT : ce sont des motos qui offrent suffisamment de sensations pour procurer à leur pilote le plaisir intrinsèque de la pratique tout en se faisant oublier, par leur facilité et leur naturel. On pourra donc à leur guidon capter les odeurs printanières, débusquer le lièvre mutin ou suivre de l'œil le milan qui plane. Mais aussi affronter le périphérique, voire un peu de voie rapide et, le soir venu, le regard des badauds en terrasse. Et tout ça, guignette sur la galette, sans trop craindre l'œil noir de son banquier ! ×

Économique
LES MONOCYLINDRES À LA BAISSE !

L'arrivée des twins dans la gamme Royal Enfield induit une baisse sensible des prix des monocylindres de la marque ! Ainsi le trail Himalayan, de 410 cm³, 24 ch à 7 250 tr/mn et 185 kg à sec, disponible en coloris *snow* (blanc, à droite en haut), *granite* (noir) ou *sleet* (arlequinade de gris) sera à vous contre 4 695 €. La Bullet, dont la production n'a jamais cessé depuis sa naissance en 1933, roadster de 499 cm³, 27 ch et 195 kg dispo en *forest green* (vert) ou noir, vous demandera 5 195 €. Quant à sa déclinaison Classic, dont les coloris sont *black*, *stealth black* (noir), *army battle green* (kaki), *chrome green* (logo de réservoir sur fond kaki), *gun metal grey* (gris), *Redditch red* (rouge), *squadron blue* (à droite en bas) et *chrome black* (fond de logo noir), le premier prix est de 5 595 €. La garantie sur les monos reste à 2 ans, pièces, main-d'œuvre et assistance routière 24/24 incluse.

Tous droits de reproduction réservés

MOTO Journal L'HEBDO DES MOTARDS

PAYS :France
PAGE(S) :64-70;72-73
SURFACE :867 %
PERIODICITE :Bimensuel

DIFFUSION :27745
JOURNALISTE :Royal Enfield

► 10 avril 2019 - N°412

Tous droits de reproduction réservés

MOTO Journal
PAYS :France
PAGE(S) :64-70;72-73
SURFACE :867 %
PERIODICITE :Bimensuel
DIFFUSION :27745
JOURNALISTE :Royal Enfield
► 10 avril 2019 - N°412

ROYAL ENFIELD 650 INTERCEPTOR

6 490 € // 202 kg à sec **// 47 ch**

(entre parenthèses, données de la Continental GT)

FICHE TECHNIQUE

Version, millésime	Interceptor, 2019
Prix	6 490 € (6 690 €)
Coloris	*orange crush ; ravishing red, baker express* : 6 690 € ; *silver spectre* (gris), *glitter & dust* (chrome), *mark three* (noir) : 6 990 € (GT : *black magic* (noir) ; *ice queen* : 6 890 € ; *mister clean* (chrome) : 7 090 €)
Garantie	3 ans pièces et m.-o., km illimité
Importateur	Sima, http://www.simamoto.fr
MOTEUR	
Type	bicylindre parallèle calé à 270°, refroidi par air et huile
Distribution	1 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	648 cm³
Alésage x course	78 x 67,8 mm
Puissance maxi	47 ch à 7 250 tr/mn
Couple maxi	52 Nm à 5 250 tr/mn
Alimentation	injection électronique
Electronique	ABS et pi cétout et ça va très bien comme ça !
Boîte de vitesses	à 6 rapports
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Trans. secondaire	par chaîne
PARTIE-CYCLE	
Cadre	double berceau tubulaire en acier
Suspension avant (débattement)	fourche télescopique Ø 41 mm (110 mm)
Réglages avant	que dalle, et ça manque pas
Suspension arrière (débattement)	mono-amortisseur (88 mm)
Réglages arrière	précharge
Frein avant	1 disque Ø 320 mm, étrier ByBre à 2 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 220 mm, étrier à 1 piston
Pneus	100/90 x 18 ; 130/70 x 18
Réservoir	13,7 litres (12,5)
Poids	202 kg à sec (199)

ROYAL ENFIELD 650 INTERCEPTOR

ÉQUIPEMENT

▷ DE SÉRIE Euh... Un compteur, un compte-tours, deux rétroviseurs... Pas même de warnings et zéro led... Ah si, les durites de frein en acier tressé !

▷ EN OPTION Compatibles avec les deux modèles Rétroviseurs touring (149 €), soufflets de fourche (39 €), pare-carters en acier, compacts ou larges, inox ou poudre noire (129 €), paire de sacoches souples (189 €, charge maxi 3 kg), support desdites (59 €), bulle courte (79 €), haute (99 €), sabot en alu (79 €), diabolos de bras oscillant (39 €), embouts de guidon noirs ou argent (39 €), écrous de fixation d'amortisseur arrière (42 €), cache-rampe d'injection noir époxy (45 € la paire), couvercle du bocal de maître-cylindre (n.c.).

Pour la Continental GT Selle monoplace (129 €), capot d'icelle blanc ou noir (79 €), capot de selle biplace, blanc ou noir (99 €), rétroviseurs d'embout de guidon (149 €), plaques de protection des platines de repose-pieds (39 € le jeu).

Pour l'Interceptor Mousse de guidon (29 €), plaque de protection de platine de repose-pied droite (32 €).

NOTRE VERDICT

➥ Si, pour vous, la pratique de la moto est synonyme de performance ultime, de matériaux prétendus nobles à profusion, de raffinements techno-électro à faire pâlir les gars d'la Nasa et que vous avez les moyens, vous avez probablement terminé la lecture de cet article dès sa double page d'ouverture... Mais si vous estimez que la simplicité a son charme, qu'on peut se faire plaisir avec moins de 50 ch, que la légèreté prime sur l'équipement et que votre budget n'est pas illimité, ces deux twins 650 véro-rétro sont faits pour vous ! Moteur enjoué et châssis sain offrent les joies pures et fondamentales de la moto. Les plus saignants se tourneront vers la Continental GT, à qui guidons-bracelets et repose-pieds reculés donnent une saveur café-racer et incitent plus à l'attaque. Quant à l'Interceptor, sa position plus droite octroiera à son pilote un surcroît de confort appréciable. Et comme Royal Enfield les garantit 3 ans, pièces, main-d'œuvre et assistance 24/24, on peut effectivement estimer qu'il faudrait être (nanti d'un pognon de) dingue pour dépenser plus !

LES RIVALES

Benelli 500 Leoncino
5 999 € // 47,5 ch // 170 kg à sec

Kawasaki W 800 Street
10 049 € // 48 ch // 221 kg à plein

Moto Guzzi V7 Stone
8 599 € // 52 ch // 212 kg à sec

Triumph Street Twin A2
9 400 € // 47,5 ch // 198 kg à sec

Tous droits de reproduction réservés