

Par Jef Rancurel
de Cruzilles-lès-Mépillat (01).
jfr.concept@wibox.fr

Simple, facile et lookée !

ROYAL ENFIELD 650 TWIN INTERCEPTOR

Ce n'est pas l'Arlésienne mais depuis plus d'un an, on attendait la venue de ce nouveau 650 Twin. Les ingénieurs de chez Royal Enfield ont pris leur temps pour peaufiner leur projet et c'est une véritable réussite.

Conçue autour d'un nouveau moteur, cette machine a fait l'unanimité de tous les essayeurs qui ont pu se rendre aux essais de la marque organisés à l'étranger et qui l'ont tous trouvée particulièrement bien née.

Il reste à s'en convaincre par soi-même puisque l'indépendance et l'impartialité des essayeurs-lecteurs du JDM sont bien connues.

Présentation statique

C'est une Interceptor de démonstration qui est arrivée la première à la concession Atelier Orange Mécanique de Charnay-lès-Mâcon. Dans sa livrée orange Candy et avec ses logos en relief, elle en jette déjà à l'arrêt.

Nous sommes donc en présence d'un bicylindre vertical face à la route de 648 cc calé à 270° à un ACT et 4 soupapes.

On remarque immédiatement, pour les amateurs de la marque, les progrès faits sur la finition avec un meilleur soin apporté au passage des durits et autres câbles. Radiateur d'huile et sondes lambda sont bien intégrés. On trouve d'origine des durits de frein blindées type "aviation", une poignée de maintien pour le passager, des bavettes de garde-boue amovibles avant et arrière et une béquille centrale. Le bouchon de réservoir ferme à clé mais n'est pas sur charnière et le klaxon est aux normes indiennes : puissant, vu leur circulation !



Le moteur est à lui seul une belle pièce avec son gros carter ovoïde droit à l'ancienne. Le style néo-rétro est bien respecté et l'usine a su reprendre les codes de son ancêtre, l'Interceptor 750 de la fin des sixties.

Présentation dynamique

Enfourchons la belle et roulons. Démarrage à la première sollicitation et ralenti stable immédiatement sans starter, merci l'injection ! Les deux beaux pots chromés incluant les

catalyseurs distillent déjà un ronronnement des plus sympathique.

La selle plate paraît dure et s'avèrera ferme mais pas inconfortable. Sa longueur permettant à tous, quelque soit sa taille, de bien trouver sa position plus ou moins reculée. L'assise basse et les 200 kg permettent des manœuvres faciles à basse vitesse et en ville. Dès les premiers tours de roue, on note une prise en main et une ergonomie parfaites. La moto met immédiatement en confiance sans



Un beau moteur qui respecte les codes rétro de la marque. Cache inox sur le système d'injection, protège genoux sur le haut du cylindre. Gros effort d'intégration des câbles et durits. Intégration réussie du radiateur d'huile.

Beaux échappements chromés et amortisseurs arrière à bonbonne de gaz. Selle plate pour respecter le look rétro.





Compteurs ronds à l'ancienne et à aiguille. Infos complémentaires dans le petit écran à cristaux liquides : jauge essence, trip, km, etc.

qu'il y ait besoin d'"apprendre" à conduire. **Le moteur est souple**, sans vibration même dans les rétros, merci les balanciers d'équilibrage, et est franchement agréable. Les montées en régime et les reprises sont franches. Bon avec 47 cv, ce n'est pas une Moto GP mais elle fait parfaitement le boulot pour lequel elle a été étudiée et conçue.

C'est quand même plutôt une machine pour les petites routes qui tournent plutôt que d'autoroute. On est à 100/110 à 4200/4500 RPM et ça ronronne gentiment. Dans le sinueux, la moto s'inscrit très facilement en courbe et est vive dans les enchaînements, la direction est précise et neutre. **La fourche** Paioli de 41 mm ne possède aucun réglage, les amortisseurs arrière Gabriel à bon-

bonne de gaz séparée sont plutôt bons mais à laisser sur la première position car ils sont trop secs autrement. Attention tout de même à de possibles réactions de fourche sur mauvais revêtement quand on la pousse vraiment. **Les pneus** Pirelli Phantom en 100 et 130 mettent en confiance avec un bon grip, au moins sur le sec. Les jantes à rayons ne sont pas tubeless.

Les commandes sont douces et précises, embrayage agréable. J'ai seulement trouvé que la boîte accrochait un peu au passage des vitesses mais il n'y a que moi, alors ! Après rodage (1 000 km), cela pourra disparaître. L'instrumentation possède deux trips et la jauge d'essence mais pas d'indicateur derapport engagé. Par contre, tout est en plastique !

En conclusion, une très bonne petite moto, bien conçue pour son segment d'utilisation dont le deuxième prénom pourrait être "homogénéité".

Laissons le mot de la fin au concessionnaire : "La moto de l'année avec un rapport qualité/look/prix imbattable. On revient à des motos simples, les Indiens ont tout compris : une réussite ! En revanche, il manque un peu de caractère moteur. C'est un peu trop linéaire mais c'est conçu pour s'adapter au plus grand nombre."


L'Interceptor 650 a remporté en 2019 le prix de la moto de l'année (IMOTY), face à la Yamaha R15 et la TVS RR Apache 310. www.imoty.org



Freinage. À la prise des freins, les éléments Bybre sont très corrects avec un bon feeling à l'avant. Le seul disque avant de 320 mm suffit largement, secondé par un 240 mm à l'arrière. Je n'ai pas senti de déclenchements intempestifs de l'ABS.

Aspects pratiques

La moto possède une trousse à outils pratique et assez bien fournie. En revanche, aucun autre espace de rangement sur la moto, ne serait-ce que pour le gilet jaune. Filtre à huile très accessible, contrôle de niveau par hublot à droite et remplissage du même côté sur le bloc moteur.

 L'emplacement de la batterie n'est pas pratique pour brancher le chargeur de maintien en hiver, si on ne roule pas...

Tension de chaîne classique par roue tirée, béquillage sur la centrale facile.

La consommation s'établit autour de 4/4,5 litres et avec un réservoir de 13,7 litres, l'autonomie sera très correcte.

Question budget

La moto essayée coûte 6 490 €, comme les autres modèles en coloris uni. À 6 690 €, ce sont les modèles multi-teintes et en version chrome, elle est à 6 990 €. C'est très raisonnable. La concurrence va pleurer, je crois.

Toutes sont garanties 3 ans avec 3 ans d'assistance compris. Les révisions, après le rappel des 500 km, se feront tous les 10 000 km ou tous les ans. ■



Fiche technique

Selon données constructeur

MOTEUR

Type : bicycl. en ligne, 4T,
refroidis. air et huile, IACT
Cylindrée : 648 cm³
Puissance : 47 cv à 7250 tr/min
Couple : 52 Nm à 5250 tr/min
Boîte de vitesse : 6 rapports
Transmission : par chaîne

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau, tubulaire acier
Réservoir : 13,7 L
Hauteur de selle : 804 mm
Poids : 202 kg à vide
À partir de 6 490 €
Éligible permis A2

Les +

- Cohérence de la machine et du concept
- Esthétique néo-rétro réussie
- Qualité moteur
- Son des échappements
- Prix

Les -

- Encore beaucoup de plastiques (mais il faut bien contenir le poids et le prix)
- Absence d'indicateur de rapport engagé
- Fourche perfectible ?