

à l'essai | ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT 650 | 6690 €



ROYAL

DERNIÈRE ÉVOLUTION DE LA ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT,
CE CAFÉ RACER DÉLICIEUSEMENT VINTAGE FIGURE COMME
L'UN DES MEILLEURS PLANS POUR LES PERMIS A2.

AU BAR



Royal Enfield Interceptor 650

Fondée en Grande-Bretagne en 1901, **Royal Enfield** figure parmi les plus anciennes marques de moto, réputée dans les années 1950 avant de fermer ses portes, en 1967. Mais l'usine de production indienne de Madras Motors, fondée en 1956, a permis de maintenir la production des machines. Tombée sous la coupe du groupe indien Eicher Motors en 1993, **Royal Enfield** a modernisé sa gamme pour répondre aux nouvelles normes et aux attentes du marché européen. Lors de notre essai de la **Royal Enfield** Continental GT 535, en 2015, nous avons apprécié l'esprit authentique de ce *Café racer*, étroitement inspiré du modèle de 1967, malgré des performances légères et une finition sommaire.

Mais le nouveau millésime 2019 est franchement épatant. Dotée d'un tout nouveau bicylindre en ligne de 648 cm³, la **Royal Enfield** Continental GT 650 développe 47 ch, soit la puissance maxi autorisée pour les jeunes permis. Un bloc volontaire jusqu'à 7 000 tr/mn, permettant de propulser les 199 kg de la machine à 160 km/h. Grâce à un balancier d'équilibrage, ce moteur ne vibre pas d'un iota et ne chauffe pas les pattes dans les bouchons, preuve de l'efficacité de son refroidissement par air et huile. Assez souple en ville, cette mécanique bien élevée s'accompagne d'une boîte de vitesses à 6 rapports, aussi douce que

LOOK,
CONSO,
MOTEUR, CE
NOUVEAU
MILLÉSIME
EST ÉPATANT

précise. Notre modèle d'essai disposait, en outre, d'une ligne d'échappement "en cours d'homologation", à la sonorité très flatteuse. Dotée de chicanes amovibles, cette double sortie en inox, de conception maison, est facturée environ 650 €. Assez lourd, ce *Café Racer* au cadre d'acier n'offre pas la maniabilité d'un roadster moderne, mais peut compter sur sa taille fine pour faciliter sa prise en mains. Bien motorisé, il peut aussi s'appuyer sur une partie cycle très saine, avec une fourche bien retenue et deux bons amortisseurs arrière à gaz et huile. Les pneus Pirelli de série encaissent les 52 Nm de couple sans broncher et le freinage avec ABS se montre très rassurant. Pour chipoter, on pourra reprocher un déclenchement un peu rapide de l'ABS à l'arrière. Mais cette **Royal Enfield** se montre très bien sous tous rapports et fait preuve d'une polyvalence inespérée.

Durant notre essai à bon rythme, nous avons relevé une consommation moyenne très raisonnable de 4,8 l/100 km, qui compense la modeste capacité du réservoir (12,5 l). En revanche, le témoin de réserve clignotait à partir de 156 km, alors qu'il restait encore 5 litres de carburant. La finition est plutôt soignée, avec une belle peinture, des câblages bien planqués, et même des durites de freins en métal tressé. On pourra toujours critiquer la présence de

plastique sur les clignotants et le garde-boue avant.

Accessible à partir de 6 690 €, la **Royal Enfield** Continental GT 650 est à prix cadeau. Elle se décline aussi en version Interceptor, avec un réservoir rond, un guidon plus haut et une selle spécifique, à partir de 6 490 €. ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR

auto MOTO **NOTRE VERDICT**

Belle, bien fabriquée et très bien éduquée, la **Royal Enfield** Continental GT 650 figure comme notre coup de cœur de l'année.

Caractéristiques

Moteur : bicylindre 648 cm ³	
Puissance (ch à tr/min)	47 à 7 250
Couple (Nm à tr/min)	52 à 5 250
Poids (kg)	199
Hauteur de selle (mm)	793
Réservoir (l)	12,5
Conso moyenne (l/100 km)	4,8
Prix	6 690 € (noire)

On aime

- ✓ Look canon
- ✓ Confort correct
- ✓ Freinage honorable
- ✓ Tarif/conso

On aime moins

- ✓ Poids
- ✓ Jauge peu fiable
- ✓ Autonomie limitée