

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

La sœur de l'Interceptor, j'ai nommé la Continental GT, n'en diffère que par des aménagements esthétiques ou des modifications destinées à accentuer son côté café-racer. En tant que possesseur d'une Conti GT, j'ai voulu tester cette dernière version.

Comme tout café-racer qui se respecte, elle a des guidons bracelets, fixés sous le té supérieur et apparemment réglables. La position qu'ils procurent n'est pas trop radicale et n'oblige pas à être trop en appui sur les poignets. La différence se fera surtout sentir sur les freinages et sur mauvais revêtement où les chocs sont retransmis plus directement dans les bras.

Elle est équipée également de commandes reculées qui améliorent, à mon avis, la position pour les plus grands.

Le réservoir est différent et rappelle celui de la défunte 535 GT monocylindre, il contient seulement 12,5 L.

La selle biplace à dossier est également spécifique au modèle, elle peut être équipée d'un capot de selle en option. Je l'ai trouvée plus confortable que celle de l'Interceptor.

Bizarrement, ce modèle n'a plus de béquille centrale ? C'est pourtant bien pratique. Elle pèse trois kg de moins que sa consœur, il fallait bien les trouver quelque part !

Tout le reste de la moto est identique à l'Interceptor.

Interceptor VS Continental GT

À l'essai, on retrouve toutes les qualités de l'autre modèle mais le changement de position, plus en appui sur l'avant, apporte un comportement plus sportif sur route avec une liaison au train avant plus directe. On a sent plus précise en entrée de courbe et on a l'impression d'aller plus vite.



Guidons bracelets réglables fixés sous le té supérieur.

ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT 650 TWIN



L'avis comparatif d'un possesseur de Continental GT 535

Le nouveau modèle 650 Twin a poussé à la retraite la 535 monocylindre apparue en 2013 qui n'est plus produite alors que les 500 Bullet, elles, restent au catalogue.

Comparer la 650 et la 535 relève de la gageure car les motorisations sont trop différentes. Le 535 est dérivé du moteur existant depuis des décennies, longue course et culbuté, le Twin est moderne, lui.

Sur la 535, le cadre conçu chez Harris est le même que sur les 650, ce qui laisse entendre que l'arrivée des bicylindres était prévue bien avant 2013, date de sortie des 535 !

Il est donc surdimensionné sur la 535 et la moto est beaucoup plus "raide" mais en virage, la vieille se rattrape par une efficacité encore plus grande. Les freins sont aussi les mêmes. Côté motorisation, les 17 à

18 chevaux de différence en faveur du Twin font que les performances ne sont plus de la même planète : 140 en pointe, quand ça descend et une moto "libérée" avec la 535 ; contre 180, selon certains essayeurs à l'étranger, avec la 650.

Mais la 535 a le charme de son "gromono" qui fait bien "poum-poum" et est fine et belle.

D'ailleurs je n'ai pas l'intention de changer, pour l'instant, mon vieux mono contre une belle GT 650. En plus, ils ne la font pas encore en rouge, alors... En effet pour moi et comme son ancêtre la 250 des sixties, une Conti GT doit être rouge !

Mais on sait bien qu'il ne faut jamais dire "jamais".

À suivre donc et l'aventure continue...

En revanche, on ressent plus le travail limite de la fourche dans certaines conditions et vibrations et rebonds remontent directement dans les bras. La moto est donc plus exigeante et plus fatigante que le roadster sur certains parcours.

Mais roadster ou café-racer, ça sera à chacun de choisir selon ses goûts et son portefeuille car la GT est un peu plus chère : de 6 690 € pour le modèle présenté à 7 090 € pour le modèle chrome.



Motos prêtées par l'Atelier Orange

Mécanique

200, chemin des Berthilliers

71850 Charnay-lès-Mâcon

contact@atelier-orangemecanique.fr

Gérant : Jocelyn Lecuelle

