

■ ROUE DANS ROUE

ENFIELD BULLET

L'originale ou la copie ?



L'une est plutôt virile,
l'autre féminine, mais à la ville comme
aux champs nos deux moitiés
visent la même clientèle, en empruntant
toutefois des chemins différents.

KAWASAKI ESTRELLA

Par Serge Garcia

Ceux qui affirment que nos deux motos sont des sportives hors-pair prononcent des contre-vérités. Et j'entends déjà le cœur des poètes : « Ben alors, à quoi ça sert ? » Evidemment ceux-là ne peuvent pas comprendre l'intérêt d'une moto de seulement 20 chevaux... et qui n'a même pas la coquetterie d'une avance à l'allumage manuelle.





L'Enfield rend
20 kilos à l'Estrella
et ça se sent
à la conduite.
Mais ce sont
ses imperfections
qui lui donnent
son caractère.

De la technologie
moderne
(freins à disque),
une ligne rétro (pot
d'échappement
saucisson, roues
à rayons), vous dosez
savamment le tout
et vous obtenez
la Kawasaki Estrella,
une réalisation
du meilleur goût.



POUR

ENFIELD BULLET

- ▲ "Capital sympathie"
- ▲ Prix attractif
- ▲ Authentique ancienne (caractère et bruit moteur)

KAWASAKI ESTRELLA

- ▲ Grande facilité d'accès
- ▲ Efficacité générale
- ▲ Ligne rétro réussie

L'une est née en 1948 (et l'on peut même trouver une ascendance avant-guerre), l'autre est toute récente, une vraie-fausse ancienne en somme. Et ne demandez pas laquelle ou votre peine serait de lire d'un trait la collection complète du Motocyclotiste !

L'une est toute en douceur, facile et à mettre entre toutes les mains, l'autre est beaucoup plus exclusive avec son absence de démarreur et sa conception ancienne.

Et pourtant chacune attire l'œil par son côté rétro, commençons par une prise en main histoire d'affiner l'approche que l'on peut en avoir.

Le poum-poum du gromono

Sur l'Enfield foie de la réputation des gros monos, le démarrage est assez facile. L'ampèremètre comporte une astuce qui permet de repérer le point-mort haut pour éviter les retours. Un bon coup de kick gaz coupés et ça part : poum-poum.

La boîte est sans problème pour peu que l'on accompagne le sélecteur et je vous assure que l'on s'habitue très vite aux vitesses à droite, première en haut. On trouve facilement le point mort si on le passe dans les derniers tours de roues et de toutes manières il y a une pédale de remise au point mort. En fait le vrai problème vient d'un trou important entre la troisième et la quatrième : en montagne il y a du souci à se faire !

La tenue de route n'est pas très bonne : l'Enfield, lourde en virage serré, n'aime pas être brusquée. On sait qu'elle est une vraie moto ancienne construite en 1996 et il faut en tenir compte : les amortisseurs arrière sont durs comme du bois, la fourche est molle et a tendance à vriller en cas de freinage appuyé. Le frein avant est d'ailleurs particulièrement délicat : peu puissant dans l'absolu mais très brutal et broutant en fin de freinage. Et comme les pneus sont durs...

Le caractère moteur est sympathique comme on peut s'y attendre : une bonne petite "patate" à 2 000 tours... et plus grand chose après. On roule en croisière à 90 km/h (il paraît prudent de ne pas lui en demander plus), sans vibrations, avec juste le bruit du mono "à l'aise dans ses baskets"...

Côté confort la selle est acceptable, on en revient toujours à ces mauvais amortisseurs dès que la route se dégrade.

La vraie-fausse-ancienne

La Kawa est une fausse ancienne donc une vraie moderne, CQFD ! Tout est facile avec elle, et prévu pour l'être. Le mono délivre sa puissance dans les tours et paraît bien

CONTRE

- ▼ Frein avant excessivement brutal
- ▼ Amortisseurs arrière durs
- ▼ Vitesse de croisière limitée
- ▼ Fiabilité à démontrer
- ▼ Prix élevé
- ▼ Caractère moteur un peu fade

POINT DE VUE

Sur le papier tout les sépare et pourtant nos deux motos partagent une certaine philosophie : pas trop de plastique, ce qu'il faut de chrome à astiquer, deux roues et un bon vieux monocylindre pour remuer le tout ! Les efforts esthétiques de Kawasaki sont louables et la petite Estrella est agréable à l'œil. Un des points forts de cette moto est qu'elle est très basse, ce qui a ravi ma compagne. De plus, sa légèreté lui donne des aptitudes citadines tout en la rendant agréable en usage promenade.

La Bullet appartient quant à elle à un autre âge et même si elle est également basse de selle et relativement légère, son "antimodernisme" pour ne pas dire anticonformisme (kick, sélecteur de vitesses au pied droit...) pourrait en rebuter plus d'un, voire plus d'une. Hormis ces détails (tout compte fait sympathiques), l'Indienne est une moto facile à prendre en main qui vous conduira, à la ville comme à la campagne, au bout du monde. L'Enfield est amusante et attachante grâce à son caractère de gros monocylindre, un 500 longue-course qui arrache au démarrage, qui vibre et pète, caractère que l'on ne retrouve pas sur la petite Estrella, c'est bien dommage. A quand une Estrella 500 ?

Philippe Bidaut

• Royal Enfield owners club de France, Pierre Martin, 12 avenue Colbert, 77330 Ozoir-la-Ferrière.

plus vif que celui de l'Enfield dans l'absolu malgré une cylindrée inférieure de moitié ; d'ailleurs tout en haut il cogne un peu du vilebrequin, est-ce dangereux docteur ? Autre question : mené tambour battant, le petit mono sera-t-il plus fiable que le gros mono mené tranquillement ? Admettons l'égalité dans ces conditions, tout en accordant de meilleures accélérations à la japonaise et des sensations plus agréables pour l'Indienne, car il faut bien le reconnaître, l'Estrella ne délivre pas grand-chose de ce côté ; même la sonorité de l'échappement est très quelconque.

Sinon l'Estrella est bien élevée. Son habitabilité est limitée, et même très limitée en duo, mais vraiment elle ne peut effrayer personne, même pas le parfait débutant. Un très grand gabarit peut-être ! Le démarreur fait démarrer la moto, les freins la font freiner, les suspensions la rendent confortable et elle est très facile à balancer dans les virages, que demander de plus ! Facile, on vous dit !

La fille de sa mère

Question ligne, l'Enfield est authentiquement "années 50", même si 40 ans de vie indienne et un "lifting" pour repasser en occident l'ont quelque peu modifiée. A propos de la Kawasaki, on a l'habitude d'évoquer une inspiration anglaise, et c'est vrai que le carter triangulaire ressemble à celui d'une Triumph ou d'une BSA. Pourtant cette petite moto me fait davantage penser à une italienne : déjà les couleurs et les rondeurs me rappellent une 300 Gilera, tandis que le carter de distribution fait très Mondial ou Benelli. Après tout comme disait le poète, qu'importe l'inspiration, pourvu qu'elle soit bonne, et l'écueil du mauvais goût est largement évité sur la mignonne Estrella !

C'est techniquement qu'un monde sépare réellement nos montures. Certes on a tiré dans le passé jusqu'à 48 chevaux de la 500 Royal Enfield, mais la course à la puissance n'est pas la tasse de thé de l'anglaise. Son moteur comporte deux arbres à cames placés juste au-dessus du vilebrequin côté droit, ce qui implique des tiges de culbutiers très longues et un moteur "sage", et si le vilebrequin

tourne côté transmission sur un roulement à billes et un à rouleaux, il se contente d'une cage à rouleaux et un coussinet à droite. Ceci ne l'aide pas à tourner à haut régime, d'autant que la bielle elle aussi tourne sur coussinets. Nous voilà fixés, le "longue course" est un moteur à l'ancienne, il demandera à être chauffé soigneusement et se satisfera de bas régimes.

Même pas de kick !

La Kawa est à côté de l'Enfield résolument moderne même si elle fait classique avec son cadre tubulaire et ses deux amortisseurs arrière. Elle possède un système de balancier anti-vibrations, un allumage électronique, deux freins à disque et même un démarreur (mais où sont les kicks d'antan ?). La conception moderne inclut un système de lubrification sophistiqué et un maximum de pièces en

**L'Estrella
a les
rondeurs
d'une
italienne**

PROPOS D'ÉPOQUE

Moto Revue de 1952 à propos de l'essai de la 350 Enfield (alésage x course 70 x 90) : « Pour ceux qui aiment le côté spectaculaire des choses (plus, bien souvent, que l'efficacité), il est évident qu'il préféreront le départ brutal d'un mono longue-course, même si après deux ou trois mille tours ses accélérations n'ont plus rien de sensationnel, à l'accélération "coulée" (ce qui ne veut pas dire "veau"), mais réelle et continue jusqu'en haut de régime d'un twin moins longue-course, carré ou super-carré. » En somme, un moteur longue-course est un moteur de frimeur et la Bullet une bécane de minet, CQFD.

mouvement tournant sur roulements. Mais la sophistication se note également dans la finition. Finition parfois esthétique (par exemple le tendeur de chaîne ne fait aucune protubérance disgracieuse à l'arrière du cylindre) mais aussi "structurelle" : les motos modernes sont parfois irritantes par leur côté "presse-bouton", mais sont réputées fiables !

Peut-on en dire autant de l'Enfield ? Pas de la même manière à coup sûr : l'anglo-indienne demandera à son pilote d'être à son écoute et d'être respectueux. Pour l'anecdote il me revient à l'esprit la lettre d'un lecteur satisfait de sa 500 Enfield après 13 000 km, mais qui affirmait avoir dû effectuer une véritable mise au point de sa moto : boisseau de carburateur qui se coince, sièges de soupapes décalés, arbre supportant la came d'allumage qui ne tourne pas rond, fuite à la boîte de vitesses, etc. Certes tout ceci doit se régler grâce à la garantie, mais il vaut mieux le répéter : l'Enfield n'est pas une moto moderne comme les autres ! ●

FICHE TECHNIQUE

MODÈLE	Kawasaki Estrella	Enfield Bullet
ARCHITECTURE MOTEUR	Mono à ACT, 2 soupapes	Mono culbuté
ALÉSAGE X COURSE	66 x 73 mm	84 x 90 mm
CYLINDRÉE	249 cm ³	499 cm ³
TAUX DE COMPRESSION	9,0 à 1	6,2 à 1
PUISSANCE AU RÉGIME DE	20 ch	22 ch à 5 220 tr/mn
ALLUMAGE	Electronique	Vis platinés
CARBURATEUR	Keihin CVK Ø 34 mm	Mikcarb VM Ø 28 mm
DÉMARRAGE	Démarrateur uniquement	Kick uniquement
EMBRAYAGE	Multidisque dans l'huile	
BOITE DE VITESSES	5 rapports au pied gauche	4 rapports au pied droit
CADRE	Simple-berceau dédoublé	Simple-berceau interrompu
DÉBATTEMENT FOURCHE	120 mm	150 mm
FREINS AV./AR.	Simple-disque Ø 300 mm/230 mm	Tambour double-came Ø 177 mm/ simple-came Ø 153 mm
PNEUMATIQUES AV./AR.	90/90 x 18/110/90 x 17	3,25 x 19/3,50 x 19
CAPACITÉ ESSENCE	14 l	14,5 l
CONSUMMATION	Entre 2,5 et 6 l	Entre 2,5 et 5 l
POIDS A SEC	144 kg	163 kg
VITESSE MAXIMALE	Environ 130 km/h	
PRIX	33 795 F	28 400 F

**L'Enfield
demandera
à être traitée
avec respect**

La 500 Enfield a traversé les décennies en restant fondamentalement la même. Notre moto est équipée de clignotants, de rétroviseurs



Enfin c'est le tableau de bord de l'Enfield qui fait le plus "riche" avec son ampèremètre... et son gros bouton noir qui nous rappelle la date de conception de l'engin. Ci-dessous, simplicité chic pour celui de la Kawa, avec tout de même un totalisateur journalier.

