

ESSAI MOTO NEUVE



par Geronimo Caradec

Elle a un sacré look la 500 Bullet. Conçue en 1948 en Angleterre, cette moto est fabriquée en Inde depuis 1957. Elle est certainement la bécane la plus vendue au monde puisque l'usine de Madras produit annuellement près de vingt mille machines de ce type. Disponible en France depuis peu elle devrait connaître le succès auprès des amateurs de motos anciennes et des petits budgets. En effet 28000 francs c'est la somme qu'il faut déboursier pour rouler à son guidon.

La 500 se différencie de la 350 par une robe où les chromes se taillent une belle part. En effet les deux gardes boue ainsi qu'une grande partie du réservoir sont chromés. Si la qualité n'est pas tout à fait au rendez-vous en ce qui concerne les G.B. avant et arrière, le réservoir est plutôt bien réussi. Le revêtement de ce dernier marie le chrome à une peinture très british surlignée de filets or. Sur les flancs du bidon trônent en belle place le nom de la marque ainsi que des "agrippes genoux" très old fashion. Seule la selle biplace semble décalée,

elle fait trop moderne.

La partie cycle identique à celle de la 350 est composée d'un cadre tubulaire simple berceau. Le système de suspension arrière est constitué d'un bras oscillant sur lequel viennent prendre place deux amortisseurs placés de manière très verticale. La jante arrière de 19" est rayonnée sur un moyeu recevant un frein à tambour simple came. A l'avant le freinage est assuré par un tambour double came. La roue avant, du même diamètre que la roue arrière, prend place sur une fourche télescopique. Les tubes de cette dernière sont habillés par des robris de couleur noire formant un bel ensemble avec l'habillage du phare. Au dessus de celui-ci viennent prendre place les deux petites veilleuses. Sur le capotage du phare on trouve le compteur de vitesse ainsi que le contacteur de phare et un ampèremètre.

Le côté droit du bloc moteur offre une vue complexe mais très esthétique. On y trouve le kick et le sélecteur de vitesse ; après tout c'est quand même une européenne. La première se trouve en haut et les trois autres en bas. Sur le carter de boîte se trouve une commande très utile en ville. Il s'agit d'un petit levier permettant à partir de n'importe quel rapport enclenché, excepté le 1er, de trouver d'un seul

geste le point mort (Warning : cette commande est tout de même manœuvrer avec délicatesse ; alors, le mec, doucement avec vos Chippewas). Un coup d'œil sur la droite du moteur permet d'observer le carter de transmission primaire qui a pour particularité d'être fixé en un seul point à l'aide d'une vis centrale.

Le démarrage au kick ne pose pas gros problème, c'est une question d'habitude. Au début la commande de sélection de vitesse est assez déroutante surtout en ville où il faut souvent jouer des rapports pour lutter contre le manque de puissance du gros mono. Mis à part ce petit inconvénient la Bullet est une moto agréable pour la ville. Son moteur est silencieux et s'il manque un peu de souffle, pour aller de feu rouge en feu rouge, ce n'est pas un gros inconvénient. La position de conduite avec les bras et les genoux généreusement écartés doit également inciter à la balade en campagne. L'autoroute n'est certainement pas son terrain de prédilection et il faut reconnaître que ses 90-100 km/h de moyenne s'accroissent assez peu avec la circulation que l'on trouve sur ce type de trajet. Il faut savoir que si l'envie ou la nécessité vous y pousse la Bullet flirte allègrement avec le 130 l'heure. Question tenue de route on est

500 ENFIELD

SPECIFICATIONS

- Moteur :** Monocylindre 4 temps
Alésage & course : 84 X 90 mm
Cylindrée : 499 cc
Taux de compression : 6,2 : 1
Carburateur : Mikcarb VM 28
Puissance maxi : 22 ch à 5220 tr/minute
Vitesse maxi : Env. 130 km/h
Allumage : Vis platinées
Démarrage : Kick
Transmission : 4 rapports
Dimension L x l x H : 2100 x 700 x 1067
Empattement : 1372 mm
Hauteur de selle : 850 mm
Garde au sol : 140 mm
Reservoir d'essence : 14,5 litres
Roue Av. : 3,25 x 19
Roue Ar. : 3,50 x 19
Frein Av. : Tambour de 177 mm, double came
Frein Ar. : Tambour de 153 mm
Poids à sec : 163 kg

très loin de ce qui se fait actuellement. Mais je suis sûr que si vous tombez amoureux de cette machine c'est certainement pas pour aller frotter vos genoux dans les virages. Question pourmandise, l'Enfield 500 consommera environ 5 litres aux 100 kilomètres. Attention c'est une machine de conception ancienne et elle n'aime pas le super sans plomb, elle se satisfait le super ou d'ordinaire mais cela devient rare à trouver.

Cette machine au look fifties fera certainement la joie de son propriétaire. Machine fiable à condition de toujours avoir un œil dessus elle est distribuée au travers l'un réseau d'une soixantaine de concessionnaires. Si vous désirez connaître celui qui se trouve le plus près de votre domicile contactez :

M.C.C. Motos
14, rue Crépet, 69007 Lyon
Tel : (16) 78.58.92.20

Remerciements à Highway 66, 18 rue Championnet, 75018 Paris, pour l'essai de la Bullet 500



Une déco très britannique pour une machine sortie tout droit des fifties



Sur le carter de boîte notez la pédale qui permet de revenir facilement au point mort



Facile pour bricoler et toutefois étanche le carter primaire est fixé par un seul boulon



Un double came comme dans le temps passé. Surprenant à l'usage mais efficace



Détail du capotage de phare

