



A la seule vue d'une super sport, vos lombaires et vos poignets hurlent à la mort. Vous trouvez les GT trop GT, les trails trop trails, et les customs, même ricains, vous laissent froid comme un slick sur la pluie. Vous rêvez d'un truc totalement original, le moins Nippon possible, et gardez un souvenir ému des rondeurs dépouillées qu'offraient les machines d'autrefois. En fait il ne faudrait pas vous pousser beaucoup pour craquer sur une ancienne.

En revanche, l'idée de suer sang et eau pour retaper puis entretenir la belle vous calme immédiatement. Comme de plus, votre compte est en butée dans le rouge, pas question d'envisager l'achat d'une meule "état collec" restaurée nickel, clé en main, et tout et tout. Bref, vous vous apprêtez à tourner la page. STOOOP!... Restez avec nous, tout n'est pas perdu...

La BMW R71 alias "Black star" et l'Enfield 500 Bullet essayées ici sont des engins tout ce qu'il y a de neuf, fabriqués en grande série par la Chine, pour le flat-twin, en Inde pour l'Enfield, et qui valent trente mille balles le bout. Par quel mystère ces petites merveilles ont-elles traversé les décennies pour nous revenir intactes de ces régions lointaines? Vous le saurez en lisant le petit encadré "historique" qui complète cet article.

Réveil en douceur. En découvrant les motos sous le hangar de MCC (l'importateur pour la France et l'Europe) un sentiment étrange nous envahit. Quel étonnant destin que celui de ces deux machines, déracinées par le tourbillon de l'histoire et des échanges commerciaux entre l'Orient et l'Occident, qui les ramène aujourd'hui sur nos côtes, presque inchangées, comme si le temps les avait oubliées. Imaginez qu'en l'an 2020, un pays d'Amérique Latine ayant acheté les droits d'exploitation trente ans plus tôt, exporte au Japon quelques GSXR 90 fraîchement sorties d'une chaîne de montage. Y'aurait de quoi être scié, non?

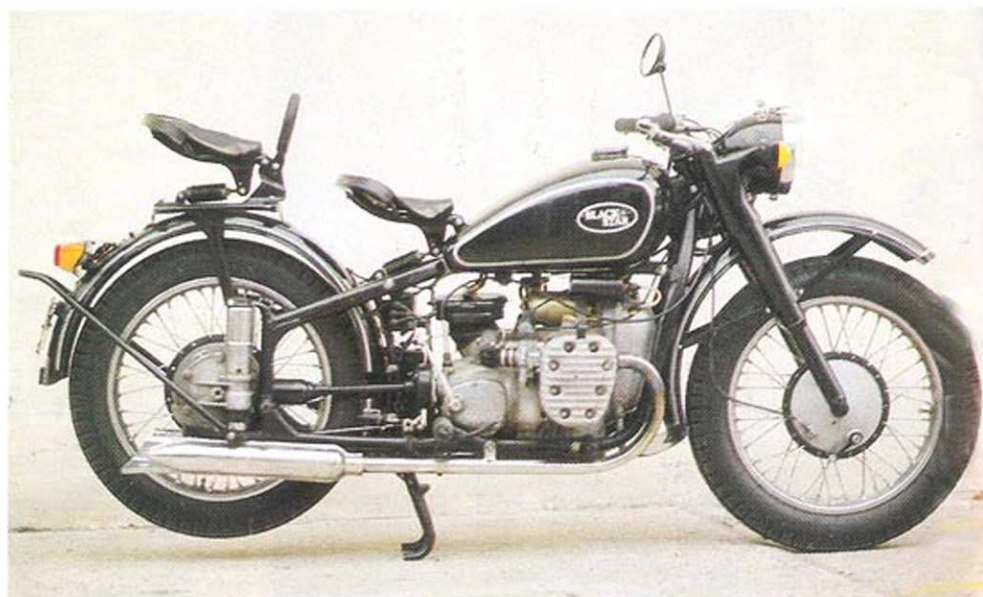
Bon, trêve de rêvasseries, quels que soient les chemins tortueux qu'elles aient empruntés, miss Black Star et Silver Bullet (Etoile Noire et Balle d'Argent, ça cause, non?) sont là, rutilantes sous nos yeux ébahis, et annoncent d'entrée de jeu leurs différences. La 500 Bullet d'abord, toute de courbes et de chromes, exhibe gaillardement son superbe monocylindre et les rondeurs de ses carter "sculptés". Si l'on oublie le revêtement de selle un peu "ship", l'Enfield est une belle petite moto, plutôt bien finie, un rien tape à l'oeil avec son réservoir chromé et sa déco bordeaux sombre-filets dorés.

De quinze ans son aînée, la Black star fait beaucoup plus rustique. "Brut de fonderie" serait l'expression parfaite pour définir l'ex-Béhème, surtout si l'on s'attarde sur la finition des culasses. Mais tout compte fait, cet aspect bourru n'est pas le moindre de ses charmes.

Démarrer ces machines ne pose guère de problème, pour peu que l'on sacrifie au fameux rituel de mise en marche propre aux motos d'hier. Rien de sorcier rassurez-vous. La bête, pardon, la Chang Jiang 750 (Hé oui, va falloir vous y faire), s'ébroue



● *Toute de finesse et de rondeurs, le superbe réservoir chromé de la 500 apparaît comme la seule différence extérieure avec la 350.*



● *Ca c'est du dépouillement dans la ligne! L'ensemble moteur-réservoir de la Black Star semble littéralement encastré entre les roues. Les deux selles mono, avec leurs petits ressorts horizontaux réglables, contribuent largement au look pittoresque de la 750.*

au quart de tour si vous prenez soin de... 1: Ouvrir l'essence. 2: Fermer à demi la tirette du volet d'air au carbu. 3: Réduire l'avance de la magnéto grâce à la manette située au guidon. 4: Titiller les carburateurs. 5: Entr'ouvrir très légèrement les gaz. 6: Kicker vigoureusement mais sans brutalité. Et hop! PLATPLATPLATT, ça part! De son côté, le moteur de l'Enfield est tellement facile à réveiller que c'en est presque décevant. Essence, starter (à froid), pas de titillage (carbu Mikuni), décompresser en tirant la petite manette au guidon, passer la compression en observant l'aiguille du petit "compressomètre" toujours au guidon, bon coup de jarret sans trop de gaz et ZOU! l'affaire est dans l'sac. Y'a plus qu'à rouler.

Le couple habite au rez-de-chaussée

A l'inverse du ciel gris et bas qui pèse sur Lyon, notre moral s'est immédiatement calé sur "beau fixe" à l'idée d'aller dégourdir les jantes de nos "anciennes" sur les petites routes de campagne environnantes. La tra-

versée de la ville nous a permis de piger rapidement le mode d'emploi, quelque peu déroutant, au début, des deux machines. Avec Miss Black star, pas de lézard. Sélecteur à gauche, frein arrière à droite, première en bas, rien que du normal. Une fois habitué aux leviers de frein et d'embrayage articulés "à l'envers", la conduite de la Germano-Chinoise n'apporte aucun souci. Si on loupe le point mort avant de s'arrêter, inutile de s'escagasser le pied en de vaines recherches au sélecteur, le petit levier manuel qui jouxte votre mollet droit est là pour ça.

L'Enfield, quant à elle, ergonomiquement plus proche des machines modernes, exigera de son néophyte de pilote une attention toute particulière lorsque celui-ci devra actionner les commandes aux pieds. Comme toute Anglaise digne de ce nom, la Bullet propose le sélecteur à droite et la première en haut. Une fois les bons réflexes acquis, la sélection de l'une et l'autre se fait sans gros problème, à condition de procéder avec calme et fermeté. Passé ce temps d'adaptation, on peut



● Vive et légère, animé d'un moteur coupleux à défaut d'être puissant, L'Enfield 500 inciterait presque à l'attaque.



● L'Etoile Noire en pleine attaque. Les pneus carrés prévus pour le side imposent un pilotage un peu spécial, mais finalement on s'y fait.

enfin jouir pleinement des sensations oubliées que nous distillent ces deux chouettes moulbifs.

Première constatation, le 500 mono de l'Enfield est étonnamment "moderne". Remarquablement souple pour un monocylindre, la Bullet accepte les plus bas régimes sans rechigner ni cogner, et vous emporte d'une poussée gaillarde jusqu'à ce que les vingt-deux bourrins défilent au grand complet sur la barre des 5 250 tr/mn. Dire que ce moteur est puissant serait exagéré, mais ses montées en régime pas feignantes et son couple omniprésent en font une mécanique au caractère attachant. Comme, en plus, le long sauciflard chromé qui sert de silencieux, émet un son rauque et jouissif à souhait, on ne se lasse pas de tourner la poignée.

Comparé à la Bullet au tempérament "rond" et "convivial", le flat-twin 750 de la Chang Jiang est plus rugueux, plus "tracteur" que le mono anglais. Là encore, souplesse et couple hyper-bas sont au rendez-vous, et l'on ne s'étonne pas que l'usine chinoise

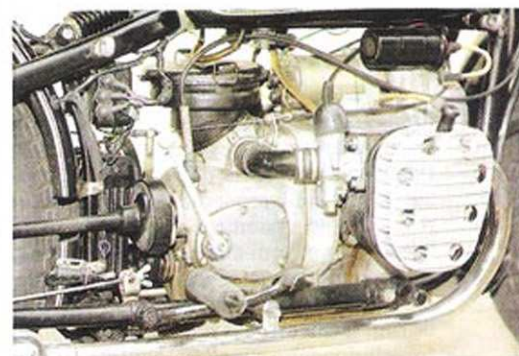
ait choisi d'office l'option side-car pour cette machine dont la capacité, à gravir les pentes les plus sévères avec armes et bagages, tient du surnaturel. Malgré un faible régime maxi (4 900 tr/mn), cette aisance à fonctionner très bas dans les tours offre à la Black Star une plage de fonctionnement pas si ridicule que ça.

Chapeau melon et bottes de cuir

Avec l'arrivée des petites routes viroleuses, nos machines vont enfin dévoiler pleinement leurs caractères et leurs différences. SHHLAAK! Le petit père Vedel décide d'augmenter le rythme et passe l'Enfield dans un claquement de boîte d'outre-tombe. La longue ligne droite qui file à travers champs est suffisamment bosselée pour se faire une idée déjà très précise sur le confort de nos bécanes. Le gromono ne souffre à ce sujet d'aucune critique particulière, offrant une assise "à l'Anglaise" - guidon assez haut et repose-pieds légèrement avancés - et une douceur de selle tout à fait comparable à ce que nous proposons des



● Ciselé comme une sculpture, le moteur de la Bullet est aussi beau à regarder qu'agréable à utiliser. La longue courbure du tube d'échappement est également un régal pour l'œil.



● Cette vue du moteur de la Black Star permet d'observer le levier manuel de mise au point mort, la sortie de l'arbre de transmission, ainsi que les culasses typiques des distributions par soupapes latérales.

machines plus modernes. Les suspensions, plutôt fermes, font correctement leur boulot, et le pilote n'a pas à payer trop cher l'âge de leur conception.

Lorsqu'on lâche la Bullet pour empoigner le large cintre plat du sept et demi, les quinze ans qui séparent les deux machines et la différence de leurs origines apparaissent immédiatement. La posture très relaxe, genre "sénateur", adoptée sur la 500, fait place à une position plus "sport" (entre guillemets, vous noterez) sur la Black Star. Un guidon sensiblement plus bas, des repose-pieds nettement plus reculés, tout ceci allié à la forte personnalité de l'engin donne

Challenge, side et prix vert

Sachez que la 500 Enfield est assurée au "tarif Moto Verte", qu'elle est admise dans les courses de motos anciennes (AFAMAC), que l'importateur français envisage de créer en 92 un Challenge spécial pour ce modèle et que Précision commercialise un side-car "à l'ancienne" homologué, adaptable sur la Bullet, au prix de 15 000 F environ.