



● Buste légèrement sur l'avant, repose pieds un poil reculés, la position "volontaire" adoptée sur la 750 est très proche de ce que proposent les routières modernes. Face à elle, la Bullet invite son pilote à une conduite on ne peut plus relaxe.

immédiatement au pilote l'impression de saisir un taureau par les cornes. Une position finalement très proche de ce que l'on connaît sur une routière moderne. Moins actuel en revanche, le système d'amortissement à "deux temps" qui équipe la bête. Les selles pilote et passager sont suspendues par deux mini-cantilever qui se chargent de finir le travail de la fourche télescopique (révolutionnaire pour l'époque) et de la suspension arrière coulissante. A l'usage, on a rapidement la sensation que seul bosse l'amorto de selle. En effet, les fesses ne commencent à ressentir le terrain que sur des bosses conséquentes à travers un balancement de haut en bas parfois prononcé, alors que les pieds et les mains ne loupent

pas une miette du relief de la route. Rassurez-vous, cette sensation d'être assis sur un ressort est plus drôle que réellement gênante, et tout comme pour l'Enfield, la perspective d'une longue virée doit pouvoir s'envisager sans la moindre angoisse.

Ca tourne! Mais on discute, on discute, et voilà que les premiers virolos dignes de ce nom débarquent. Il est grand temps de s'intéresser de près au freinage de nos machines. Inutile de le cacher, l'empoignade du frein avant de Mamie Black Star reste quasiment sans effet, à part celui de vriller légèrement la fourche. Le tambour arrière, en revanche, remplit parfaitement son rôle. Il ne faut pas des années pour que le pilote

D'Enfield à Madras

Tout commence vers 1880, en Angleterre, dans le Worcestershire. La firme George Townsend and Company fabrique des pièces pour machines à coudre et bicyclettes. Peu de temps après, la Townsend se lance dans la production de vélos complets sous la marque "l'Eccossais" et de machines à coudre entières.

Deux ans plus tard, sous l'impulsion de son nouveau dirigeant Albert Eadie, la firme devient la Eadie Manufacturing. En 1892, elle passe un accord avec la Royal Small Arms Factory, manufacture d'armes, pour fabriquer une nouvelle gamme de bicyclettes, baptisée Enfield, du nom de la ville où siège la Royal Small Arms Factory, dans le Middlesex.

Après une brève incursion dans l'industrie automobile en 1899 avec la construction de tricycles et quadricycles propulsés par des moteurs De Dion, la firme, devenue Royal Enfield, se lance dans la production de motocyclettes.

C'est en mars 1948 qu'apparaît le prototype de la 350 Bullet. Réalisée en 500, mise à la sauce tout-terrain, la Bullet évolue pour devenir, en 1955 le modèle encore fabriqué de nos jours sous licence à Madras, au sud de l'Inde, bien après la disparition de la firme britannique en 1967.

Enfield-India fabrique environ 20 000 motos par an, dans une usine qui emploie 2 000 ouvriers. On est loin de la rentabilité japonaise! La production est destinée à l'armée, la police et aux particuliers. Tout cela finit par atteindre un nombre respectable... qui fait du modèle Bullet une des motos les plus fabriquées dans le monde.

L'Allemande de Pékin

L'histoire de la Black Star remonte aux lendemains de la deuxième guerre mondiale. A la capitulation de l'Allemagne, les alliés victorieux se répartissent les droits de fabrication des usines germaniques. Au titre des dommages de guerre, la Russie reprend la fabrication des motos BMW attelées, avec ou sans roue du panier tractée. Ils deviendront les Dniepr et les Oural.

La France fait de même avec des modèles solo qui donneront naissance aux Semec et Ratier qui équipaient encore les administrations et la police françaises jusque dans les années 60. Les Etats-Unis récupèrent de leur côté et pour Harley-Davidson les droits de fabrication des DKW.

Après avoir fait évoluer les Dniepr et Oural, qui se voient dotés de moteurs à distribution culbutée, l'URSS a vendu ses droits de fabrication de la BMW R71 de 1938 à la

firme chinoise Chang Jiang qui continue de la produire aujourd'hui sous l'appellation Black Star.

Comme beaucoup d'entreprises de l'Est, l'usine chinoise située entre Pékin et Canton (qui emploie 20 000 personnes), acquiert des licences de fabrication de produits ayant fait leurs preuves avant d'être réformés. C'est ainsi que Chang Jiang produit des Yamaha 125 RD, des Vélosolx, des avions Mirages et des armes automatiques Kalachnikov.

Depuis 1957, 5 000 motos Chang Jiang sont produites chaque année. Elles équipent l'armée chinoise, les pompiers ainsi que les principales administrations.

Réplique au boulon près de la BMW R71, la Black Star est livrée attelée ou en solo. Le side-car possède un châssis tubulaire équipé d'une barre de torsion et une caisse en tôle épaisse suspendue sur ressorts à lames.

oublie définitivement le levier au guidon pour se servir exclusivement du frein arrière. Celui-ci, épaulé par le frein moteur conséquent du gros flat, suffit amplement à ralentir les 210 kg lancés aux alentours (en pleine colère) de 120-125 km/h.

En fait, les choses deviennent vraiment marquant lors de la mise sur l'angle. Notre moto d'essai, encore chaussée des pneus carrés "special side" d'origine, exigeait un pilotage assez curieux mais pas dénué d'un certain charme. Une fois la machine posée sur le "coin" des pneus, il s'agissait de doser l'angle en s'aidant des gaz et du guidon tout en contrôlant, la confiance venue, une gentille dérive de l'arrière. Plaisir garanti! Si vous n'êtes pas joueur, il suffira de monter d'entrée de jeu une bonne paire de pneus ordinaires et tout rentrera dans l'ordre.

Sur l'Enfield, peu de dépaysement. Une fois la disposition des commandes aux pieds et la lenteur de la boîte assimilées, on se croirait carrément sur une moto moderne. Vive, légère, maniable, on peut tout au plus lui reprocher la brutalité et le manque de progressivité du tambour avant, du genre "tout ou rien". Il risque d'être piègeux sur sol humide. Cela mis à part, on est tout de suite "comme chez soi" sur la petite Bullet, et pour peu que le terrain soit du genre viruleux, quelques velléités d'attaque ne tardent pas à titiller le cervelet du tarmo éclairé. Là, il faudra tout de même faire gaffe à la garde au sol (attache de béquille à gauche

Enfield 500 Bullet

Moteur

Type : monocylindre 4 temps refroidi par air
Alésage x course : 84 x 90 mm
Cylindrée : 499 cm³
Puissance maxi : 22 ch à 5250 tr/mn
Taux de compression : 6,4 à 1
Carburateur : Mikuni Ø 28 mm
Boîte : à 4 rapports
Transmission secondaire : par chaîne

Partie-Cycle

Cadre : simple berceau interrompu en tubes d'acier
Suspension avant : fourche télehydraulique, débattement 150 mm
Suspension arrière : bras oscillant et amortisseurs Girling
Frein avant : tambour double came, Ø 177 mm
Frein arrière : tambour simple came, Ø 153 mm
Empattement : 1372 mm
Poids à sec : 163 kg

Prix : 28 000 F

Garantie : 6 mois, pièces et MO

Coloris : brun et chromé

Importateur : MCC, 14 rue Crépet, 69007 Lyon, tél (16) 78.58.92.20

et pot à droite) qui, sans être ridicule, vous rappellera de temps en temps que vous roulez sur une "Vintage".

Conclusion Si les vrais "accros" d'anciennes n'ont pas attendu l'importation de ces deux machines pour rouler rétro, La Black star et l'Enfield proposent, dans des styles différents, une option réellement nouvelle à ceux pour qui le plaisir de rouler "simple" et "original" est une priorité. La personnalité "rustique" du vieux flat-twin séduira les puristes avides d'authenticité et de dépaysement, alors que le mono 500, plus moderne, plus facile, pourra être utilisé sans arrière pensée (de la balade aux trajets quotidiens en ville) par tous

Chang Jiang 750 Black Star

Moteur

Type : flat-twin 4 temps refroidi par air
Alésage x course : 78 x 78 mm
Cylindrée : 745 cm³
Puissance maxi : 22 ch à 4900 tr/mn
Taux de compression : 5,5 à 1
Carburateur : 2 Graetzin Ø 24 mm
Boîte : à 4 rapports
Transmission secondaire : par cardan et couple conique

Partie-Cycle

Cadre : double berceau en tube d'acier de section ovale
Suspension avant : fourche télehydraulique, débattement 80 mm
Suspension arrière : suspension coulissante, débattement 50 mm
Frein avant : tambour déporté, simple came, Ø 200 mm
Frein arrière : tambour déporté, simple came, Ø 200 mm
Empattement : 1400 mm
Poids à sec solo : 190 kg
Poids à sec avec side : 340 kg
Side-car
Châssis : en tube d'acier rond, barre de torsion
Caisse : en tôle d'acier épaisse, ressorts à lames
Prix solo : 30 000 F
Prix attelage : 40 000 F
Prix side-car seul : 10 000 F
Garantie : 6 mois, pièces et MO
Coloris : noir
Importateur : MCC, 14 rue Crépet, 69007 Lyon, tél (16) 78.58.92.20

types d'utilisateurs tentés de rouler "hors du commun".

En résumé, ces vintages font désormais partie des choix possibles pour les motards qui n'envisagent d'acquiescer une moto, fut elle de conception ancienne, qu'avec l'assurance de disposer de pièces détachées et d'un bon de garantie. C'est bon à savoir.



● Le tableau de bord de la Black Star est réduit à sa plus simple expression. Compteur de vitesse, voyants de contact et de lumière, un point c'est tout.



● Le petit cadran qu'on aperçoit sous le compteur de l'Enfield a deux fonctions. D'ampère-mètre, il devient témoin de compression lorsqu'on actionne le kick.



● Nous n'avons pas résisté au plaisir de vous montrer la Black Star attelée. Sachez qu'à l'achat, vous pouvez acquiescer aux choix : La moto seule, l'ensemble moto plus panier, ou le panier seul.