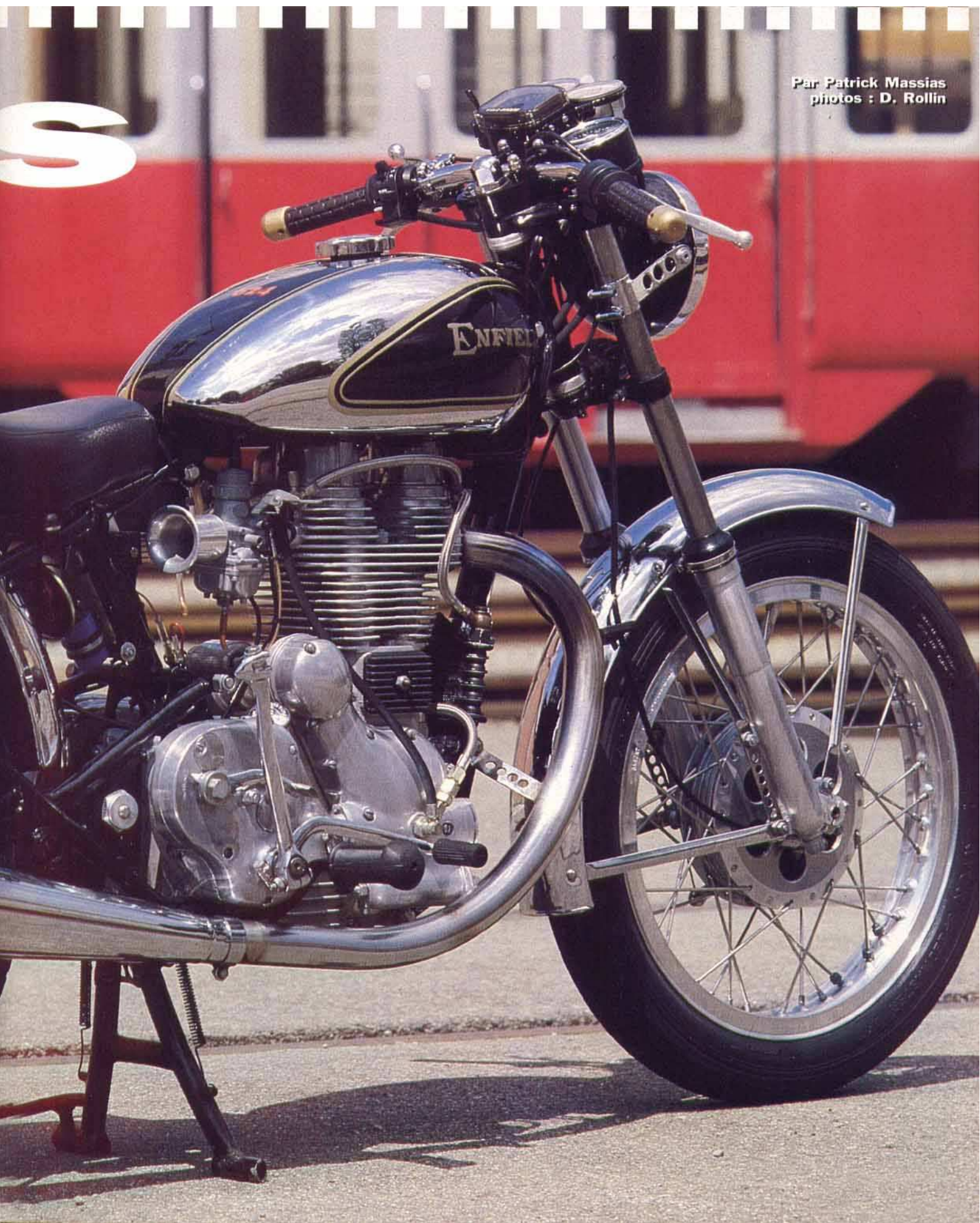


Sacrée Bullet

Les Enfield sont une survivance du passé, une sorte d'anachronisme délicieux qui nous parvient avec une bouffée d'air colonial, du moins pour nous, Européens nantis et revenus de tout ou presque... Certainement ce que s'est dit maître Egli lorsqu'il a décidé de s'intéresser de près à ce vestige de l'industrie anglaise égaré au pays de Vishnu et de ressusciter ainsi le "vrai" café racer.



Par Patrick Massias
photos : D. Rollin





Fritz Egli a toujours eu un penchant pour les mécaniques anglaises. Au point d'avoir bâti sa réputation sur quelques bouts de tube savamment assemblés et joliment nickelés qui sont sa marque de fabrique depuis la fin des sixties et qui ont servi (servent) de cadre à toutes sortes de mécaniques british ou autre. Mais l'ami Fritz a d'autres cordes à son arc et il s'est également pris de passion pour la V-Max entre autres. Le cas des Enfield est plus étrange mais correspond bien à son attirance pour le charme désuet des british bikes. Et puis normalement, une anglaise fabriquée en Inde, ça laisse un bon champ

d'investigation pour un Suisse Allemand, non ?

Or donc, après avoir participé en son temps à la légende du café racer pur et dur (l'Egli Vincent, fantôme absolu de toute une génération d'accros aux bracelets), la tentation était grande d'en proposer une version contemporaine basée sur la plus obsolète des motos disponibles sur le marché, du moins celle qui propose les émotions de l'époque dans toute leur intégrité. Et quoi de mieux qu'une Enfield pour ça ? Rien, bien sûr ; encore qu'a priori rien ne militait en faveur du rapprochement de l'axe Madras/Bettwil, les Enfield arborant fièrement le label "Made in India" depuis belle lurette,

avec ce que cela implique au niveau d'une fabrication évidemment

tiers-mondiste. Rien de rédhibitoire certes, juste une approximation parfois gênante dans la finition qu'une préparation soignée et un entretien vigilant arrivent à enrayer. Mais l'essentiel est sauvegardé, un mono, une partie-cycle ad'hoc et un look d'origine (et non pas une copie à la manière de).

C'est donc avec cela en tête que Fritz s'est mis au boulot.



La tradition du goût

C'est en 1948 que Royal Enfield a présenté le prototype de la Bullet, il y a presque cinquante ans donc. Bien évidemment, ce fleuron de l'empire britannique a été produit en Angleterre mais également en Inde où une unité de fabrication avait été installée à Madras. Depuis, de l'eau est passée sous les ponts, l'empire s'est réduit comme une peau de chagrin et Charles va même divorcer de Diana, c'est dire... N'empêche, les Indiens continuent de fabriquer des Enfield (le Royal s'est perdu dans les méandres de l'histoire, va savoir pour quoi...) et avec 20000 exemplaires par an, c'est une des productions moto les plus importantes. Mais si les Bullet donnent proba-

blement satisfaction à l'acheteur du sous-continent, les clients européens qui se sont entichés de ce morceau d'histoire ont souvent été confrontés à des problèmes plutôt pénibles. Mais petit à petit, les Indiens ont été réceptifs aux doléances des importateurs occidentaux et des remèdes ont été apportés pour fiabiliser les Bullet. Car fondamentalement, cette moto est la même qu'en 48 et le progrès s'est arrêté aux portes de l'usine de Madras. Acheter une Enfield, c'est acheter une moto ancienne "neuve", avec ce que cela implique de précaution à l'usage, même si cela fait partie de son charme indéniable. C'est le prix de "l'authenticité"...



**Ainsi boosté, le
gromono aligne
entre 34 chevaux
pour la version la
plus sage et 45
pour la racing.
Comparés aux 22
maigres bourri-
cots d'origine, on
se dit que tout ce
travail a payé.**

Super Bullet

Comme ça, à première vue, on se dit, "ouaip, s'est pas dépouillé le père Egli"... À deuxième vue, c'est pas du tout la même histoire et les Enfield by Egli méritent vraiment le qualificatif de "Super Bullet".

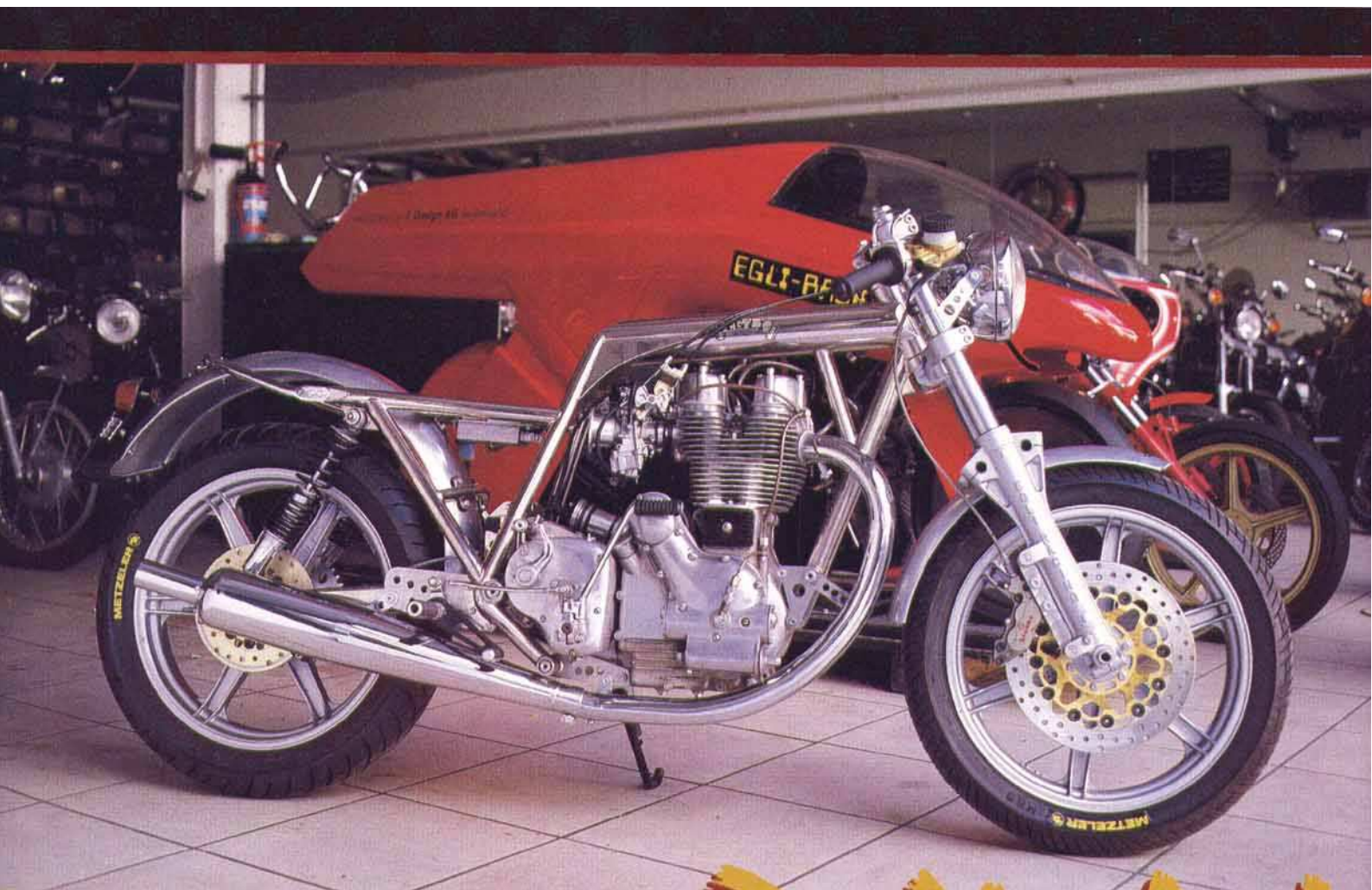
Au niveau moteur, il n'y a guère que les carters extérieurs qui conservent le look d'origine car pour le reste, c'est le grand nettoyage de printemps. Tout d'abord, la cylindrée passe à 624 cm³ - voire à 670 pour les gourmands - avec une course de 105 mm (d'origine la 500 annonce 84 x 90 mm) ! Egli fait fabriquer ses propres pistons et s'occupe person-

nelle-
ment de la culasse qui
devient hémisphérique et favorise
l'effet *squish* (pour un meilleur
balayage des gaz), alors que les
soupapes sont également
home made et d'un diamètre
plus important. Pour le car-
burateur, il y a le choix entre
un Mikuni et un Amal de 28
ou 30 mm de diamètre
selon l'usage envisagé.
Car Egli a adapté ce
moteur en plusieurs
configurations pour la
route ou la piste, et
nombre de périphé-
riques comme le filtre à



air (ou un simple cornet d'admission) ou l'échappement sont disponibles. La pompe à huile à gros débit - toute la circulation du lubrifiant est refaite - et l'allumage sont également maison et remplacent avantageusement les pauvres composants indiens. C'est d'ailleurs le credo d'Egli : pour lui, seuls les accessoires empêchent les Enfield d'être des motos (presque) comme les autres. Dans le même ordre d'idée, la chaîne de transmission primaire peut être remplacée par une courroie beaucoup plus légère et, toujours au rayon transmission, la boîte de vitesses dispose de quatre rapports dont l'étagement est au goût du client alors qu'une boîte 5 est en préparation.

Ainsi boosté, le gromono aligne entre 34 chevaux pour la version la plus sage et 45 pour la racing. Comparés aux 22 maigres bourricots d'origine, on se dit que tout ce travail a payé. Avec en plus une valeur de couple maxi disponible dès 3000 tours, les sensations sont au rendez-vous pour les amateurs du culte. Mais si le maître s'est déchaîné sur le mono avec une certaine réussite, il fallait bien que le reste suive. Pas question de confier cette santé retrouvée à la partie-cycle saucissonnante, nope... Donc, là encore, il a fallu jouer serré pour respecter le deal de base mais avec des composants plus en rapport avec les attentes de la clientèle européenne. ►



Super Bullet Clubman

Si les Super Bullet sont un peu timides à votre goût, Fritz Egli a concocté une version plus hardcore du mono british. Pour la Clubman, Egli n'a conservé que le moteur mais il a trouvé quelques chevaux supplémentaires en montant des soupapes encore plus grosses dans la culasse et un carburateur Mikuni à boisseau plat. Dans sa version extrême - c'est à dire course - il développe 50 chevaux, mais évidemment, le plus important n'est pas là car la Clubman hérite de la fameuse partie-cycle

Egli. Ce châssis poutre qui a fait la renommée du Suisse, superbe de simplicité autant qu'efficace au niveau de la rigidité, est bien

sûr un écran à la hauteur du gromono brit'. Cette version hérite également de toute la panoplie Egli, à savoir une fourche maison (décidément, cet homme fait tout), des roues en alliage également maison et un système de freinage Brembo. Pour ne pas sacrifier totalement au modernisme, des roues à rayons et des freins à tambour sont disponibles "en option" pour cette moto qui allie le charme des fifties à la rigueur d'aujourd'hui. *For fans only...*

Radicale !



For fans only...





Version Scrambler, avec son pot relevé, son gros silencieux chromé et son réservoir en alu soudé main

► Si le cadre est conservé, Egli lui adjoint malgré tout une boucle arrière afin de rigidifier le tout, côté suspensions par contre, c'est le grand ménage et la fourche et les amortisseurs partent à la benne. À la place, une paire d'amortis Koni et une bonne télescopique se chargent du boulot. Pareil pour les roues et les freins, les tambours d'origine sont remplacés par un double came à l'avant et les jantes sont des Akront en 21 à l'avant et 18 à l'arrière.

Scrambler café

Pour l'habillage, c'est question de goût et les super Bullet existent en deux versions. Une très café racer avec tout le kit authentique : la selle à dossier, un réservoir chromé magnifique et débarrassé des grippe-genoux en caoutchouc, le guidon plat et son compteur Egli Racing antédiluvien, le petit phare est vraiment une pro-

jection des années 60, voire 50. Look cool et Cromwell obligatoire pour cette célébration du "spirit of mono", évocation parfaite de ce qui aurait dû être, a peut-être été, mais n'est plus, sauf dans ce petit coin de Suisse allemande... L'autre, la Scrambler, est tout aussi bonnarde, j'avoue même un petit faible pour celle-là. Pas de grosses différences - la mécanique est bien entendu la même - mais le pot relevé et son gros silencieux chromé et bizarre, le réservoir en alu soudé main lui donnent un cachet bien particulier et vraiment très sympa. Et puis on peut noter une touche d'humour suisse (vraiment ?) avec le sticker apposé sur le réservoir qui annonce "Swiss finish by Egli", à mon avis, ils auraient pu oser le "Swiss rebuilt"... et cela n'aurait offusqué personne, surtout pas du côté de Madras où les élucubrations mécaniques de Fritz Egli ne perturbent personne !

Mais c'est bien ce qui est fascinant dans cette histoire de "super balle" : la dose de passion nécessaire pour faire revivre, ou plutôt continuer à faire vivre la légende - car on la touche du doigt avec ces motos - est tout bonnement renversante. Que l'on puisse encore aujourd'hui s'acharner à assurer la pérennité - même confidentielle, forcément - de ces représentantes du coup de pied occulte prouve que tout n'est pas pourri dans ce bas monde. Alors bien sûr, savoir que ces merveilles se négocient presque au tarif du lingot (on est en Suisse, n'oubliez pas...) n'a finalement que peu d'importance ; quand on aime, en général, on ne compte pas (vieille rengaine...)



SPÉCIFICATIONS

Marque : Enfield
Modèle : Bullet 350 (500)

Moteur

Type : monocylindre 4 T, refroidissement par air
Cylindrée : 346 cm³ (499 cm³)
Alésage x course : 70 x 90 mm (84 x 90 mm)
Distribution : culbutée, 2 soupapes
Alimentation : carburateur Mikuni ø 24 mm (ø 28 mm)
Allumage : vis platines

Transmission

Boîte de vitesses : séparée, 4 rapports
Démarrage : kick

Partie-cycle

Cadre : simple berceau interrompu
Suspension av. : fourche télescopique, déb. 150 mm
Suspension ar. : 2 amortisseurs
Roue av. : 3,25 x 19-4
Roue ar. : 3,25 x 19-4 (3,50 x 19-4)
Frein av. : tambour ø 177 mm
Frein ar. : tambour ø 153 mm

Dimensions et poids

Empattement : 1372 mm
Poids : 163 kg
Hauteur de selle : 850 mm
Réservoir : 14,5 litres

Performances

Puissance : 18 chevaux à 5600 trs/mn (22 chevaux à 5200 tr/mn)

Vitesse : 110 km/h (130 km/h)

Importateur : MCC Motos SA

Tel : 74 70 31 00

Prix : 25265 F

(27895 F version Deluxe, réservoir chromé)