

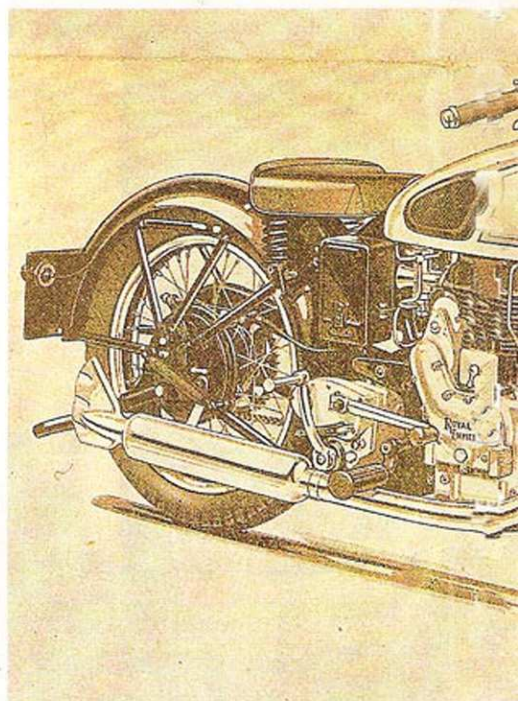
Russe,
Indienne,
Chinoise,
trois motos
construites
d'après des
modèles
d'époque,
fabriquées
aujourd'hui et
qui vont attaquer
le marché
français, pour
ceux qui veulent
rouler rétro avec
du neuf.



Quand l'Anglaise lève la roue



Une finition «Précision»

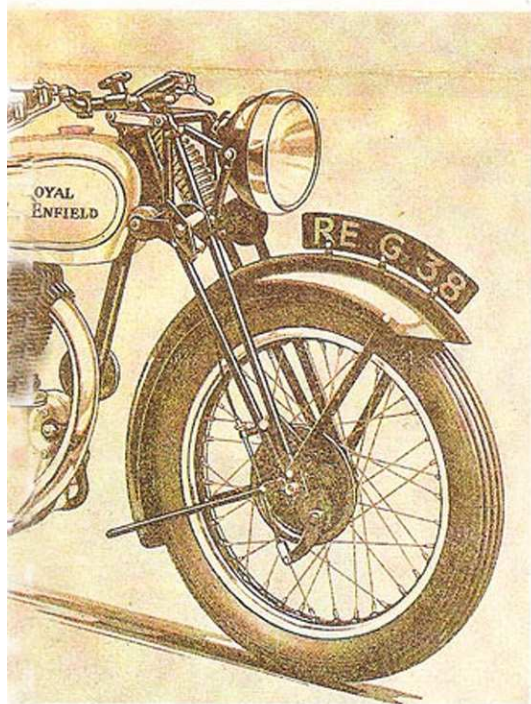


On ne peut pas parler de réplique, car la production de ces machines est une continuité de la chaîne depuis 1952, comme pour la Royal Enfield Silver Bullet (20 millions d'exemplaires vendus en Inde), seuls certains ingrédients modernes ont



Un attelage homogène et très stylé

remplacé les systèmes anciens comme l'allumage par magnéto. Les avantages de la technologie moderne permettent de rouler avec un look rétro, sans supporter les inconvénients des machines anciennes. Il existe déjà dans le domaine automobile des répliques où la carrosserie est identique à l'original mais où la mécanique n'a plus rien à voir avec le modèle d'époque. Pour les motos il n'en est pas de même, car le moteur d'une moto est apparent et là on ne peut pas tricher ! (sauf s'il y a un carénage).



Alors les trois motos qui nous intéressent, Black Star la Chinoise, Enfield l'Indienne, Dniepr la Russe, peuvent elles être considérées comme des répliques ? A nos yeux peut être, mais pas à ceux de leurs constructeurs qui ces machines sont, dans leur pays d'origine, des véhicules

utilitaires qui doivent être solides, rustiques et d'entretien facile pour une utilisation de tous les jours.

Nous vous présentons ici trois modèles attelés, deux d'origine comme la Black Star et le Dniepr, seul l'Enfield a été attelé avec un side-car de fabrication française, le Précision. Voici la petite histoire de chacune d'elles.

Une Indienne de charme

Silver Bullet, notre Indienne de charme, est la copie presque conforme de la 350 Royal Enfield Bullet, machine née avant la seconde guerre mondiale. Royal Enfield fut créée en 1898 à Redditch. Après avoir utilisé le moteur belge Minerva, puis le moteur suisse Mag, pour enfin adapter des moteurs anglais réputés, comme le JAP, Royal Enfield construit son propre moteur à partir de 1933. La gamme des Bullet est due à l'ingénieur Wilson Jones, les moteurs existeront en 250, 350, et 500 cm³. Pendant la seconde guerre mondiale les armées anglaises, australiennes et canadiennes en utiliseront en grand nombre. Le modèle de la Bullet d'aujourd'hui est à l'origine une WDCO militaire. Elle a forgé sa réputation grâce à sa solidité, sa nervosité et sa maniabilité en tout terrain sur les champs de bataille, dues très certainement à son faible poids quand on la compare par exemple aux Harley Davidson WLA. L'armée française utilisera un grand nombre de Royal Enfield, alors que les Gnome et Rhone, Norton, BSA, Harley, Indian furent rapidement réformées au profit des Peugeot et des BMW. Les Royal Enfield furent en service jusqu'en 1958. «Made like a gun», solide comme un canon c'était la devise de la marque qui faisait plutôt allusion à la précision de fabrication que l'on rencontre dans l'industrie de l'armement. En 1948, la Royal Enfield sort modifiée et reçoit une fourche télescopique et chose rare à l'époque une suspension arrière à bras oscillant. A partir de 1950, l'armée indienne s'équipa massivement de Bullet 350. En Angleterre le modèle évoluera et la puissance du moteur passera de 18 à 25 CV. la Bullet sera fabriquée jusqu'en 1962, triste période

qui voit le déclin des grandes marques anglaises. En 1955, le gouvernement indien qui désire se doter d'une industrie du deux roues, fait des appels aux constructeurs anglais et après diverses propositions c'est Royal Enfield qui l'emporte. Par souci de fiabilité, le moteur indien reste dans la version 18 CV. L'allumage par magnéto fera place à une batterie bobine, des clignotants et un silencieux plus discret équiperont la version moderne de l'Enfield. L'aspect de la moto et son comportement sont inchangés, elle a su garder son charme d'antan pour notre plus grand plaisir. L'importateur MCC à Lyon nous a laissé entendre qu'un modèle 500 Cm³ serait prochainement importé. Il nous a donné aussi l'adresse d'un de ses concessionnaires du Nord de la France, Nord Moto Service à Tourcoing, qui a attelé le 350 Enfield à un side-car Précision. L'ensemble revient à 41000 F, avec un délai de quinze jours à partir du jour de la commande. Le prix de la moto solo est de 24500F, le panier monté avec homologation 13500 F. Monsieur Boraing, le patron de Nord Service Moto a étudié les attaches sur la partie cadre de la moto, afin d'y atteler un side-car Précision. L'atelier Précision est d'ailleurs situé pas très loin de notre concessionnaire, à Seclin. Le galop d'essai démontre que même un 350 Cm³ peut très bien emmener le panier à une vitesse raisonnable (90 Km/h). L'attelage est très bien monté, car la moto ne tire pas ni à gauche, ni à droite, on peut même lâcher le guidon ! Un très bel ensemble que nos amis anglais vont nous jalouser.

Caractéristiques techniques

- Moteur :** monocylindre 4 temps.
- Cylindrée :** 346 Cm³.
- Compression :** 7,25 à 1
- Carburateur :** MIKCARB VM 24.
- Puissance :** 18 cv à 5625 tr/minute.
- Allumage :** par vis platinees
- Réservoir :** 14 litres.
- Freins AV et AR :** tambour
- Poids à sec :** 163 kg.
- Batterie :** 12 volts, 5 Ah.
- Importateur :** MCC 14 rue Crepet, 69007 Lyon - Tel : 78 58 92 20.
- Attelage :** Nord Service Moto 229 rue du Brun Pin 59200 Tourcoing.
- Atelier Précision,** 29 rue de Burgault, 59113 Seclin France. Tél : 20 32 56 56.