

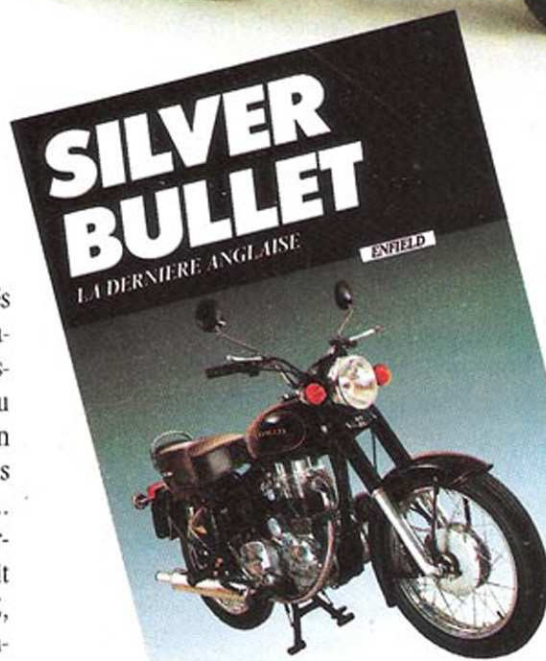
DU NEUF CHEZ LES CLASSIQUES

Les motos anciennes présentées ici sont... neuves et régulièrement commercialisées !

Pourtant les MZ, Enfield et Dniepr plongent tellement loin leurs racines dans le passé qu'elles en ont gardé une "philosophie" qui en font des cousines de notre petite famille, même si elles ont bénéficié d'améliorations plus ou moins prononcées en vue de les rendre plus fiables.

Par Maurice Ziegler

Les motos actuelles ont souvent bien des qualités objectives, mais leur conception assistée par ordinateur leur enlève aussi beaucoup de charme : elles finissent par toutes se ressembler. Parmi celles qui ont su garder le charme de l'ancien et qui sont toujours en fabrication, on peut avancer le nom de Triumph, mais les Bonneville ne sont plus disponibles actuellement... jusqu'à la prochaine série ? On pourrait parler de certains modèles Harley-Davidson, mais l'état d'esprit s'éloigne un peu de nos préoccupations. Avec la MZ, l'Enfield et la Dniepr, nous vous proposons trois cylindrées et trois utilisations fort différentes.



Des engins venus de l'Inde, de RDA ou d'URSS : c'est en effet vers l'est qu'il faut aujourd'hui tourner les regards pour contempler les dernières motos à l'esprit "classique"!



L'Enfield garde pratiquement le même dessin que la Royal Enfield des années 50, avec en particulier ses tubulures d'huile extérieures.

ENFIELD SILVERBULLET

350 cm³ de "frime"

Avec la 350 Enfield, c'est une toute autre machine que nous découvrons, une machine qui a, tout bien réfléchi, beaucoup moins évolué que la MZ. Quand les Anglais de Royal Enfield ont vendu une chaîne de montage "clés en main" à l'Inde au début des années 50, la construction de l'Enfield India s'est poursuivie pratiquement sans développement dans l'usine de Madras. Aujourd'hui, la "mode rétro", le goût pour les machines anglaises et la lassitude engendrée par la course à la puissance, aident la Silver Bullet à opérer depuis l'Inde un retour en France, à peine modifiée. Elle a certes gagné quelques accessoires, dont les indispensables clignotants et un carburateur japonais qui jure bien un peu (le bon vieil Amal pourrait être à nouveau fourni), mais elle est d'une authenticité indéniable.

L'aspect est donc très agréable, mais on regrette que la finition manque encore de netteté. Pour la solidité du moteur, il semble qu'il n'y ait pas de problèmes, d'autant que la Bullet indienne ne revendique que 18 chevaux, alors que la Royal anglaise en affichait 25 : on se plaît à penser qu'un moteur fortement dégonflé sera solide.

Cette moto a les qualités d'une ancienne, mais également les défauts ; les néophytes se retourneront médusés sur votre passage par votre "superbe restauration" (réflexion récoltée pendant mon galop d'essai !) et les "pom-pom" de votre gros mono vous réjouiront, vous et votre passagère, mais *tout* est vraiment ancien ; les amortisseurs sont de véritables pompes à vélo qui peuvent se transformer en bouts de bois selon le réglage, et les performances restent très limi-



Décompresseur au guidon et clignotants (obligatoires) : quelques concessions, mais les deux petites veilleuses encadrant le phare (ci-contre) sont très typiques.



tées. Qu'importe, cette 350 démarre facilement, ne "pisse pas l'huile" et vous assure une frime inégalable : l'idéal en ville et particulièrement dans les beaux quartiers !

Pour la route ? Après tout, pourquoi pas. La consommation est très raisonnable, le moteur se contente d'essence ordinaire et vous emmènerait sans problèmes à 90 km/h, si vos reins ne déclarent pas forfait avant l'arrivée à Saint-Tropez !

MOTEUR

Monocylindre quatre-temps culbuté. Alésage x course 70 x 90 mm. Cylindrée 346 cm³. Puissance 18 ch à 5.625 tr/mn. Allumage batterie-bobine.

TRANSMISSION

Embrayage multidisques dans l'huile. Boîte à 4 rapports.

PARTIE-CYCLE

Cadre tubulaire simple-berceau. Suspension par fourche télescopique à l'avant, arrière oscillant. Freins à tambour. Dimension des pneumatiques 3,25 x 19. Capacité du réservoir d'essence 14,5 l. Poids à sec 163 kg.

VITESSE

MAXIMALE

120 km/h

PRIX

25.000 F

IMPORTATEUR

MCC,

14, rue Crépet,
69007 Lyon.