



La 350 Royal-Enfield « Bullet ».

LA 350 ROYAL-ENFIELD "BULLET"

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

350 cm³ de tourisme, légère et maniable, de technique moderne. Vitesse donnée par le catalogue : 75 miles à l'heure, soient 120 km/h 128. Vitesse obtenue par notre confrère « Motorcycle » : 73 miles à l'heure soient : 117 km/h 457. Prix : 290 000 fr.



La 350 Royal-Enfield fût l'une des premières machines anglaises de série livrée avec une suspension arrière oscillante.

Elle constitue une version moderne du modèle G, beaucoup plus rustique. Sans être de tendance spécifiquement sportive, elle représente néanmoins une machine intéressante par ses performances et sa maniabilité.

Nous verrons plus loin que les résultats obtenus en vitesse maximum diffèrent de ceux énoncés par le constructeur et par notre confrère anglais « Motorcycle ». Nous nous expliquons là-dessus dans le chapitre réservé à l'essai ; nous ne pensons pas toutefois que l'utilisateur moyen s'hypnotise tellement sur la vitesse maximum, facteur qui ne conserve d'ailleurs sa pleine valeur que dans la mesure où il est utilisable couramment.

PARTIE CYCLE

Le cadre est un simple berceau ouvert se terminant à sa partie postérieure par deux arceaux supportant les pattes de fixation des amortisseurs arrière. Le tube de selle s'intercale entre la boîte et le carter moteur, et un hauban curviligne se raccordant aux éléments inférieurs du cadre le renforce. Soudés à ce hauban et aux tubes inférieurs, deux flasques supportent l'axe de la suspension arrière. Les bras tubulaires de la suspension oscillent sur des portées en bronze. Des amortisseurs hydrauliques contrôlent le débattement.

La suspension avant est assurée par une fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques, l'axe de roue est déporté à

l'avant des coulisseaux. La tête de fourche, en alliage léger, reçoit le compteur kilométrique.

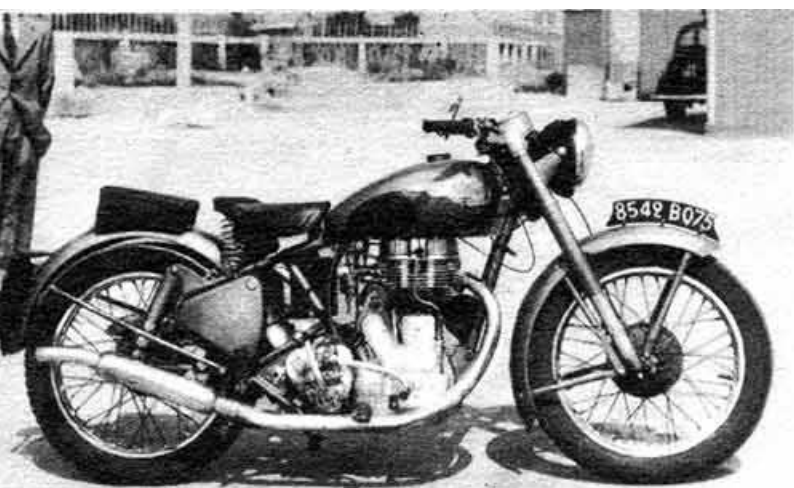
Le guidon, légèrement relevé, comprend, en sus des commandes classiques à gauche, un levier actionnant le décompresseur, une manette d'avance, un inverseur phare-code ; à droite la manette d'air, et le bouton poussoir d'avertisseur. Deux trous ménagés dans la tête de fourche permettent le passage des câbles. Il n'y a pas de frein de direction. Sur le phare : l'ampèremètre, et un contacteur donnant l'éclairage normal ou veilleuse.

Au réservoir de 15 l, muni de grippage-genoux et du nouveau panneau Royal-Enfield fait suite une selle fixée en trois points. Le régulateur se trouve sous la selle. Latéralement, et de part et d'autre

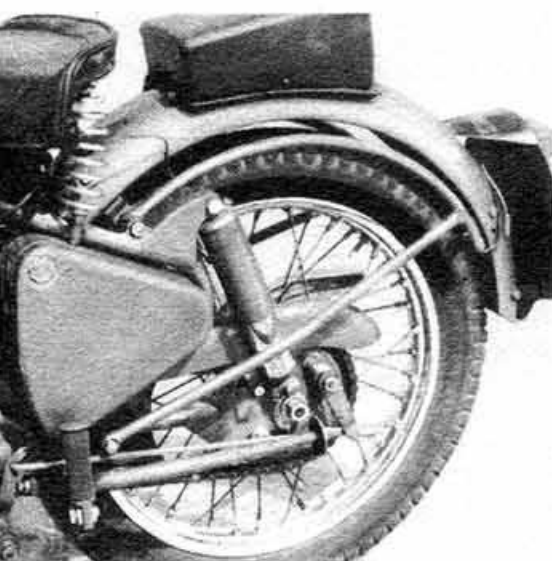
du tube médian, sont fixés à gauche la batterie — qui eût été mieux à sa place dans l'un des coffres à outillage — à droite le volumineux filtre à air de forme quadrangulaire. Les coffres à outillage sont encastres dans les arceaux postérieurs du cadre ; celui de gauche renferme le système de contact du feu « stop », synchronisé avec la pédale de frein.

Les garde-boue sont assez peu enveloppants, et le garde-boue avant, qui sur les premiers modèles était suspendu suit maintenant le débattement de la roue. A l'arrière, un système de fixation particulier assure la rigidité. Les roues ont des tambours de freins de diam : 165 mm.

Une lacune : pas de moyeux à broche, défaut commun à la majorité des machines anglaises. A signaler que le flasque exté-



*Vue
côté
distribution.*



*La suspension AR et la fixation du
garde-boue. La tension de la chaîne
secondaire s'effectue par excentriques
solidaires de l'axe de roue.*



*La direction
et
ses commandes.*

rieur du tambour avant accuse un certain jeu latéral, ce qui réduit d'autant l'étanchéité.

La 350 Bullet est livrée avec deux béquilles, centrale et latérale, et les repose-pieds du passager.

GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Le moteur est un classique monocylindre à soupapes en tête, couplé avec une boîte séparée. Avec 90 de course et 70 d'alésage, il développe 18 ch à 5 350 t/mn, pour un rapport volumétrique de 6,5 à 1.

La culasse en alliage léger est surmontée de deux boîtiers en alliage léger enfermant la culbute, entre lesquels se trouve le décompresseur.

Le cylindre est en fonte et la chemise s'enfonce profondément dans un carter-moteur en alliage léger.

Le piston est équipé de deux segments d'étanchéité et d'un racleur; le pied de bielle tourne sur une bague bronze, et la tête sur bague régulée en métal antifriction, technique assez rare sur un mono. Le vilebrequin est supporté côté transmission par deux roulements à bille, et côté distribution par un roulement à rouleaux encagés.

En bout de vilebrequin, un pignon entraîne les engrenages des arbres à came et de la magnéto. Une pompe à huile à double piston lubrifie la distribution, l'em-

biellage, et la base de cylindre.

La réserve d'huile se trouve dans un carter indépendant venu de fonderie avec le carter moteur. L'huile est aspirée par la pompe au travers d'un filtre cylindrique démontable et facilement accessible.

L'huile en retour s'écoule par gravité dans le fond du carter moteur; d'où la pompe de retour la renvoie à la réserve.

Les arbres à came attaquent des poussoirs à base plate, qui commandent les tiges actionnant les culbuteurs. Le réglage du jeu s'effectue à la jonction des poussoirs et des tiges, par un système de vis et

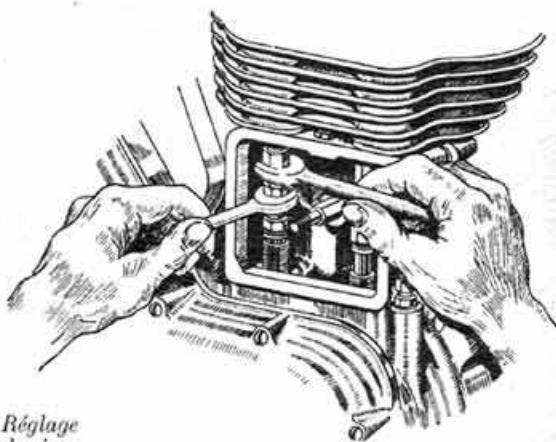
contre-écrou. Une fenêtre latérale donne une bonne accessibilité.

Le pignon moteur entraîne la couronne d'embrayage par une double chaîne primaire sous carter étanche; un patin métallique permet de régler la tension.

La boîte de vitesses est classique, mis à part le levier auxiliaire de remise au point mort. Elle est boulonnée sur l'arrière du carter-moteur. Un long sélecteur positionne les différents rapports.

L'allumage s'effectue par une magnéto entraînant une dynamo qui recharge la batterie. Une plaque métallique protège l'ensemble du suintement du carburateur.

L'esthétique du moteur est typiquement anglaise; il y a beaucoup de fils et de câbles et de tubulures qui se promènent. Les carters et la boîte, de lignes torturées, comportent trop de coins et recoins peu accessibles au chiffon.



*Réglage
du jeu
aux poussoirs.*



*Le moteur Royal-Enfield : on distingue
sur la boîte la pédale de remise au
point mort.*

