

# la vie de **AMOTO**

Le bimensuel de la motocyclette de collection

n° 198

1<sup>er</sup> février 1997

## Machine à remonter le temps !

**Essai Enfield  
India 500**



*Depuis plus de 40 ans, l'usine Enfield India produit la Bullet 350 sous licence à Madras. LVM a essayé la 500, sa grande sœur, qui permet de rouler à l'ancienne (presque) tous les jours.*

# La tradition, ça a du bon !

La Bullet, c'est une tradition anglaise qui se perpétue en Inde depuis plus de 40 ans, un anachronisme motocycliste produit à près de 20 000 exemplaires par an.



Celui qui désire rouler à l'ancienne sur les petites routes sera comblé par l'Enfield Bullet.

**F**in 1948, Redditch, Grande-Bretagne, la première Bullet 350 sort des chaînes de montage Royal Enfield. Le modèle, décliné en 500 cm<sup>3</sup>, est présenté au salon de Londres en 1952. La Royal Enfield

Bullet 500 est disponible sur le marché anglais l'année suivante et peu de temps après, le gouvernement indien signe un contrat avec l'Angleterre pour produire la 350 à Madras.

La production des Bullet anglaises s'arrête dans le milieu des années 60, peu de temps avant le déclin de la firme britannique.

A Madras, les Bullet 350 sortent imperturbablement des chaînes de montage et ce n'est qu'en 1977 qu'elles sont importées en Angleterre. La 350 indienne, à son tour déclinée en 500, est présentée au NEC Show à la fin 1989. L'Enfield India Bullet 500 est importée en Angleterre (et en France) l'année suivante... 37 ans après la naissance de la 500 anglaise.

(ou moins bien). Alors, pour partir sur de bonnes bases, il faut juste procéder à un petit "check-up" dès livraison, opération que Philippe Pince, le patron-mécano de "Eur'Rican Bike" (où j'ai acheté ma moto) prend le temps de réaliser sur chaque machine qu'il reçoit.

Au premier coup de kick (sans mentir), le moteur donne de la voix et, détail amusant, sur les trois Indiennes qui sont chez Eur'Rican, aucune n'émet le même son ! En se penchant de plus près, on s'aperçoit rapidement que

toutes sont "différentes" : la peinture du réservoir n'a pas exactement les mêmes contours (filets à main levée !) sur celle-là, tiens, sur celle-ci "Enfield" n'est pas écrit au même endroit... on vous l'a dit, c'est du "coussu main" !

### On the road again

Au moment d'enfourcher la belle pour son galop d'essai, Philippe tend l'oreille : un "tac tac tac" provient du carter gauche. Il n'en faut pas plus à notre homme pour démonter carter, chaîne primaire et

La partie tortueuse du carter longeant le bouchon de remplissage d'huile renferme une cascade de pignons qui commande le doigt d'allumage. À côté, c'est la trappe d'accès aux culbuteurs.

## Pépins et remèdes

Pour éviter de transformer votre Bullet en dévoreuse de câbles d'embrayage (j'ai fait 800 km avec mon premier câble !), voici une petite astuce qui vaut ce qu'elle vaut... La vis de réglage au levier doit être bloquée gorge de passage orientée vers la route, dans le prolongement de la gorge de la poignée : le câble, déporté hors de la vis lorsqu'il est actionné, ne frotte plus sur celle-ci mais passe dans sa gorge. Pour le réglage de la garde, il suffira d'agir sur la vis située à mi-gaine, près du carter de chaîne primaire.

Pour le réglage du jeu aux culbuteurs, les différentes notices indiquent un jeu "zéro" mais il vaut mieux en donner un peu sinon c'est une soupape bridée dès que le moteur est chaud !

L'idéal est de diminuer le jeu jusqu'à ce que les tiges commencent à résister lorsqu'on les fait rouler sous le doigt puis de les desserrer très légèrement pour

qu'elles puissent tourner quasi-librement. On doit toujours pouvoir entendre un léger cliquetis aux culbuteurs lorsque le moteur tourne.

### A boire !

Après le rodage, (vers 5 000 km) le montage d'un gicleur principal un peu plus gros (un 130 convient bien) donne un peu plus de "pêche" à la Bullet et réduit agréablement le "trou" entre le troisième et le quatrième rapport.

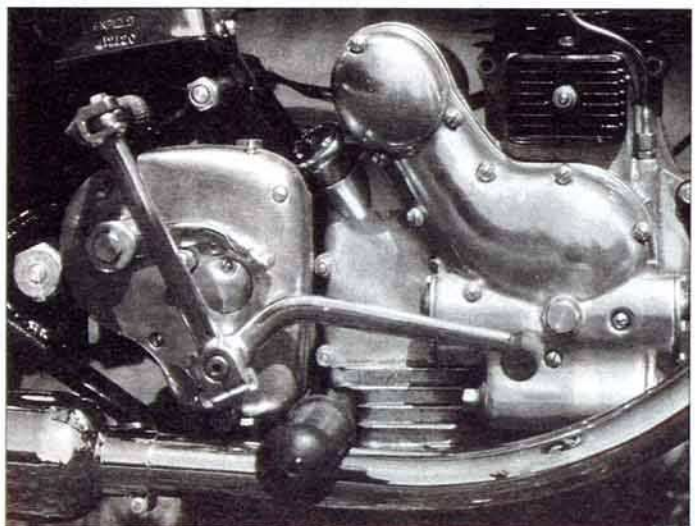
Si vous avez une vigne, gardez la batterie d'origine, elle pourra vous être utile pour sulfater (arf, arf). Dans le cas contraire, nettoyez très souvent la borne positive et badigeonnez-la avec de la graisse.

Dès qu'il tombe trois gouttes, l'Enfield de notre essai toussé : de l'eau entre (condensation ?) sous le couvercle de la platine d'allumage. Confectionner un petit ruban de silicone translucide arrange un peu les choses... sans pour autant les résoudre.

### Coussu main

Pour rouler Enfield, il faut enterrer les préjugés, oublier que le réveil de l'an 2000 sera arrosé dans bientôt trois ans et — tant qu'on y est — qu'il existe depuis longtemps des motos "faciles" qui démarrent avec un bouton. Aussi belle qu'elle soit, l'Enfield est avant tout une moto de "mécano", une sorte de vieille verrue anachronique bien rugueuse... Celui qui n'a jamais serré un boulon de sa vie aura donc un léger handicap.

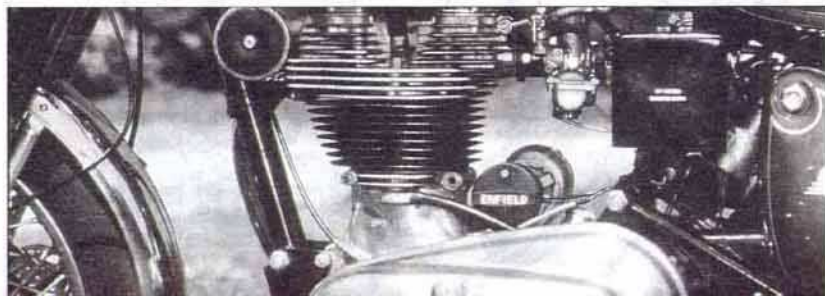
Les Bullet étant construites à la main et en Inde, on pourrait penser que leur fiabilité est des plus aléatoires. En fait, c'est simple, si toutes les pièces sont en place ça marche, sinon ça ne marche pas





*L'une des plus jolies parties de la machine est sans doute l'ensemble phare-compteur baptisé "casquette". Un véritable arbre de Noël la nuit venue !*

*Les clignotants, rétroviseurs (en plastique) et le feu arrière d'origine ont été changés par des accessoires moins proéminents et de meilleure qualité.*



## Egli "Super Bullet"

Est-il besoin de vous présenter Fritz Egli, certes non ! Eh bien figurez-vous que ce préparateur dont le nom s'est si bien marié avec les plus belles motos (la Vincent-Egli par exemple) jette son dévolu depuis quelque temps sur la brave Bullet dont il est importateur pour la Suisse (Le Grand Fritz est également consultant technique de l'usine de Madras). Non content de fiabiliser les Bullet qu'il vend, Egli en propose

quelques déclinaisons bien à lui : 535, 624 voire 670 cm<sup>3</sup> (!), cylindre alu, grosses soupapes, gros carbu, circuit de graissage entièrement revu, alumage électronique, étagement des rapports de boîte selon les goûts du client... Le "Sorcier" a même conçu un cadre autour du grosmono indien qui culmine cette fois à près de 50 ch !

**Fritz Egli 14 Hauptstrasse, 5618 Bettwil, Suisse. Tél. (56) 667 23 60**



embrayage. Une fois sortie, la noix dévoile un petit défaut d'usinage — l'erreur est indienne — Philippe change, remonte et c'est parti !

Les décibels distillés par le pot sont un enchantement pour l'oreille et l'on se surprend à compter les explosions en attendant que ça chauffe un peu, histoire d'avoir bonne conscience. Sur le bitume, si la Bullet n'est pas un foudre de guerre, elle a toutefois le mérite d'éveiller tous les sens de son pilote : elle fait du bruit, fume, vibre, pète, reprend tout en bas et sent bon l'huile chaude et l'essence, un délice !

Le sélecteur de vitesses, première en haut et placé à droite, ne demande qu'une courte période d'adaptation : les quatre rapports "montent" et "descendent" presque comme sur une moderne. Il faut juste penser à décomposer le mouvement pour ne pas se retrouver sur un faux point mort lors du rétrogradage, tendance qui s'estompe avec le temps. Au bout de quelques kilomètres, le petit levier situé au dessus du sélecteur se révèle bien pratique : une pression avec le talon et hop, on se retrou-

ve au point mort pour le feu rouge. Autre détail, troisième et quatrième sont séparées par un grand trou si bien qu'il faut faire grimper le moteur dans les tours (70 km/h en troisième) pour aider la reprise en quatrième, on s'y fait (voir l'encadré "pépins et remèdes").

### Une Indienne dans la ville

Basse de selle, plutôt légère, maniable et bien équilibrée (centre de gravité très bas), l'Enfield ne réclame pas d'effort particulier pour être conduite ou manœuvrée à l'arrêt. Quant au béquillage central, c'est tout simplement un jeu d'enfant (sans être Schwarzenegger, on peut béquiller sans descendre de la moto !) : autant de points qui séduiront les petits gabarits ou nos amies les motardes. De plus son rayon de braquage la rend plutôt agréable en ville. En contrepartie, la fourche est un peu molle et les amortisseurs arrière font quelquefois penser au pilote (et au passager) qu'il est assis sur une machine à cadre rigide...

Côté freinage, la Bullet est équipée à l'avant d'un très jolli tambour

double-came très décoratif pendant les 200 premiers kilomètres — le temps que les garnitures se détalonnent — et d'un simple-came à l'arrière, le tout étant suffisamment efficace pour ralentir convenablement la moto.

Notre moto faisant allègrement "plus que son âge", il n'est pas nécessaire de sortir de Polytechnique pour comprendre que même neuve, elle réclamera plus d'attention qu'une moto moderne.

Ecouter son moteur, vérifier les niveaux, graisser ou encore traquer la goutte d'huile, voilà de saines occupations !

À propos d'huile, notre Bullet ne renie pas ses lointaines origines d'outre-Manche puisqu'elle semble être un tantinet incontinent du côté du cache-culbuteur d'échappement (ce qui, avec le déplacement d'air, a tendance à graisser joyeusement ma botte). Après une nouvelle visite chez Eur Rican Bike, ça fuit toujours... Démontage, inspection des pièces et Eureka ! c'est au niveau du boulon de fixation (il est fendu) de la conduite d'huile que ça suinte. >>>

*La chaîne primaire et l'alternateur sont enfermés sous un beau carter en aluminium.*

*Au dessus, on aperçoit le cache rupteur en plastique noir et le carburateur Mikarb, un Mikuni fabriqué sous licence.*

## Avertissement

Plutôt paisible derrière un guidon et déjà adepte du monocylindre depuis quelque temps, son sang n'a fait qu'un tour lorsqu'il s'est retrouvé devant la Bullet. Imaginez donc ! Un grosmono culbuté longue course à boîte séparée, probablement le dernier représentant d'une race disparue... Dans ces conditions, vous comprendrez bien qu'il n'ait pu résister longtemps aux avances de l'Enfield et, suite logique, que cette dernière se soit rapidement retrouvée dans son garage.

Comme un motard vous dira toujours que sa moto est la plus belle, la meilleure du monde, un motard en Bullet aussi, c'est logique. Il se trouve que le gars en Bullet dont on parle et bien c'est moi. Vous comprendrez donc qu'il m'ait été difficile de rester objectif tout au long de ces trois pages ! Mais de toute façon, ma

moto est la plus belle de la terre.

Les Bullet importées en France transitent toutes par l'Angleterre. Le "hic" c'est que l'importateur anglais est plus ou moins brouillé avec les Indiens (ces derniers auraient refusé d'apporter certaines modifications au modèle) et ne leur passe plus de commande... donc, plus de Bullet en France. Après avoir contacté MCC, l'importateur français, nous n'en savons pas plus excepté que Fritz Egli part dans quelques temps en Inde pour apporter "certains changements" dans la fabrication des Bullet. Alors, changements radicaux ou simples améliorations ? Verra-t-on bientôt débarquer une nouvelle mouture de la Bullet ? Espérons que cette dernière ne se transforme pas en "custom" comme la "Lightning 550" du Salon de Cologne mais en Enfield-Egli "Super-Bullet" !



Vue sous son meilleur profil, la Bullet n'est pas sans rappeler certains gromons anglais BSA, Ariel ou Triumph de l'immédiat après-guerre.



La suspension arrière est confiée à deux amortisseurs Girling qui s'avèrent très durs, même réglés en contrainte minimale.

►►► Si l'on tient compte du défaut d'usinage de la noix d'embrayage, ça porte à deux le nombre de "tares" comprises dans le paquet-cadeau... A la révision des 500 km, tout est resté en place, plus la moindre fuite (!) et la Bullet freine plutôt bien à présent... alors profitons-en !

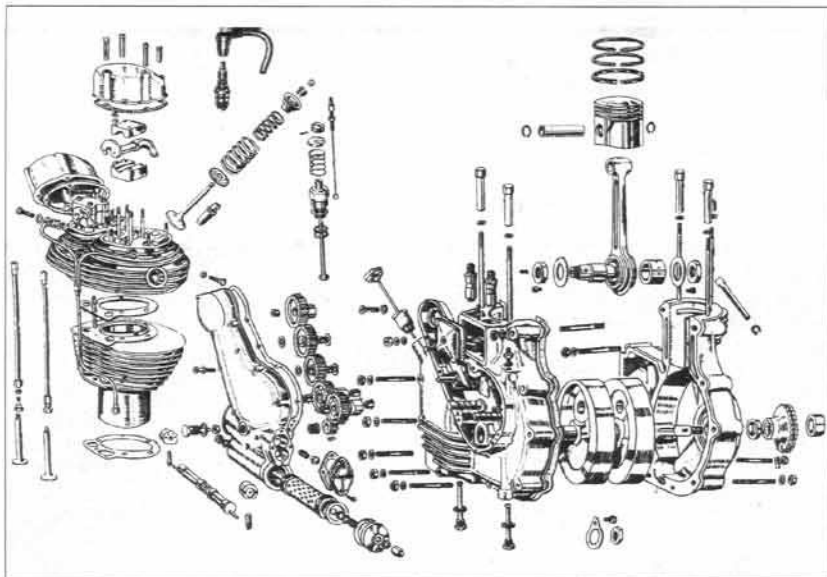
#### La preuve que ça roule !

1 800 km au compteur et la Bullet 500 ronronne sans la moindre défaillance. Même pas un "pouf" de travers, on s'ennuierait presque ! Le moteur se libère progressivement en offrant son lot de plaisirs semblant provenir d'un autre âge : un couple à bas régime du tonnerre et une mélodie y ressemblant tout autant (au tonnerre). Côté consommation, nous chevauchons un vrai chameau puisqu'un plein d'une bonne dizaine de litres permet de parcourir, en conduite "à l'ancienne", plus de 300 km sans passer la réserve, soit grosso modo moins de 3,5 l (super plombé) aux 100 km. Et puisque nous parlons du réservoir, l'intérieur du mien est tapis-

sé d'une couche de couleur rouille qui n'est absolument pas de la peinture... et de trois ! (tares). Un traitement phosphatant (Restom par exemple) serait le bienvenu.

4 000 km (et le boulon de fixation du silencieux en moins) : toujours cette heureuse impression de chevaucher une moto à part, très attachante même si elle traîne en guise de fardeau une réputation propre à décourager les meilleures volontés. Cependant — et en tenant compte des améliorations apportées par les Indiens depuis l'importation — on peut ranger tous les "p'tits bobos" des premiers tours de roue dans la catégorie "maladies infantiles sous garantie", solution qui devrait avoir plus de partisans que de détracteurs car si l'on fait la part des choses, aucune tare n'a été jusque là rédhibitoire. Alors, si vous franchissez le pas et décidez de rouler Enfield, n'oubliez pas que vous chevauchez une ancienne, ménagez-la et vous voyagez, pas très vite certes, mais longtemps.

Philippe Bidaut  
Photos Serge Garcia



Qui croirait, en regardant cet éclat, que nous avons essayé une moto produite en 1996 ? Remarquez les très longues tiges de culbuteurs : la Bullet est la reine des bas régimes...

## Bonnes adresses, papiers...

Une cinquantaine de concessionnaires Enfield sont répartis sur la France, pour connaître le plus proche de chez vous, contactez l'importateur :

• MCC, ZI des Mines, 69210 Saint-Pierre-la-Palud, tél. 04.74.70.31.00 et fax : 04.74.70.34.37.

Un grand merci à Philippe Pinçe qui a su faire preuve de beaucoup de patience en répondant à une multitude d'angoissantes questions.

• Eur'Rican Bike, Philippe Pinçe, 23, rue Albert Olivieri, 77310 Saint-Fargeau, tél. 01.60.65.66.15.

#### Clubs :

• Royal Enfield Owner's club France, Pierre Martin, 31 route Royale, 77330 Ozoir-la-Ferrière, tél.

01.60.02.84.17. (lundi de 20h30 à 22h30 uniquement).

#### Essai

• 350 Enfield India dans LVM n° 89/13

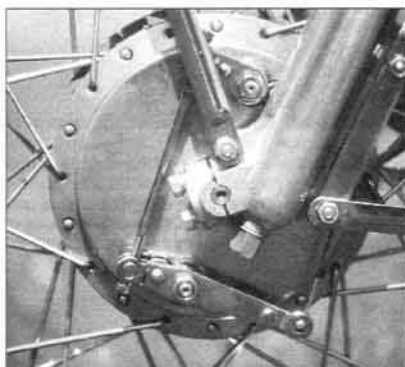
#### Livres :

• "Royal Enfield" par Ray Knight (en version originale) est disponible chez Pierre Martin, 31, route Royale, 77330 Ozoir-la-Ferrière, 160 F port compris.

• "Royal Enfield... the story and the people" par Anne Bradford, ISBN 0.9521126.7.1. Ouvrage disponible à la Boutique du Collectionneur, B.P. 202 - 77303 Fontainebleau Cedex - tél. 01.60.72.01.05 - fax 01.60.72.34.07, au prix de 189 F (+ 40 F de frais de port).



Incorporé dans la "casquette" de phare à côté du compteur de vitesse, l'ampèremètre sert également de témoin de point mort haut pour le démarrage.



Si lors des premiers tours de roue le frein avant ne mordait guère, il est devenu puissant et a même tendance à brouter en feint de freinage (tambour ovalisé).

#### Fiche technique de l'Enfield India Bullet 500

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Architecture moteur   | monocylindre 4-T 500 cm <sup>3</sup> à soupapes culbutées                                 |
| Alésage x course      | 84 x 90 mm (499 cm <sup>3</sup> )   |
| Taux de compression   | 6,2 à 1 (+ ou -)  |
| Puissance maximale    | environ 22 ch à 5 200 tr/mn   |
| Carburateur           | Mikarb (Mikuni indien) ø 28 mm  |
| Embrayage             | multidisque dans l'huile  |
| Transmission primaire | chaîne double   |
| Boîte de vitesses     | 4 rapports au pied droit, première en "haut"  |
| Démarrage             | kick uniquement   |
| Allumage              | batterie-bobine-rupteur   |
| Cadre                 | simple-berceau interrompu en tubes d'acier  |
| Suspensions           | fourche télescopique à l'avant, deux amortisseurs (Girling) sur le bras oscillant arrière |
| Roues                 | 3,25 x 19" à l'avant, 3,50 x 19" à l'arrière  |
| Freins                | tambour ø 177 mm deux cames à l'avant et simple came ø 153 mm à l'arrière                 |
| Capacité réservoir    | environ 14 l de super   |
| Poids                 | 163 kg (à sec)  |
| Vitesse maxi          | 120 km/h (et pas beaucoup plus)   |
| Prix                  | 28 400 F  |