

350 SILVER BULLET, L'ANGLAISE DE MADRAS



La Bullet à nouveau en vente libre... Ce n'est pas vraiment un scoop pourtant, puisque l'Enfield 350, qui n'a jamais cessé d'être produite à Madras, en Inde, depuis 1955, est importée depuis plusieurs mois déjà par une société lyonnaise, MCC, qui propose le charme de l'ancienne à un prix très raisonnable.

Ainsi après une interruption de plusieurs dizaines d'années, il est à nouveau possible de rouler avec une Bullet neuve, une Enfield, qui a tout de même perdu son qualificatif de "Royal".

UN PEU D'HISTOIRE

Née avant la Seconde Guerre mondiale, cette machine réapparaît après la Libération, au moment où était pressant le besoin de transports économiques. La nouvelle Royal Enfield Bullet, en 1948, obtient rapidement un bon succès : la marque inspire confiance, et la machine est une excellente moto de tourisme, qui s'illustrera aussi en compétition, en trial et même en courses sur pistes. Le moteur est un monocylindre quatre-temps culbuté de 346 cm³ accouplé à une boîte quatre vitesses, tandis que l'on trouve, côté partie-cycle, un cadre

interrompu, une fourche télescopique, et surtout, chose rare à l'époque, une suspension arrière sur bras oscillant. Au fil des ans, la Bullet évoluera lentement, donnant même naissance à une 500 en 1953. Mais dès 1951, l'armée indienne sera équipée de 350. Les dernières Bullet "anglaises" furent livrées en 1962 : une longue carrière.

En 1955, cependant, l'Inde, qui avait besoin d'un savoir-faire, lança un appel d'offre pour acheter une usine "clé en main" lui permettant de produire une motocyclette robuste ; ce fut Royal Enfield qui emporta le marché... et les Bullet purent continuer à vivre, figée dans leur configuration 1955 alors que leurs sœurs anglaises continuaient d'évoluer !

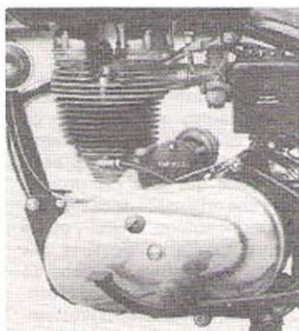
LES NOUVELLES BULLET

Ces Bullet de 1955, nous les retrouvons en 1989 pratiquement inchangées : elles ont perdu leur magnéto au profit d'un classique équipement électrique batterie-bobine, tandis qu'un alternateur a remplacé la dynamo et que certains accessoires sont plus modernes, mais finalement l'aspect est très semblable à celui des premières Enfield India. L'importateur

MCC, composé de motards de longue date, insistera d'ailleurs pour que les machines livrées par la suite bénéficient au maximum d'un "look ancien".

AU GUIDON

J'ai pu effectuer une longue balade avec cette 350 ; la machine est d'emblée sympathique avec son moteur où abonde l'alu poli et les courbes tortueuses de ses carters. Et puis la canalisation d'huile qui part lubrifier les culbuteurs vous a un

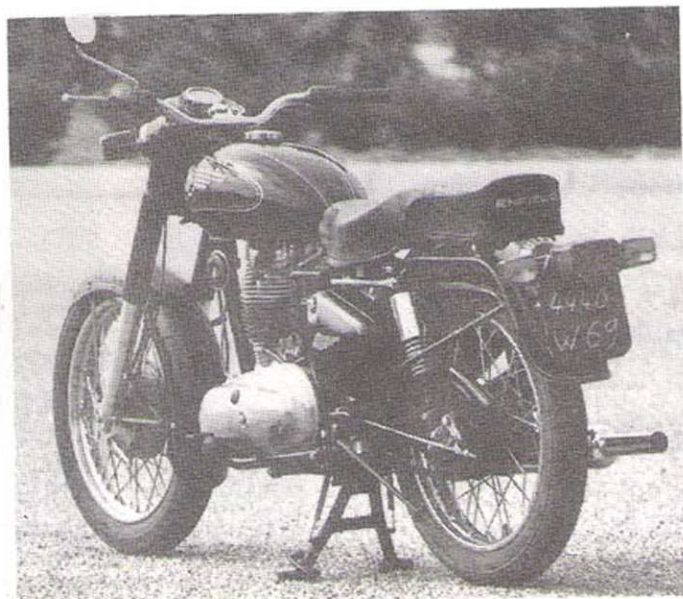


Côté gauche, le moteur reste agréable. Voyez le reniflard à la base du cylindre, partant lubrifier la chaîne secondaire.

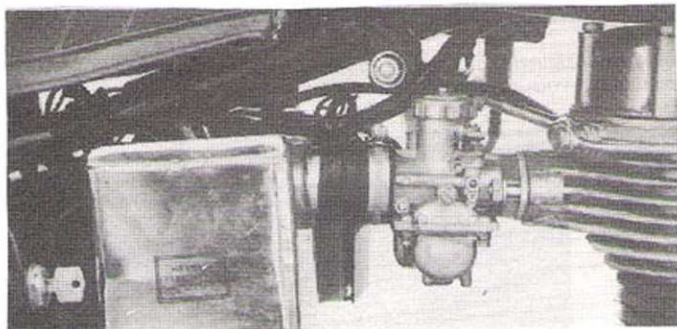
cachet d'authenticité indéniable ! Le pot d'échappement pour le marché européen est plus volumineux que l'original et les clignotants font leur apparition — législation oblige — mais cela ne choque pas ; moins en tout cas que le carburateur japonais sous licence (vade retro Mikuni !). Les freins sont des moyeux-freins ; on y perd pour l'aspect, mais la moto freine bien, ce qui n'est pas à négliger pour une conduite quotidienne.

Car la conduite quotidienne est une des ambitions de cette moto ; elle démarre toujours au premier coup de kick, très facilement, tandis que la selle, d'une forme curieuse je le concède, est confortable ; voilà un bon début. La suspension, malheureusement, est raide en solo et louvoyante en duo ! Il faut cependant relativiser ; cette machine est après tout une moto ancienne et ne peut prétendre au confort d'une machine moderne...

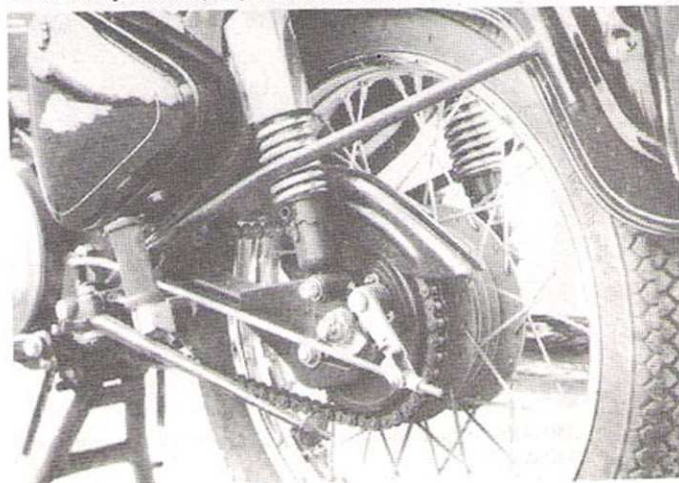
Le sélecteur est à droite et la première en haut, à l'anglaise ; on s'y fait très vite, le problème réel pouvant seulement advenir en cas d'utilisation de deux machines, une "standard" et celle-ci, qui pourrait faire "s'emmêler les pinceaux".



Une ligne classique que n'altère pas trop la venue des clignotants obligatoires.



On ne voit que lui : le carburateur Mikuni sous licence, efficace, mais qui casse l'esthétique. A gauche la clé de contact tandis qu'à droite on voit l'arrivée d'huile au culbuteur. Ci-dessous le frein arrière (efficace), le pneu indien Inchek (à la gomme très dure...), la béquille latérale (à bout pointu !), l'amortisseur réglable en trois positions (de qualité moyenne) et le petit coffre latéral.



Le moteur est souple et reprend très bas comme il sied à un mono bien élevé. La puissance, elle, n'est pas au rendez-vous malheureusement : 18 chevaux, c'est vraiment tout juste bon à démarrer comme une 4 L Renault ! D'autant que les vraies Royal anglaises flirtaient avec les 25 ch ! Ce

dégonflage est de bon augure pour la solidité, mais on en viendrait à souhaiter une puissance permettant de s'extraire du trafic urbain ; en effet la circulation en ville est bien le terrain idéal de cette amusante moto, qui paraît vraiment sans problèmes : on passe les vitesses dans un pom-pom réjouissant, on a le temps de compter tous les coups de piston, le bon peuple vous regarde passer éberlué et même les connaisseurs vous félicitent pour votre belle restauration ! Si

Non, ce n'est pas une "allure rétro", c'est (presque) une vraie machine des années 50. Le pot d'échappement est très volumineux et la selle de forme curieuse, mais confortable. On remarque surtout le beau moteur avec sa boîte séparée et le sigle Enfield (sans Royal) sur le réservoir. Le tableau de bord est "sobri", avec un ampèremètre et un compteur optimiste gradué jusqu'à 160 km/h !

90 km/h de croisière vous suffisent, vous aller toucher le Nirvâna.

Ah, tout de même, vous aurez soin de vérifier régulièrement le niveau d'huile, car en bonne anglaise, l'Enfield en consomme raisonnablement... Plus sérieusement, on pardonne à cette machine de demander des soins (un peu d'amour ?), mais on lui pardonnera beaucoup moins la finition indienne, loin des standards auxquels nous sommes désormais habitués : la qualité de la peinture, par exemple, n'est pas extraordinaire. Il paraît que les fabricants indiens ont promis de remédier à ces petits défauts : wait and see !

S.G.
M.C.C., 14, rue Crépet, 69007
Lyon, tél. 78.58.92.20.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 350 ENFIELD SILVER BULLET

MOTEUR	Mono 4 T culbuté
ALÉSAGE x COURSE	70 x 90 mm
CYLINDRÉE	346 cm ³
TAUX DE COMPRESSION	7,25 à 1
PUISSANCE AU RÉGIME DE	18 ch à 5.625 tr/mn
DIAMÈTRE DES FREINS	177 mm avant 153 mm arrière
DIMENSION DES PNEUMATIQUES	3,25 x 19 avant et arrière
CAPACITÉ ESSENCE	14,5 l
POIDS A SEC	163 kg
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	12 V 5,5 a.h.
PRIX TTC	25.000 F