

« Silver Bullet », balle d'argent, Royal Enfield : avec des noms pareils, on revient quarante ans en arrière. A l'époque où monos et twins, Anglais, Italiens ou Allemands, se tiraient la bourre sur des routes pas toujours praticables. Depuis, ces routes ont changé, les motos aussi, les moeurs et la façon de vivre la moto par la même occasion. Comme il faut toujours des exceptions pour confirmer les règles, la petite 350 Bullet revient pour nous chuchoter à

l'oreille que finalement, en ce temps-là, la moto représentait quelque chose, et que ce quelque chose est toujours valable aujourd'hui. C'est la sensation de liberté que l'on peut ressentir aussitôt la première enclenchée. Cette sensation reste intacte quel que soit le nombre de soupapes, les qualités routières ou la vocation première de son deux roues préféré. A 14 ans vous ne vous évadiez pas de la grisaille avec vos copains au guidon de votre vieille Mob ? Aujourd'hui,

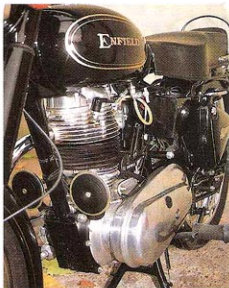


Cette Royal Enfield se conduit les yeux fermés et en toute décontraction pour peu que l'on soit habitué au sélecteur à droite et à la première en haut.

Le côté droit vous plonge dans l'authentique avec ce pot saucisson du plus bel effet. La version prévue pour mars aura un kick repliable, une béquille latérale, un guidon plat, une ampoule avant à iode H4 et des commandes à l'ancienne. Notez la clé de contact sur le cache latéral droit comme beaucoup de choppers actuels. Par contre, les fils sont montés fichtrement mal à l'intérieur.

Côté gauche, le mot simplicité prend tout son sens. La tension de chaîne se fait par escargots et le réglage du frein arrière par une molette très pratique d'accès. Les repose-pied passager sont suspendus mais ne se replient pas.

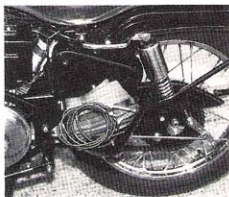
Le tambour avant est simple lui aussi mais ne freine absolument pas. Il est un petit ralentisseur.



Bien que maintenant anglo-indien, ce beau moteur fait dans le britton pur et dur. Couple, caractère, souplesse et capacité à monter les côtes sont ses plus belles particularités. La petite pédale située sur le haut carter permet de retrouver le point mort quel que soit le rapport enclenché sauf la première vu la disposition des vitesses (première en haut, les autres en bas).



Ça c'est du compteur vieux gars ! Un tachymètre, un contrôle de charge et, à gauche, le manipulateur de phare. De chaque côté de ce compteur se trouve une petite lanterne du plus bel effet. Tout à fait inhabituel. Un must Madam la baronne !



Des câbles de rechange, une chambre à air et un démonte pneu se logent sous le cache latéral gauche. Comme au bon vieux temps.

vous ne voyez pas aussi bien la vie en rose avec une 125 MZ qu'avec une 1000 FZR ? En ce qui nous concerne, la vaccination côté liberté opère toujours, ce n'est pas l'objet que nous chevauchons qui modifie beaucoup le plaisir que nous avons à partir en virée pourvu que ce soit sur deux roues.

Bien sûr, tout est relatif, les choses et les philosophies parfois s'émiettent, et à ce moment-là, quand apparaît une Bullet tendue sur sa béquille centrale, un réflexe naturel prend vite le dessus : se remettre en question. Avec son lourd passé et sa gueule de graisseuse, cette Royal Enfield colonisée vous pulse le sang dans les méninges pour vous faire dire que, finalement, simple ou compliquée, une moto restera toujours une moto, simple comme une roue ou futuriste comme l'OEMIL (comprendre Peraves, la vraie Motomobile) le plaisir sera au rencard.

Une graisseuse pas frileuse

La neige commence à tomber timidement alors que nous avançons la Bullet pour faire les premières photos statiques. Elle se place facilement sur la béquille centrale pour se laisser naturellement détailler alors que « Papy » Lacombe sort ses boîtiers. Pas de doute, c'est bien une Anglaise. Du mono haut comme une cathédrale au kick même pas repliable (il le sera pour l'Europe) en passant par le dessin de selle ou le garde-boue enveloppant ou encore le pot façon saucillard (ça tombe bien on est à Lyon) ou encore, ou encore... Elle a beau revenir de Madras, ses origines portent bien haut les couleurs de l'industrie britannique déchue. On peut simplement regretter la finition, disons, indienne, à savoir que le skaï de la selle fait vraiment toile cirée (pour peu que vous ouubiez dessus...) et que la qualité de peinture n'a rien d'exceptionnel, sans parler des soudures. Elle a beau être soignée de plus près pour nous, Européens,