

# PRISE DE CONTACT ROYAL ENFIELD « SILVER BULLET »

## ENFIELD STORY

Il était une fois une petite entreprise de pièces pour machines à coudre située dans le Worcestershire (en Angleterre, on ne peut rien vous cacher) : la George Townsend and Company. En 1880, la Townsend se lance aussi dans la fabrication de bicyclettes pour construire ensuite sa propre marque de machines à coudre. Deux ans plus tard, Albert Eadie devient directeur et Robert Walker Smith manager : la compagnie change de nom pour devenir la Eadie Manufacturing. C'est à ce moment que le nom Enfield est utilisé pour la première fois sur une nouvelle gamme de vélos en raison des contrats passés avec la Royal Small Arms Factory, fabricant d'armes, située, devinez... à Enfield dans le Middlesex. Dans la foulée, le nom Royal -fournisseur de la Maison Royale- devance le mot Enfield. La filiation avec les armes a d'ailleurs été la raison première du slogan de Royal Enfield : « Fabriquée comme un pistolet » (ou canon au choix). Joli message ! Plus tard, la Eadie Company était rachetée par un autre fabricant d'armes en 1907 : la British Small Arms (BSA, oui, oui !). Du coup Eadie trouve sa place dans l'entreprise BSA et quitte Enfield.

C'est en mars 1948 qu'apparaît le premier prototype de la 350 Bullet sous l'apparence d'une moto de trial. Depuis l'évolution logique a suivi son cours pour aboutir au modèle de 1985, celui là même qui est encore fabriqué à Madras en Inde sous licence grâce à un accord passé en 1956.

Qui eut un jour crié qu'une moto puisse approcher deux continents aussi opposés ?

les preuves certaines. En plus d'être maniable et très facile à emmener, l'Enfield propose un moteur presque aussi charmeur que peut l'être son bruit. Souplesse, couple et sensations enveloppent le motard de cette aura bienveillante désormais bien rare sur les motos actuelles. Hormis le freinage inexistant (changement de garnitures impératif) et le total manque d'amortissement des suspensions, la Bullet pourrait presque se faire passer pour une moto utilitaire moderne. Il ne faut pas s'y tromper, cette 350 séduisante n'est autre qu'une utilitaire citadine, marginale et même originale, mais surtout une Anglaise d'antan qu'il faudra inévitablement soigner de près. En Inde, sa réputation de fiabilité semble profondément ancrée, mais elle est au fond moins fiable que son aïeule anglaise : les qualités de l'acier indien sont inférieures à celles de Enfield avant l'indépendance de l'Inde. Sur notre continent, les habitudes et les impératifs ne sont certainement pas les mêmes qu'aux Indes où l'on est déjà bien heureux de pouvoir obtenir quelque chose qui roule. Un mono anglais se soigne de près, s'entretient régulièrement et adore dévoter ses boulons au rythme auguste du « Poupoum », il faut le savoir. La Bullet n'est pas un scooter, mais un *vintage* qu'il faut maintenir en forme et respecter qui qu'il arrive. La route est bien sûr envisageable à son guidon, mais là encore la patience sera de rigueur avec les 100/110 km/h de croisières possibles et les suspensions « d'époque ». Mais d'un autre côté, la Bullet propose une bonne volonté telle qu'un petit Paris-Marseille peut s'envisager comme un pari plutôt tentant. Ce n'est pas Ange Raboni qui me dira le contraire.

on apprécierait un peu plus de luxe dans le choix de certains matériaux et de raffinement dans la construction. Ainsi ces klaxons Héroïsmes et ces cigno-tans qui ne demandent qu'à être amputés de ce corps fier et simple. Rassurez-vous tout de même, telle qu'elle apparaît aujourd'hui, la petite est loin de passer inaperçue, d'ailleurs...

D'autant que dès le premier coup de kick, même quand il fait froid, elle cause en britton dans le texte, à savoir, grave, rauque, suffisamment clairement, fortement et sincèrement pour mettre du baume à la nostalgie. Seul détail vraiment inacceptable : on ne titille plus le carbu pour faire parler l'Bestiau. OK, elle part du premier coup avec son Mikuni *made in India*, mais sincèrement, on regrette que le cérémonial du démarrage ait été amputé du cérémonial du titillage, l'essence vomissant de la cuve. D'accord avec vous, il va falloir retrouver un bon vieux Amal des familles histoire de respecter le folklore. Blague à part, nous en étions donc à écouter cette douce mélodie pleine de souvenirs intemporels quand, sortis de ce demi-sommeil contemplatif, nous décidâmes d'enrouler le câble dans le but de roder, *really cool*, ce vieux mono perdu in the *lyonnaise banlieue*.

## Une grimpeuse pas bêcheuse

Les commandes se plient avec douceur aux ordres des doigts pendant que le gros compteur charme l'oeil alors que la boîte stimule l'occipital vu que la tradition est aussi dépayssante que le sélecteur à droite avec sa première en bas. Vous voyez l' topo ! Elle va jusqu'au bout la bougresse ! Un certain temps d'adaptation sera donc nécessaire avant que le fichu réflexe de bloquer l'arrière en passant une vitesse au moment du freinage ne disparaisse totalement. Bref, les habitudes sont vite bousculées sur cette moto qui offre par ailleurs une position confortable : dos bien droit et jambes très à l'aise. De plus, la sécheresse des suspensions est en partie rattrapée par la moelleuse selle montée sur ressorts dans le plus pur style *vintage*.

D'emblée, la Bullet se manie facilement, presque comme une 125, se faulant partout en ville en enroulant sagement mais avec une souplesse étonnante de la part d'un monocylindre. À vue de nez, ce moteur est doté d'un volant d'inertie plutôt respectable, certains indices comme le ralenti tenant très bas, la capacité à monter les côtes pentues facilement sur le couple, le coup de pied au cul assez franc pour un 350, l'inertie importante du moulin, en sont

## Rétro... visionnaire

La Royal Enfield « Silver Bullet » est à la fois une moto de ville, une « Anglaise » de collection en vente à bon prix dans les magasins et la preuve que le public actuel est demandeur de ce genre de produit simple et « authentique ». Il existe des motards désirant du caractère, du simple, du vrai et du pas cher. On est aux antipodes des tendances japonaises ou européennes qui entretiennent une escalade permanente à la complexité et au luxe. D'où cette quasi-nécessité de refabriquer des motos à l'esprit proche de celui de cette 350 Bullet. La Yamaha 500 XT (sa plus forte rivale de par son rapport qualité-prix) encore au catalogue en est la preuve. Un bicylindre 750 ou 900 cm<sup>3</sup> calé à 360°, fiable, monté dans une partie-cycle moderne (mais pas trop !) et dépourvue de partout serait peut-être la réponse. Pour le moment, contentons-nous de cette 350 des villes qui aura le mérite de prouver au monde moderne que le passé est toujours là. Un comble, mais un bon comble... I.M.

## MINI-FICHE TECHNIQUE

Modèle :	Royal Enfield 350 Bullet
<b>MOTEUR</b>	
Type :	monocylindre 4 T refroidi par air
Embiellage :	viebrequin assemblé
Distribution :	2 soupapes en tête culbutées
Cylindrée :	346 cm <sup>3</sup>
Alésage x course :	70 x 90 mm
Rapport volumétrique :	7,25 à 1 (possibilité d'utiliser de l'essence ordinaire)
Puissance maxi :	18 ch à 5 625 tr/mn
Régime maxi :	6 000 tr/mn
Alimentation :	un carburateur Mikuni (sous licence)
Lubrification :	∅ 24 mm
Mise en route :	cartier humide kick uniquement
<b>TRANSMISSIONS</b>	
Transmission primaire :	par chaîne duplex
Embrayage :	multidisques barbotant et ressorts
Boîte de vitesses :	à 4 rapports
Transmission secondaire :	par chaîne simple, rapport 16 x 38
<b>EQUIPEMENT TECHNIQUE</b>	
Batterie :	12 V/5,5 Ah
Allumage :	par vis inducteur Lucas
Projecteur :	platine H4
<b>PARTIE-CYCLE</b>	
Cadre :	simple berceau en acier de section ronde interrompue
Suspension avant :	fourche télehydraulique, déb. 150 mm.
Suspension arrière :	bras oscillant et deux amortisseurs
Frein avant :	Girling
Frein arrière :	tambour simple came ∅ 177 mm
Roues :	tambour simple came ∅ 153 mm avant et arrière 3,25 x 19
<b>CAPACITES</b>	
Essence :	14,5 l dont 1,25 de réserve
Huile moteur :	2,1 l et 4 l
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>	
Hauteur de selle :	850 mm
Empattement :	1 372 mm
Garde au sol (sine) :	140 mm
Poids à sec (usine) :	163 kg

## RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	Royal Enfield
Modèle	350 Silver Bullet
Prix clefs en main	22 000 F env.
Disponibilité	mars 89
Garantie	6 mois pièces et M.O.
Assurance	Moto verte
Coloris	noir uniquement
Importateur	MCC, 14, rue Crepet, 69007, Lyon. Tél. : 78.58.92.20.
Essais précédents	Nouveauté