



La 500 Bullet a adopté un nouveau look plus attrayant en préférant le chrome à la peinture noire.

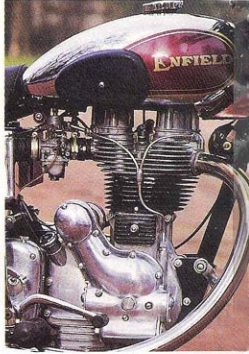
Afin de mieux découvrir cette moto si particulière, un court rappel historique s'impose. Apparue en 1882, la marque Enfield produisait des armes et des vélos avant de se lancer dans les motocyclistes une fois rachetée par BSA, en 1907. Quarante-et-un an plus tard, le prototype de la Bullet fit ses premiers tours de roues sous la forme d'une 350 de trial. C'est en 1956 qu'un accord passé entre l'Angleterre et l'Inde autorisa ce pays à construire sous licence des Enfield Bullet. Ces dernières n'ont quasiment pas évolué jusqu'à nos jours (hormis la magnéto remplacée par une bobine 12 volts, le carburateur Amal par un Mikuni...) et il en sort chaque année 20 000 de l'usine de Madras. Si la 350 Bullet correspond à une production interne traditionnelle, puisque 250 000 Enfield environ circulent en Inde, la 500 cm³ est un produit d'exportation, apparu à la demande des importateurs européens.

A l'heure actuelle, la marque est distribuée en Angleterre, en France, en Italie et bientôt dans toute l'Europe de l'Ouest. En ce qui nous concerne, cinquante concessionnaires représentent la marque dans l'Hexagone. Depuis 1988, date de son apparition dans notre pays, deux cents Bullet se sont vendues, un chiffre qui tendait à stagner depuis l'annonce prématurée de la commercialisation de la version



Le tableau de bord s'incruste dans une belle pièce d'aluminium, avec tachymètre, cadran de charge de la batterie et deux feux de position.

500 cm³. Cette dernière semblait donc attendue avec impatience car, s'il est vrai que sa sœur de plus faible cylindrée avait déjà séduit le public occidental, elle montrait les limites de son utilisation par des performances trop discrètes et surtout un freinage quasiment inexistant. Justement, hormis l'accroissement de cylindrée par changement du cylindre et augmentation de l'alésage, la 500 Bullet adopte un tambour avant à double carne (présent aussi sur la 350, modèle 1991).



Conçue dans une optique utilitaire, la Bullet est à la fois confortable et pratique et possède une selle bien rembourrée.

caractéristique, mais discrète. A froid, le cérémoniel est identique avec en complément le starter, placé sur le carbu. Première surprise, on s'attendait à une machine capricieuse, voir revêche et en fait la Bullet s'avère aussi docile qu'un mono moderne, n'opposant qu'une faible résistance au kick et de rares vibrations une fois en route. Mais dès les premiers tours de roues, on oublie vite le reste de la machine pour se concentrer sur le maniement de la boîte de vitesses à quatre rapports inversés, sélectionner au pied droit. Habités aux motos modernes, on se force ici à anticiper toutes les manœuvres car non seulement les fonctions des extrémités sont redistribuées, mais en plus, le manque de rodage rend la boîte particulièrement lente et capricieuse. Malgré un maximum d'attention, il arrive ainsi fréquemment que de faux points mortels apparaissent tandis que le vrai refuse tout service à l'arrêt. Cependant, en usage courant, ce désagrément n'a rien d'irréversible, l'habitude venant et la température de l'huile augmentant, le fonctionnement s'améliore au point que l'on n'y prête plus guère d'attention, ce qui permet d'analyser le reste des impressions de conduite.

Pour le reste, la Bullet se révèle être une moto parfaitement dans le coup. Les 22 chevaux du 500 permettent de se couler dans la circulation urbaine sans risques d'être décalé par rapport aux autres.

COURIR EN BULLET

Suite à une demande de l'importateur, l'AFAMAC - créatrice d'une formule de compétition destinée aux motos anciennes - accepte, dès cette saison, les Enfield 350 et 500 Bullet dans sa catégorie Vintage. Très ouverts, les organisateurs considèrent en effet, que la date de conception prend le pas sur l'année de fabrication, contrairement aux assurances qui les refusent en terme de motos de collection, la carte grise faisant foi. Cependant, Assurance Moto Vente propose dans l'immédiat, son contrat trail aux possesseurs de Bullet en attendant d'étudier une catégorie spécifique leur permettant de payer encore moins cher. Pour en revenir à la compétition, MCC mettra sur pied en 1992, toujours dans le cadre de l'AFAMAC, une Coupe Enfield 500 cm³ autorisant un minimum de modifications (pot, carburateur, amortisseurs arrière, pneumatiques) dans le but de favoriser l'intérêt de la course en limitant l'escalade technique et financière. En clair, il sera possible à tout propriétaire d'une 500 Enfield d'origine de changer trois broches pour s'aligner sur un vrai circuit et vivre la vitesse d'une autre époque.

Dépaysement

Avant ces considérations techniques, c'est surtout le look qui a changé par l'adoption d'un maximum de chromes en place du «All black» de la 350. La ligne s'en trouve allégée et plus attrayante malgré une finition typiquement indienne avec ses traits de peinture qui bavent et des soudures mastoc. Mais la pièce maîtresse, la mécanique est superbe et l'appel du gromone ne se fait pas attendre longtemps. Le moteur étant déjà chaud, il suffit de mettre le contact (situé près du coffre latéral droit), de chercher la bonne compression à l'aide d'un décompresseur manuel, tout en scrutant l'aiguille du contrôle de charge de la batterie (qui revient en position centrale une fois le piston en place). On laisse remonter le kick et un bon coup de jarret déclenche une sonorité