



Le réservoir fait la part belle aux chromes. Quant à la selle, elle est une option proposée par le concessionnaire Highway 66 à Paris.

Grande Bretagne et l'Italie commercialisent les Enfield.

REMONTER LE TEMPS

La 500 Bullet n'est pas une moto comme les autres. Elle semble défier le temps et se plaire à représenter une sorte d'anachronisme dans l'évolution

de la moto. Trop récente pour les puristes, trop rustique pour les motards contemporains, elle trouve preneur chez ceux qui veulent se démarquer, échapper au schéma habituel des possesseurs de Harley ou Triumph. L'Enfield plait, et n'a pas fini de faire des émules. A 28.000 francs pièce, il y a très peu de raisons de s'en priver...

La 500 Enfield se démarque de la 350 par sa cylindrée plus importante, bien sûr, mais aussi par un habillage diffé-

rent, plus clinquant, utilisant du chrome sur les garde-boue et sur le réservoir ; le résultat est superbe.

De ses origines, la Bullet a gardé toute sa splendeur de ses courbes, de ce réservoir surmonté d'un bouchon chromé de ce moteur à la fois dépouillé et complexe dans sa partie inférieure, au niveau des carters. On ne se lasse pas non plus d'admirer ce bel échappement aux lignes presque parfaites. L'harmonie entre la selle, le réservoir et le cache



La qualité des décalcomanies n'est pas pas le point fort de la Bullet, mais la finition semble en progrès. A droite, le tableau de bord inclut un ampèremètre permettant de déceler le point mort haut et un gros interrupteur pour les phares.

