

Le système de tension de la chaîne secondaire se fait par escargot et on peut remarquer le flasque de frein en acier peint. Les amortisseurs très durs (licence Girling) passent derrière de très solides barres de fixation du garde-boue.



latéral est également très réussie. Le petit phare rond, les roues, le frein avant, à double came ajoutent à cette impression d'harmonie et de sérieux. Oh, bien sûr, les "tâtillons" détailleront cette moto avec inquiétude, pestant contre la mauvaise qualité du chrome et de la visserie. Ils regretteront la médiocre finition située aux antipodes de ce que les Nippons proposent. Certains penseront que la garantie de six mois offerte prouve bien que cette machine ne brillera que d'un feu de paille, jetant la poudre aux yeux avant de redevenir poussière. "Je ne vends pas de garanties mais des motos. Ceux qui pensent qu'une garantie de six mois n'est pas suffisante peuvent aller voir ailleurs" explique Etienne Cornu. Et comme il a raison, notre homme, d'écartier ceux qui ne sauraient apprécier cette moto avec ses qualités mais aussi ses défauts ! C'est ce qui fait le charme d'une telle machine et force à se replonger dans le passé, à une époque où la vitesse n'était pas essentielle, où il fallait lire la route dans ses moindres détails, faute de se faire rappeler à l'ordre par une suspension trop rude, de ces années où l'on prenait le temps de faire chauffer la mécanique, de vérifier sa machine, de bricoler aux étapes. Une leçon de choses est gratuitement offerte avec la Bullet...

UN PEU D'ATTENTION !

Dès la prise en main, cette 500 Bullet demande un minimum d'attention et de méthode. On ne l'enjambe pas comme une vulgaire fille de l'empire du soleil levant. Elle demande respect et patience de vous livrer ce qu'elle a de meilleur. Ouvrez l'essence, actionnez le starter situé sur le carburateur produit sous licence Mikuni, à l'aide du décompres-

seur, faites passer l'aiguille de l'ampèremètre dans la zone verte et kichez, poignée de gaz légèrement ouverte. Un jeu d'enfant, ou presque. Et ça marche à tous les coups !

Une fois au guidon de cette Bullet, vous découvrez l'ensemble phare-compteurs supportant l'ampèremètre, le compteur de vitesse et les témoins de phares et de cignotants. En baissant les

yeux vous tombez sur le bouchon chromé estampillé du nom Enfield, un détail que l'on retrouve également sur l'ensemble des pièces caoutchoutées.

Sur l'Enfield, les vitesses sont à gauche avec le premier des quatre rapports vers le haut. Cette particularité pour une moto "récente" sera dans un premier temps la chose la plus déconcertante dans la prise en main de la machine.

Ci-dessous, le petit side Précision et l'Enfield forment un attelage homogène et à l'aspect très réussi.



SIDE PRÉCISION : LES DÉTAILS !

Si vous souhaitez faire atteler votre Bullet, Benoit Durier est l'homme qu'il vous faut ! Implanté dans la région lilloise, son "atelier Précision" propose un attelage à base d'une caisse existant dans les années 50, destinée aux monos BMW, Puch... pour le prix de 18.950 francs ou 46.950 francs pour l'ensemble complet.

Contrairement à ce qui se faisait pour la 350 qui était fixée au panier en trois points, la 500 est reliée par quatre points au side rouge. Le poids de l'attelage est de 240 kg mais se conduit très facilement. Vous pouvez en quelques minutes démonter votre panier et le remonter avec autant de facilité.

Le panier monoplace peut également recevoir un pare-brise en option. Il vous en coûtera 835 francs.

Le side Précision est homologué et disponible chez un concessionnaire Enfield, mais on peut également se le faire expédier avec une fiche de montage, ou passer chez Précision où le travail peut être fait dans la journée. Le bonheur, en somme !

Précision, 29 rue de Burgault, 59113 Seclin, tél : 20.32.56.56.