



*Bullet + Précision ou comment rouler classique sur un attelage neuf.*



caution, Daniel André a placé une masse de vingt-cinq kilos dans le coffre du panier, car je suis venu seul. Pour les novices, je précise qu'il est souvent préférable de rouler avec quelqu'un dans le side (ou alors de le charger), ceci évite au panier de lever trop facilement dans les courbes à droite.

Hormis les attaches, je ne note aucune transformation relative au montage du side-car sur la moto : ni fourche spéciale, ni amortisseur de direction, pas non plus de combinés amortisseurs spéciaux à l'arrière. Daniel me rassure, l'ensemble ainsi monté est, à son avis, satisfaisant et permet de ne pas grever un prix de vente très attractif. Il est vrai qu'un attelage complet pour 46950 F n'est pas courant, surtout s'il est à la fois neuf et classique. Mais il est temps de me mettre en route car une première balade de 120 kilomètres m'attend et le ciel commence à se couvrir sérieusement.

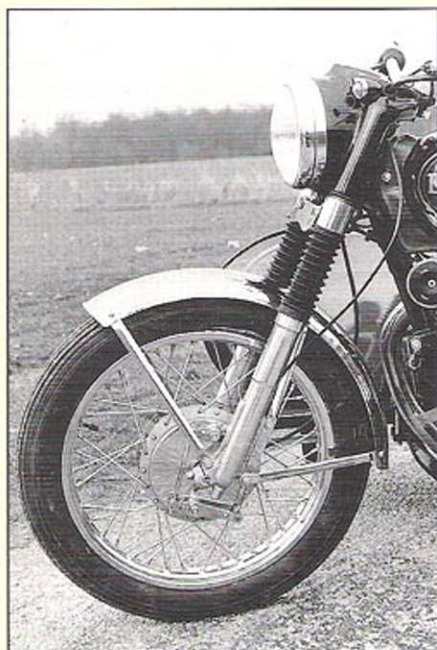
Le contacteur à clef se situe sur la boîte à outils du côté droit. Un décompresseur, dont le levier est situé à main droite au guidon, permet de passer la compression au kick sans effort. Il lui est adjoint un système de détection du passage du point mort haut dont le témoin n'est autre que l'aiguille de l'ampèremètre. En bref : j'actionne le kick en décompressant et lorsque l'aiguille est du côté positif, je peux remonter et kicker franchement avec juste un peu de gaz à la poignée. Le premier essai est le bon. Surprenant ? Pas du tout, il serait dommage qu'une moto neuve démarre difficilement... Le ralenti est un peu léger et si l'on désire faire chauffer le moteur pendant que l'on termine de s'équiper, il est nécessaire de créer une position de ralenti accéléré à l'aide de la grosse vis moletée du côté gauche du carburateur. Une cigarette plus tard, je ramène le ralenti à un régime moins élevé, ce qui me permet d'apprécier le silence mécanique du monocylindre culbuté. Il faut se placer derrière la moto pour savourer pleinement le "peup-peup-peup" issu du pot d'échappement de type saucisson.

Le sélecteur de vitesses, dont l'axe est concentrique à celui du kick, est placé du côté droit. Il est surmonté d'un deuxième sélecteur dont nous verrons l'utilité plus loin. La première vitesse se passe vers le haut et, confiant, j'embraye celle-ci sans presque mettre de gaz. Le couple du mono 500 a raison de la moto, du side et de votre serviteur. A peine le temps de passer les deux rapports suivants que déjà un feu tricolore nous impose un premier arrêt. Ma nouvelle monture n'est pas farouche et, en quelques centaines de mètres, m'a déjà fait état de bien des choses. Surpris par le feu, je me suis arrêté en troisième. Plutôt que de me faire "rentrer" deux rapports, elle m'invite à utiliser le second sélecteur. Un coup de talon sur ce dernier et je peux lâcher le levier d'embrayage, la boîte est au point mort. Bien pratique, non ? On peut l'utiliser quel que soit le rapport engagé pour retrouver immédiatement le point mort, un peu comme sur une boîte automobile.

Si le frein arrière est bon et progressif, l'avant, qui reçoit un nouveau tambour double came de 177 mm (tout comme la 350 modèle 1991), est très mordant et semble plus délicat à doser. J'ai à peine senti l'attelage se déporter vers la gauche lors de ce premier freinage, pourtant relativement appuyé. Le guidonnage attendu avec un équipement aussi sommaire est lui aussi à peine perceptible. C'est, en fait, un attelage qui conviendra parfaitement à un sidecariste débutant pourvu que celui-ci tienne compte des habituelles recommandations et se souvienne qu'il pilote un engin hybride nécessitant toujours une certaine dose d'anticipation. Le dernier point de ce premier constat provient des regards, emprunts de curiosité et de nostalgie, des divers piétons rencontrés lors de cet arrêt. Pas de doute, la Bullet-Précision fait illusion auprès du grand public. Me croirez-vous si je vous dis que cela semble lui faire plaisir ?

Bien, on cause, mais cela fait un moment que le feu est passé au vert et j'ai déjà taillé quelques kilomètres pendant lesquels, à chaque arrêt, je commence à prendre plaisir à ne pas rétrograder les vitesses et à jouer ainsi du second sélecteur. Rapidement, la pluie se met à tomber et je profite d'une station service pour faire le plein d'essence et enfiler une tenue étanche. Commentaire du pompiste : "Superbe restauration, ça a dû vous prendre beaucoup de temps ! C'est bien dommage de la sortir sous la pluie."

— Mais, Monsieur, ce n'est pas une machine ancienne, elle est neuve. Avant de passer pour un voyageur extra-temporel égaré en 1991 avec sa monture, il est temps pour moi de fournir de plus amples explications à ce sympathique pompiste.



*Un nouveau tambour double came très efficace remplace l'ancien "ralentisseur" des premières Bullet importées. Remarquez la fourche à axe déporté : un bon point pour la conduite avec side-car.*



*Un beau monocylindre anglais anime cette sympathique moto. Bien pratique : un second sélecteur qui permet de retrouver le point mort quel que soit le rapport engagé.*

Ma route longeant en grande partie le tracé du TGV Nord en pleine phase de terrassement, je me retrouve à rouler fréquemment sur une fine pellicule de boue très glissante. Les exploitants agricoles, en période de labour, sont eux aussi de la partie. Le tout, allié à la pluie, me fait imaginer qu'aux Eléphants, j'aurais eu sans doute moins de problèmes d'adhérence. En fait, la conduite s'effectue sans difficultés majeures (en side, on est quand même sur trois roues), sauf au freinage où je renonce temporairement à utiliser le frein avant tant que la route ne sera pas sèche, car la roue a tendance à bloquer systématiquement. Je commence d'ailleurs à me poser des questions sur l'utilisation de ce frein en conduite solo. Le pneu avant y serait-il pour quelque chose ? Malgré les conditions, je prends tout de même plaisir à piloter la Bullet, oubliant même parfois le panier qui se fait uniquement remarquer dans les courbes.

L'étagement de la boîte de vitesses est un peu particulier, en ce sens que si les trois premiers rapports s'enchaînent bien, le quatrième semble un peu trop surmultiplié. Il impose de bien pousser la troisième vitesse si l'on désire accrocher suffisamment la dernière. Pourquoi pas après tout ? Il est temps que moi aussi je cesse de prendre l'Enfield India pour une petite vieille. Elle est neuve, à peine rodée, bien sûr, mais je n'ai pas à la ménager comme je le fais. Effectivement, avec cette nouvelle philosophie, la quatrième