

Un allumeur à rupteur, un carburateur Mikuni et des comodos Magura sont les principaux ingrédients de la sauce indienne qui accommode cette Enfield.

enroule mieux et d'un timide 80 km/heure, je m'autorise alors un 100 km/heure, ma galère n'en sera que plus courte car le temps ne s'améliore pas.

Un point positif émane quand même de cette situation : l'équipement électrique supporte la pluie et je me prends à me distraire en relevant les informations fournies par l'ampèremètre, car j'ai eu la chance de lire, avant vous, l'article de Francis Grase sur le fonctionnement de cet instrument. La fin du parcours s'effectue à la nuit tombée, ce qui me permet de juger l'éclairage. Le contacteur situé sur le capotage de phare est à trois positions : veilleuses, arrêt et éclairage. Au guidon, l'inverseur feu de route - feu de croisement comporte de plus une position appel de phare, luxe que certaines japonaises actuelles ne possèdent toujours pas. L'éclairage produit par le phare est tout à fait suffisant, mais je regrette que le side soit dépourvu de toute signalisation. Je ne dois guère être visible dans ces conditions. Que l'on se rassure, les modèles commercialisés seront équipés dans les règles, un simple problème de rupture de stock a privé momentanément ce modèle de pré-série de sa signalisation réglementaire. Pour les mêmes raisons, les clignotants ne sont pas non plus montés.

Voilà une première journée riche en découvertes et il ne me reste qu'à prier pour

une météo plus clémente, car demain, il y a une séance de photos au programme avec pour commencer un sérieux lavage, la moto, tout comme le side, étant couverte de boue.

Revue de détail

Quoi de mieux qu'une opération de nettoyage pour terminer l'inspection de notre attelage. Sur le capotage, on trouve le tachymètre gradué en kilomètres et miles par heure. Deux petits feux de position fonctionnent en alternance avec le phare. Les témoins de clignotants, le contacteur d'éclairage et l'ampèremètre forment un poste de signalisation bien complet. Le cintre plat est équipé à ses extrémités de comodos et de leviers Magura. La poignée de gaz est douce, mais de tirage un peu long. Les leviers sont un peu éloignés du guidon et je m'aperçois plus tard qu'ils sont sûrement la cause de la difficulté à doser le frein avant. En effet, on a tendance à l'attraper par le milieu, alors qu'en se forçant à l'actionner par l'extrémité, on "sent" beaucoup mieux le freinage.

La selle est confortable à souhait et ma balade d'hier ne m'a pas laissé de mauvais souvenirs. Passons aux éléments de carrosserie. Le réservoir de quatorze litres permet une autonomie d'environ trois cents kilomètres. C'est une superbe pièce chromée dont une partie des flancs et du dessus sont peints, la transition étant matérialisée par des filets or. Ses grippes-genoux et son bouchon sont frappés de la marque et du modèle de la moto. Les garde-boue sont chromés et on peut regretter que celui de devant soit raccourci d'un bon dix centimètres par rapport à la 350 ; une bavette serait bienvenue. Deux spacieuses boîtes à outils fermant à clef terminent l'équipement de la moto ; l'une d'entre elles reçoit le contacteur à clef, l'autre une trousse à outils et le fusible protégeant le circuit de charge.

La revue continue sur le side. La caisse, peinte aux couleurs de la moto, est on ne peut plus aérodynamique. Ses flancs se rejoignent à l'avant pour former un nez d'une extrême finesse. Utilisable avec ou sans pare-brise, il possède une main courante chromée très pratique pour s'installer sur le siège d'un grand confort. Le dossier de ce dernier est amovible et donne accès au coffre. Un tapis de sol recouvre le fond du panier. Enfin un garde-boue en polyester, devant recevoir les feux de position, remplit parfaitement son rôle, il a pu le montrer. Le châssis est suspendu par l'intermédiaire d'un bras oscillant et d'un amortisseur. De plus, la caisse est fixée sur le châssis par des anneaux Neiman. Le tout procure au passager un incomparable confort.

Revenons à la moto

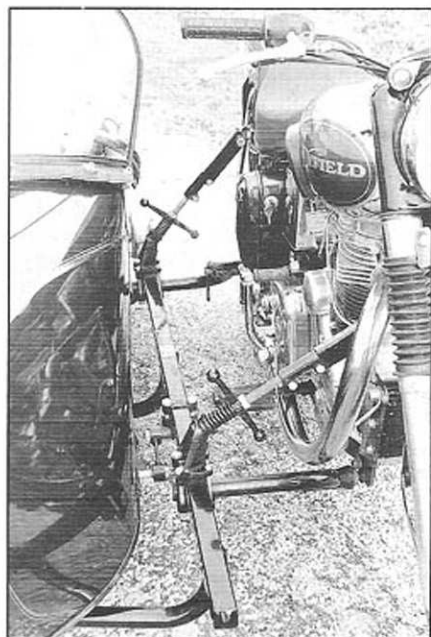
La fourche télescopique possède un axe déporté vers l'avant, ce qui ne peut être qu'appréciable pour une conduite attelée. L'amortissement semble bon tant à l'avant qu'à l'arrière, mais avec le side, des ressorts de fourche un peu plus durs seraient les bienvenus.

Le moteur est un classique monocylindre culbuté. Comme chez Royal Enfield, sur les derniers modèles, la magnéto a été remplacée par un allumeur à rupteur, assisté d'une bobine placée entre les boîtes à outils et d'une batterie de douze volts. Un allumage électronique est disponible en option, bien que le système batterie-bobine semble efficace. Un alternateur assure la charge de la batterie contrairement aux modèles anglais qui recevaient une dynamo. Si les modifications précitées ne sont esthétiquement pas choquantes, le carburateur a du mal à cacher ses origines. Il s'agit d'un Mikuni de 28 mm qui remplace l'Amal d'origine, dont, semble-t-il, les Indiens n'étaient guère contents. Dans ces conditions, le moteur délivre 22 CV à 5250 tr/mn, ce qui paraît suffisant pour entraîner le side. Le seul problème provient du "trou" entre les troisième et quatrième vitesses. Daniel André prévoit, à cet effet, l'adoption d'un pignon de sortie de boîte plus petit d'une dent pour faire tirer plus court la moto et améliorer ainsi l'accrochage de la quatrième.

Le circuit électrique a montré la veille une bonne tenue à l'eau, je n'hésite donc pas à laver la moto à grande eau. Peinture, chromes et alu reçoivent tour à tour un produit adéquat et quelques coups de chiffon plus tard, la belle est prête pour sa séance de pose. Chacun y va de son petit tour de moto attelée et très vite l'envie d'essayer la moto en solo nous prend.

L'atout Précision

Comme on a pu le remarquer au début de l'essai, la moto n'a pas reçu la moindre transformation, si ce n'est les quatre attaches du side-car. Le système Précision permet d'atteler et de déteiler le side-car très rapidement et donc de posséder en fait une moto solo pour un usage, et un attelage pour un autre.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ENFIELD BULLET 500 CM3

Moteur monocylindre quatre temps
Alésage & course : 84 x 90 mm
Cylindrée : 499 cm³
Taux compression 6,2 : 1
Carburateur : Mikcarb VM 28
Puissance maxi : 22 ch / 5220 tr/minute
Vitesse maxi : environ 130 km/h
Allumage : vis platinées
Démarrage : kick
Transmission : quatre vitesses
Dimensions : L x l x H2100 x 700 x 1067 mm
Empattement : 1372 mm
Hauteur de selle : 850 mm
Garde au sol : 140 mm
Capacité du réservoir : 14,50 l dont 1,25 l réserve
Carburant utilisé : ordinaire ou super
Roues : avant : 3,25 x 19 4PR
 arrière : 3,50 x 19 4PR
Suspension :
avant : fourche télescopique hydraulique / 150 mm débattement
arrière : bras oscillant deux amortisseurs
Freins :
avant : tambour 177 mm - double came
arrière : tambour 153 mm
Poids à sec : 163 kg
Équipement électrique :
Batterie : 12 v 5,5 ah

Importateur MCC - 14 rue Crepet - 69007 Lyon

L'attelage complet, au prix de 46950 F est disponible à l'Atelier Précision - 29 rue de Burgault - 59113 Seclin. Tél : 20.32.56.56.

Les deux attaches inférieures sont composées de deux demi-mâchoires sphériques se refermant sur une boule fixée à demeure sur la moto. Chaque fixation a son propre levier de serrage, pas besoin d'un autre outil pour la manoeuvrer. Les fixations supérieures, plus accessibles, sont simplement boulonnées sur une patte de fixation restant sur le cadre, en cas de démontage. Deux clefs de 19 mm suffisent au démontage. Pour atteler ou déteiler le side-car, il est préférable d'être à deux personnes ou de présenter le side sur chandelles par exemple. Les deux opérations n'ont pas duré plus de dix minutes chacune (et on doit pouvoir faire mieux !).

La Bullet seule

La première grande différence dans le comportement de la moto vient du quatrième rapport qui, bien qu'étant toujours éloigné du précédent, pose nettement moins de problèmes. Les reprises en quatrième à bas régime sont possibles, même en montée. Deux types de conduite sont proposés au pilote : la balade tranquille en enroulant sur le couple ou une conduite plus sportive en jouant de la boîte de vitesses. Dans les deux cas, la partie cycle se révèle à la hauteur et le pilotage est un régal. Le levier de remise au point mort est oublié pour cet essai solo en campagne. Il retrouverait une utilité certaine en parcours urbain. Le moteur est bien

plein, pas seulement coupleux, mais aussi vif à l'accélération. L'allumage batterie-bobine et le carburateur Mikuni, seules modifications importantes par rapport au moteur de la Bullet originelle, ne paraissent pas diminuer les performances de la moto, bien au contraire.

Des bruits de couloir laissent espérer aux futurs possesseurs d'Enfield India de pouvoir courir en Afamac très prochainement. Affaire à suivre !

Pour qui cet attelage ?

Un amateur de classiques qui n'a pas de temps à consacrer à une restauration ou qui veut payer sa moto moins cher qu'une originale restaurée chez un professionnel, trouvera un bon compromis auprès de la Bullet India. Attelée au Précision, elle emmènera un passager de façon sympathique à de nombreuses rencontres de motos anciennes. Malgré certaines réticences au début, je suis sûr que rapidement, elle s'y fera accepter.

Side-car le week-end, solo la semaine pour se rendre au travail, et pourquoi pas machine de courses classiques, de temps à autre ! Voilà un attelage bien polyvalent.

Daniel Hénin



L'atout Précision, ce sont des attaches de side-car démontables et remontables en moins de 10 minutes avec une simple clef de 19 mm pour les attaches supérieures, et à la main pour les inférieures. Elles sont de plus réglables très rapidement.