

CONTACT

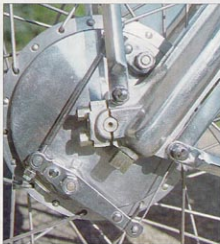
Bullet 500 si vous lui imposez un rythme trop élevé. Avec elle, à 130 km/h de croisière, c'est le divorce, ou le décès assuré. Vous préférerez plutôt évoluer aux alentours de 100 km/h, sur le 4^e rapport à la vocation d'overdrive. Si ce monocylindre s'avère très souple à très bas régime puisqu'il permet, sur le premier rapport, de circuler à 2 km/h sans hoqueter, il demande que l'on joue de la sélection pour maintenir la Bullet dans des régimes supérieurs à vitesse plus élevée.

Une boîte de vitesses déconcertante

En fait, pour les reprises, tout se joue entre le second et le troisième rapport. Le 1^{er} ne servant qu'au décollage, et le 4^e à la vitesse de croisière. Pour une bonne exécution de la sélection, il est indispensable de décomposer les phases. Couper le gaz, débrayer, donner un "coup de pied" ample et ferme, embrayer puis accélérer. Si vous manquez de synchronisation, vous avez toutes les chances de rencontrer un point mort intermédiaire. Rien à voir avec le système qui officie à partir du 2^e rapport et permet, d'un coup de talon, de se remettre directement au point mort. Plutôt légère, vive, la Bullet 500 se manie avec facilité. Relativement confortable, il est amusant de constater à quel point les vibrations encaissées par la roue avant et la fourche sont impressionnantes au ralenti, et quasi inexistantes dès que la Enfield se met en mouvement. Avec cette machine, on roule nez au vent, en prenant le temps de vivre. A chaque tour de roue, l'Enfield vous raconte une histoire. Une bien belle promenade où performance et efficacité ont disparu de nos préoccupations au profit d'un plaisir simple, la joie d'entendre ce monocylindre tracter et nous emmener sur un ruban de bitume serpentin entre passé et futur. ■



Le tableau de bord est sommaire. Gradué jusqu'à 160 km/h, on se contentera de rouler à 100 km/h. Notez l'ampèremètre (à d.) qui mesure la charge de la batterie.



Le tambour avant manque de tout pour s'avérer efficace. Pas assez de mordant, puissance insuffisante, heureusement que l'élément arrière rattrape les choses.

TARIFS ET DISPONIBILITES

Deux nouvelles Bullet

Désormais, à côté des Bullet Standart (28495 F) et Deluxe (29492 F), il existe deux versions équipées d'un démarreur électrique : les Bullet Standart ES (30495 F) et Bullet Deluxe ES (31492 F). A noter que les Standart sont disponibles en vert et gris et les Deluxe en noir ou rouge. Ces dernières se différencient par leurs nombreux chromes. La production totale annuelle des Bullet s'élève à 30 000 modèles. Environ 4 000 sont destinés à l'export.

► L'importation des Royal Enfield est confiée à MCC. Renseignements au 0474 7031 00.
Email : TCBMCC@aol.com

FICHE TECHNIQUE

UNES CONSTRUCTEUR

MOTEUR

Type	monocylindre, 4-temps, refroidi par air
Distribution	culbute, 2 soupapes
Cylindrée	499 cm ³
Puissance	22 ch (16,2 kW) à 5 220 tr/min
Couple	3,8 mkg (3,7 daN.m) à 3 100 tr/min
Alimentation	2 carburateur ø 28 mm
Mise en route	démarrateur électrique/kick
Boîte	4 rapports
Trans. finale	par chaîne

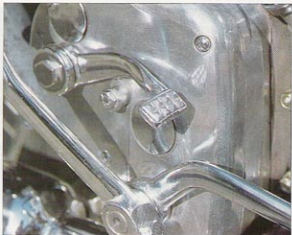
PARTIE-CYCLE

Cadre	simple berceau intempu en acier
Suspension AV	fourche télehydraulique, déb. 150 mm
Suspension AR	double amortisseur
Frein AV	tambour ø 177 mm, double came
Frein AR	tambour ø 153 mm
Roues AV/AR	3,25 x 19 / 3,5 x 19
Réservoir	14,5 litres
Empattement	1 372 mm
Garde au sol	140 mm
Hauteur de selle	850 mm
Poids à sec	163 kg

PERFORMANCES

Vitesse maxi	environ 130 km/h
cons. moyenne	5 litres/100 km
Autonomie	290 km

Voilà une trousse à outils dont les Japonais devraient bien s'inspirer. On trouve même des démonte pneus.



Certaines pièces de cette Enfield sont superbes. Vu le renvoi de sélecteur qui permet de passer, d'un seul coup de talon, des 2^e, 3^e et 4^e rapports au point mort.