

# JOE BAR MAG



le Magazine  
du **JOE BAR** TEAM

La presse **moto** en version libre 1 jeudi sur 2

15F



## Steve Mc VEDEL

dans

# "BULLET"

Olivier Jacque /  
Tech'3



## Comparo sur le beaudet

# Harley / TDR

## La Yam et le p'tit prince

L 4972 - 49 - 15,00 F

100 FB - 4,5 FS - 4,5 SC - 450 Ptas

## Enfield 500 Bullet

# La moto de

Ça fait quelque temps qu'on l'a repéré. Avec son déguisement et sa bécane insolite il ne risque pas de passer inaperçu. Le pire, c'est qu'il tombe toutes les filles avec sa pétrolette, pépère !

**B**onnet d'avionneur sur la tronche, bénard de golf et chaussettes à losanges sur ses mollets poilus, le vieux débris écume régulièrement la banlieue. Il ne rate aucune sortie d'école ou de pensionnat de jeunes filles. Comment fait-il pour persuader les tendrons de monter en amazone sur sa moto ? Quel est cet engin extra qui lui sert de piège à minettes ? Pour éclaircir le mystère on est allé interroger ce drôle de paroissien.

— C'est quoi ta bécane pépère ?

— C'est une moto indienne, une Enfield 500 Bullet.

— C'est rare...

— Dans nos contrées oui. Mais en Asie ça pullule. Les Enfield sont les motos les plus fabriquées au monde.

— Elle date de quand ?

— Elle est toute neuve ! C'est un modèle anglais de 1956 fabriqué sous licence en Inde. Tu veux l'essayer ?

### La pétrolette à pépère

Une Enfield, ça se démarre pas comme n'importe quelle consomoto. Y'a un mode d'emploi, un



Une petite «vaille» bien sympa, toute en rondeurs. La selle monoplace suspendue et les clignotants «obus» ne sont pas d'origine mais installés par Machines et Moteurs à la Plaine St Denis.

cérémonial. Ouvrir l'essence, starter au carbu, contact. On attrape le décompresseur à main gauche, un poil de gaz, on trouve le moment idéal en s'aidant de l'ampèremètre, on relâche le décompresseur et on kicke franchement. Si la procédure est respectée, le moulibif démarre du premier coup et tient le ralenti sans starter au bout de quelques secondes. Un amour de gromono. Une fois le moteur démarré, on n'est pas encore sorti de l'auberge. Le sélecteur est à droite, la première en haut et les trois autres rapports en bas. Perspicaces comme pas deux, vous en déduisez

immédiatement que le frein arrière s'actionne au pied gauche. Bravo. Tout ça pour dire qu'une Enfield demande un certain apprentissage et ne se laisse pas apprivoiser par n'importe quel mimile en Nike et jogging.

### Le charme d'antan

Mais quel plaisir quand on a surmonté toutes les épreuves de l'initiation. Quand on a assimilé le mode d'emploi, pris

l'habitude de jongler avec le sélecteur muni d'un court levier pour retrouver directement le point mort, quand on sait doser le frein arrière et qu'on ne compte plus sur le tambour avant symbolique, on peut profiter de l'Enfield. Et là c'est super. On est admis dans la connaissance, on ne fait plus partie du troupeau, on redevient «l'homme à la moto», ce marginal admiré, envié, respecté. La remontée dans le temps peut commencer, rythmée par le «pom pom» du mono qui tracte tranquillement mais vaillamment.

Toutes les têtes se retournent sur mon passage. Je n'ai jamais été aussi regardé, abordé, interpellé.

— «Sacré machine que vous avez là !»

— «C'est quoi comme cylindrée ?»

Toutes les nanas s'attendent devant cette moto fine, toute en rondeurs. Ça ne m'étonne pas que ce vieux libidineux arrive à attirer les «lolita» sans avoir recours à un imperméable sans poches ou un paquet de bonbons acidulés. Pas une once d'agressivité dans cette Enfield. Elle

«Dis petite, tu veux faire un tour sur la moto à pépère ? Y'a pas de siège-passager... Et alors, c'est pas grave. Tu t'assoieras sur mes genoux...»



# perverts-pépère

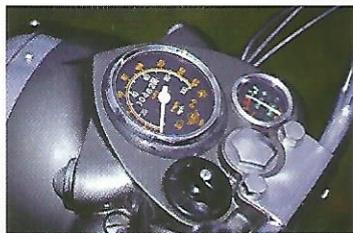


A quoi rêvent les jeunes filles en fleur... Avec l'Enfield, aucune ne résiste. On prend les inscriptions pour le tour de manège. Poussez pas, y-en aura pour tout le monde. L'étape suivante, c'est la pose pour «la plus belle lectrice».

respire la gentillesse et la convivialité. Avec elle on a envie de retrouver la quiétude, la candeur et l'innocence de notre enfance. «Dis Papy, tu m'emmènes faire un tour à califourchon sur le réservoir de ta moto ?». Le seul truc que doit bien savoir et accepter celui ou celle qui est séduit par son charme d'antan et son prix canon (elle coûte le prix d'une 125 cm<sup>3</sup>), c'est que ce n'est pas une imitation de vieille mais une vraie vieille, construite de nos jours et vendue neuve certes, mais avec une technologie des fivety's et une rigueur de fabrication... indienne. Si tu ne comprends pas ça, n'insiste pas et va draguer en GSX-R.



Mine de rien, en 56 on fabriquait des vraies roues à broche. En cas de démontage de la roue arrière on s'emmerde pas avec la chaîne qui reste sur la couronne. Simple et pratique. «Tu vois mon p'tit gars, les Japs y z'ont pas tout inventé !»



Le tableau de bord est délicieusement rétro avec deux petits lumignons qui surplombent le phare. Le gros bouton noir commande les lumières et l'apèremètre est utile au démarrage et pour surveiller la charge de la minuscule batterie.



Un mono qui date du temps où on «sculptait» les moteurs. Le kick et le sélecteur sont implantés sur le même arbre. Le petit levier au dessus permet de récupérer directement le point mort.

## Carte d'identité

Nom : ENFIELD Bullet 500

Roues AV et AR :  
parfaitement rondes

### Technique Moteur

**Type :** monocylindre 4 temps  
**Cylindrée :** 499 cm<sup>3</sup>  
**Alésage et course :**  
84 x 90 mm  
**Alimentation :**  
1 carburateur Ø 28 mm  
**Transmission :** par chaîne (avec  
une vraie roue à broche !)  
**Boîte de vitesses :**  
4 rapports avec remise directe  
au point mort

### Mensurations

**Réservoir :**  
14,5 litres dont 1,2 de réserve  
**Poids :** 163 kg  
**Coloris :**  
gris ou vert (version standard)  
noir/chrome (version Deluxe)  
**Prix clé en main :**  
version standard 24 700 F  
versions Deluxe 25 600 F  
et 26 300 F (sélecteur à gauche)

### Partie-cycle

**Cadre :**  
simple berceau interrompu  
**Empattement :** 1372 mm  
**Angle de chasse :** on sait pas  
**Chasse :** on sait pas non plus et  
on s'en fout  
**Suspension avant :**  
fourche télescope hic !  
**Suspension arrière :** bras en  
os sciant deux ânes morts hauts  
**Freins**  
AV : tambour  
AR : tambour et trompette

**IMPORTATEUR : MCC**  
Z.I. des Mines,  
69210 St Pierre la Palud  
tél : 04 74 70 31 00  
fax : 04 74 70 34 37

## Perfs

- **Vitesse maxi :**  
130 km/h
- **Couple maxi :**  
2 personnes  
(Pépère et la petite)
- **Puissance maxi :**  
22 ch  
à 5 250 tr/min