



FABRIQUÉE EN ANGLETERRE DE 1949 À 1962, LA BULLET A CONTINUÉ D'ÊTRE PRODUITE SOUS SA FORME ORIGINELLE, EN INDE, JUSQU'EN 2008; AVANT D'ÊTRE REMPLACÉE PAR LA VERSION À INJECTION, L'ELECTRA 500 EFI. LA NORME EURO 5 SONNE POURTANT LE CLAP DE FIN POUR CETTE MOTO AU CAPITAL SYMPATHIE SANS PAREIL, TANT DANS LE MILIEU DE L'ANCIENNE QUE DE LA PRÉPARATION OU DU VOYAGE. PETIT RAPPEL HISTORIQUE ET COMPARATIF ANCIENNE/MODERNE.

Fin *Royal Enfield Bullet* de règne

HISTORIQUE
Royal Enfield Bullet

En Angleterre, au milieu du XIX^e siècle, la révolution industrielle est en marche. La machine à vapeur de James Watt, désormais bien rodée, permet de produire plus et à moindre coût. L'enthousiasme qui en découle va largement au-delà des frontières de la capitale pour atteindre notamment Hunt End, district de Redditch, Worcestershire. Cette bourgade, située à 130 miles au nord-ouest de Londres, voit naître ce qui deviendra l'une des plus anciennes marques de moto toujours en activité: la Royal Enfield. Son fondateur ignore alors qu'il vient d'en jeter les bases: il fabrique des aiguilles de machines à coudre. La route qui conduira à la Bullet, et à la Meteor, et à la création du nom Royal Enfield, lui-même, est encore incertaine. Elle passera notamment par les cases vélo et quad (si, si). La moto n'arrivera qu'après. Créée en 1890 à Redditch, Royal Enfield n'assemble donc son premier motorcycle qu'en 1901 et utilise, à ses débuts, les moteurs de son compatriote J.A.P. avant de produire les siens, dont un mono 4-temps de 346 cm³ à soupapes latérales en 1933.

Enfant de la balle

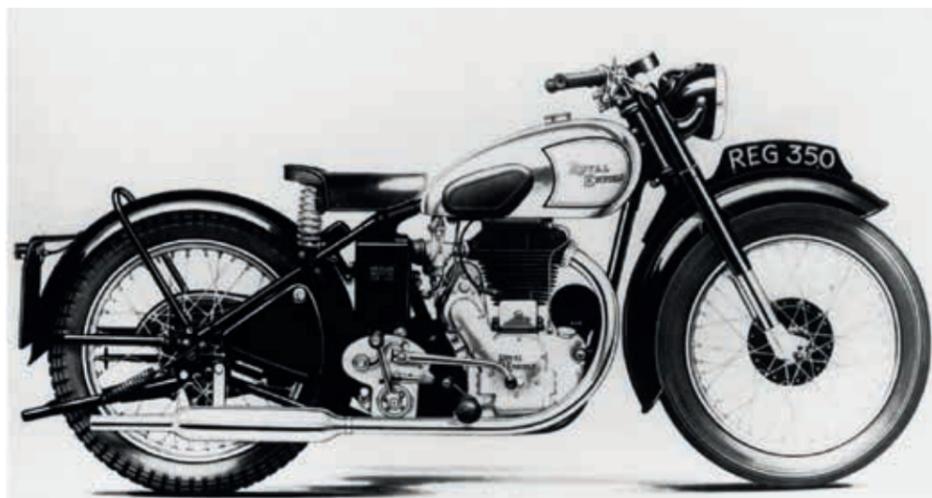
L'année suivante, en 1934, le nom Bullet (balle de fusil) apparaît et désigne des monocylindres de 248, 346 et 488 cm³ à soupapes en tête. Mais ce n'est qu'en 1949 qu'est présentée la Bullet 350 cm³, telle que nous la

connaissons aujourd'hui. La récession de l'après-guerre ne sonne pas pour autant le glas de l'innovation: la fourche télescopique est généralisée sur l'ensemble de la gamme dès 1946. Progressivement l'arrière sera lui aussi doté de suspensions. Johnny Brittain validera ces choix techniques en survolant l'ISDT (International Six Days Trial) au guidon d'une 350 Bullet entièrement suspendue. Pour compenser le tassement de ses ventes sur son territoire, Royal Enfield pense plus que jamais à l'export. L'histoire ayant tendance à se répéter, c'est à nouveau auprès de l'armée – indienne cette fois – que la marque anglaise va trouver un regain de croissance. En 1954, en prévision du conflit avec le Pakistan, 800 Bullet 350 sont commandées. La fameuse recherche automatique de point mort, qui évite aux porteurs de sandales les blessures en rétrogradant, est un sérieux avantage!

Artillerie lourde

Les commandes passent par une société de Madras spécialisée dans l'import de motos. L'entreprise, fondée en pleine Seconde Guerre mondiale, travaille déjà avec Norton et Matchless. Désireux de réduire les droits de douane, ses dirigeants, K.R. Sundaram Lyer et K. Eswaran, font venir les Bullet en kit. Les mécaniciens de la Madras Motors se chargent de l'assemblage. Pendant ce temps, en Angleterre, Royal Enfield continue de produire des Bullet 350 et 500 cm³, ainsi que des 2T, ●●●

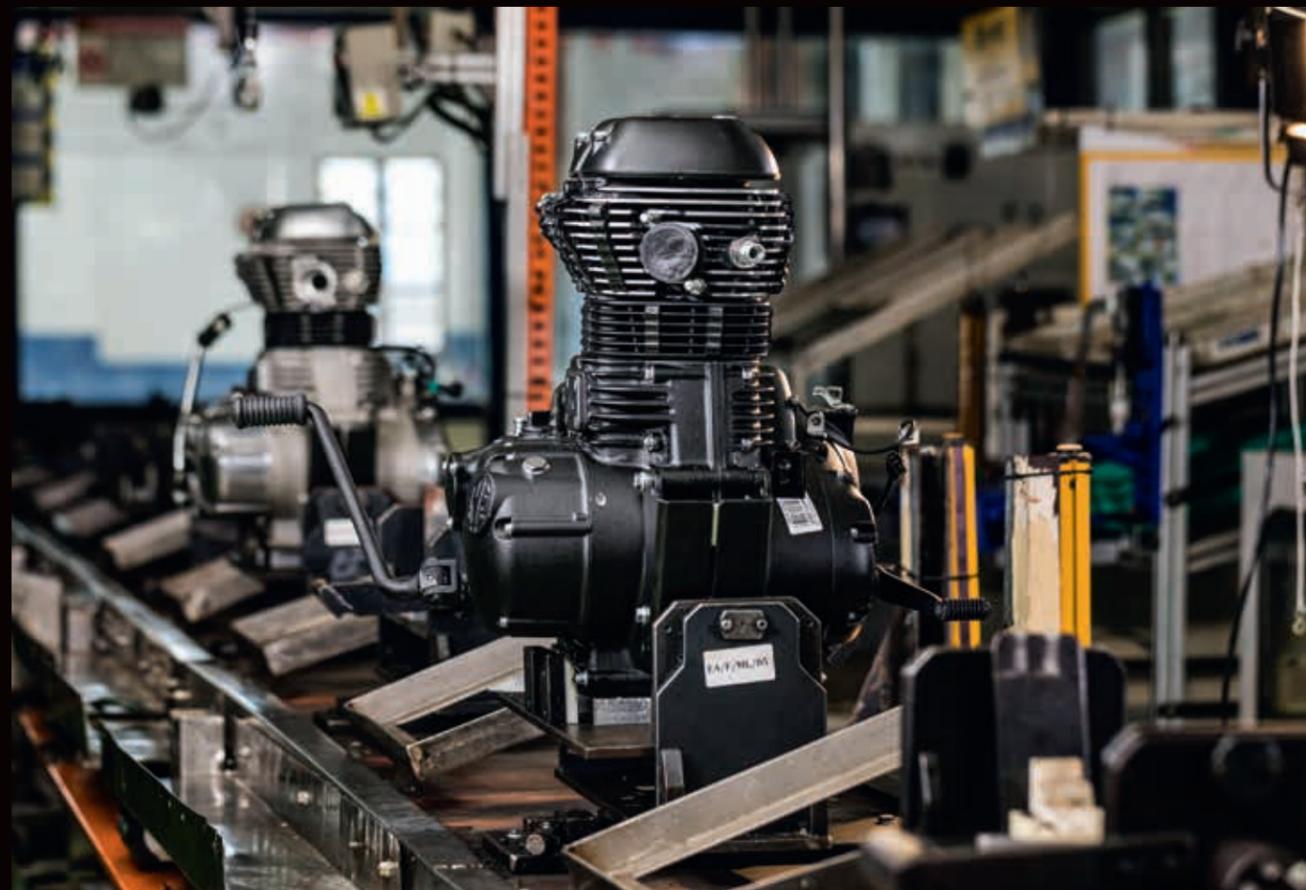
CRÉÉE EN 1890 À REDDITCH, ROYAL ENFIELD N'ASSEMBLE SON PREMIER MOTOCYCLE QU'EN 1901...



La dénomination Bullet apparaît en 1934 et les machines de Redditch sont rapidement déclinées en version TT pour concourir à l'International Six Days Trial, un « enduro » qui perdure aujourd'hui, l'ISDE. Notez la pratique béquille centrale articulée au niveau de la roue arrière.



HISTORIQUE
Royal Enfield Bullet



Le moteur de la Tribute Black sur sa chaîne d'assemblage. Le dernier du genre, avec son kick, qui va céder sa place à un monocylindre dérivé de celui de l'Himalayan 410.



Les filets du réservoir sont encore peints à la main. Une technique et un savoir-faire qui risquent de bientôt disparaître...

HISTORIQUE
Royal Enfield Bullet



L'International Six Days Team en 1948. Notez la forme de l'échappement (moto de gauche) qui a été reproduite sur la version de la Bullet Trial actuelle.



Ici, une 350 Bullet de 1950 à un point de contrôle.



Le discipline trial à l'époque, ici en Écosse, est à mi-chemin entre l'exercice d'équilibre qu'elle est aujourd'hui et le parcours d'enduro. À des vitesses très modérées, en témoigne l'absence de casque (en cuir).

**DÈS 1949,
LA BULLET EST PRÉSENTÉE
TELLE QUE NOUS
LA CONNAISSONS
AUJOURD'HUI
EN 350 CM³**

••• des 250 4T et les bicylindres Constellation, Meteor et Interceptor, de 700 et 750 cm³. La crise qui frappe l'industrie de la moto en Europe entraîne la fin de Royal Enfield Angleterre en 1970. Si le modèle phare de la firme, la Bullet, poursuit sa carrière en Inde, Enfield-India Limited s'allie, en 1990, au constructeur de tracteurs et de pièces automobiles Eicher qui investit massivement pour moderniser la chaîne de production. Forte de ces atouts, la marque commence à rêver d'exportation et développe la Bullet Lightning, d'abord pour les USA en 1995. Réalisée à 500 cm³ (22 ch), cette version spécifique est donc lancée pour l'export, aux côtés de l'éternelle 350 cm³ de 18 ch, peinte en noir. Les seules évolutions concernent le passage à 12 volts et un carburateur « Mikarb », copie du Mikuni japonais.

En 2000, la marque indienne récupère le droit d'utiliser le nom Royal Enfield. Le démarreur électrique fait son apparition en 2001, et la boîte à cinq rapports – et sélecteur à gauche – est proposée sur la version Deluxe en 2003. L'ancien modèle à boîte 4 et sélecteur à droite reste fourni en « Standard ». Compte tenu du durcissement croissant des normes antipollution, la « vraie » Bullet cesse d'être importée en Europe en 2008. Une page se tourne pour un modèle quasiment inchangé depuis plus de 50 ans.

500 EFI

La relève est cependant assurée avec la présence au catalogue français, depuis 2008, de la Bullet 500 EFI à injection dotée d'un tout nouveau monocylindre monobloc, qui reste toutefois « longue course » pour les sensations à bas régime, et conserve un look à l'ancienne. Grâce à l'engouement pour les motos *vintage*, la Bullet 500 EFI, déclinée en différentes versions, remporte un beau succès en France. Elle fait aussi des émules chez les préparateurs jusqu'à la retrouver au Wheels & Waves. Certains aventuriers la choisissent également pour sa rusticité et sa simplicité (lire notre article « Iran terre d'accueil », *Moto Magazine* n° 369) et le voyageur Vintage Ride propose même des itinéraires à son guidon (sur route et sur piste) en Inde, en Mongolie et en Afrique du Sud, preuve que l'esprit du voyage en prenant son temps se perpétue, grâce à elle.

L'année 2021 va pourtant sonner le glas de la production de ce moteur qui ne peut satisfaire à la norme Euro 5 qui va entrer en vigueur. C'est la mécanique de la 410 Himalayan qui devrait reprendre le flambeau. Mais si l'esprit à la cool demeure, le charme des carters moteurs polis hérités des anciennes britanniques risque bien de disparaître définitivement.

Ceux qui veulent faire perdurer le mythe ont encore une chance d'en trouver une en concession, notamment la dernière édition limitée nommée Tribute Black, à condition, pour une fois, de faire vite... ■

HISTORIQUE
Royal Enfield Bullet



La mécanique longue course est aussi architecturale que prodigieuse en matière de sensations. Les *good vibrations* que l'on aime ressentir en roulant tranquille entre 80 et 110 km/h.



REVENIR AUX SOURCES DE LA MOTO, TEL EST LE PROGRAMME PROPOSÉ PAR LA LÉGENDAIRE BULLET 500. QUE L'ON CHOISISSE UN VIEUX MODÈLE QUASIMENT INCHANGÉ EN 50 ANS DE PRODUCTION OU LA DERNIÈRE EURO-4, CES DEUX MOTOS À TAILLE HUMAINE DÉMONTRENT QUE LE PLAISIR SE MOQUE DES PERFORMANCES ET DES HAUTES TECHNOLOGIES. AVEC SON ÉLÉGANCE CLASSIQUE ET SON CHARME INTEMPOREL, LE GROMONO ANGLO-INDIEN EST UN FORMIDABLE REMÈDE ANTI-STRESS.

Vrai ancienne ou
néorétro dernier cri ?

BULLET 500 (1992)
BULLET EFI EURO 4 (2018)

COMPARATIF
Royal Enfield Bullet

Brôôô, potopoto pot-pot... La mélodie grave des gromonos fait entendre ses voix de basse dans la campagne en même temps qu'apparaissent les deux Bullet enroulant les virages sur un filet de gaz.

La Bullet (balle de fusil) est le modèle le plus emblématique du constructeur anglo-indien depuis 1933. Celles de cet essai incarnent cette longévité: vingt-six années séparent les deux millésimes. Toutes deux sorties des usines de Chennai (ex-Madras), en Inde, toutes deux descendantes directes des fameuses Bullet 350 cm³ «swing frame».

Modestie de mise

Autant le savoir, ces deux 500 cm³, délivrant 22 ch pour celle de 1992 et 28 ch pour le modèle Euro-4 ne sont vraiment pas conçues pour nos voies rapides. La jouissance ne vient pas en les poussant dans les tours, mais bien en les menant sur le gras du couple, à mi-régime. Alors, nez au vent, on dessine la route avec un filet de gaz, entre petit coup de pied au cul pour les relances et coupures sur le frein moteur... c'est ça, la magie du «gromono» et de la conduite «à l'ancienne»: pas de stress, que du plaisir et la preuve que vitesse et technologie effrénée ne garantissent pas plus le bonheur que ne le ferait une promesse électorale. Ces deux Bullet transportent modestement avec style et beaucoup de charme. Leur géométrie, issue de ce qui se faisait de mieux en Grande-Bretagne dans les années 50, est sans reproche. Les grandes roues de 19 pouces et pneus étroits assurent maniabilité et précision, sans jamais donner d'impression de lourdeur. Les selles sont accueillantes et la position de conduite naturelle, repose-pieds sont à l'aplomb du bassin.

Une vraie moto ancienne

Si tout ça est vrai pour le modèle EFI aux normes Euro 4, la prise en main de la vieille de 1992, descendante authentique du modèle de 1955, exige quand même quelques attentions. Le seul «modernisme» concédé après demi-siècle de production est le système électrique en 12 V, l'allumage par batterie-bobine à la place



Les modèles à carburateur procurent moins d'allonge, consomment un peu plus, mais offrent un comportement moteur plus rond à bas régime.

de la magnéto et un frein avant à double came en place du simple came d'origine. Tout le reste est exactement «comme avant»: boîte à quatre vitesses séparée du bloc moteur, sélecteur au pied droit, pédale de frein à gauche et démarrage uniquement au kick. Cela n'a rien d'insurmontable, mais cela demande quand même de l'habitude et nécessite un certain sens de la mécanique. C'est une vraie moto ancienne, et elle doit être conduite comme telle, avec sa vitesse de croisière idéale de 80 km/h et des pointes possible à 100, pas trop longtemps pour éviter tout déboire mécanique... On vous passe les horribles histoires vraies de pistons décalottés, de bielle cassée net, de boîte de vitesses bloquée!

Moderne, mais ça swingue sur les vieux rythmes

Avec la p'tite jeune, la 500 EFI donc, on peut y aller sans appréhension. Il suffit d'appuyer sur le bouton magique au pouce droit: *djiii-djiii, pot-pot-pot*, et ça marche! Les puristes, ceux qui aiment épater la galerie, peuvent jouer à la démarrer au kick, car c'est assez facile aussi. Et puis, avec ses disques avant et arrière, ça freine correctement... Et sans arrière-pensée, grâce à l'ABS, les cinq vitesses (sélecteur normal à gauche) passent avec précision, alors que l'équipage se laisse mener à un bon 100 km/h de croisière et même un peu plus, le temps de doubler un camion.

Bien que son monocylindre soit toujours «longue course» (déplacement du piston supérieur à son diamètre) à deux soupapes culbutées, tout est moderne, bien usiné et alimenté par une injection électronique bien calibrée. Et puis, contrairement à l'ancienne, elle a encore droit de cité dans nos villes en ces temps d'interdictions tous azimuts. Alors ancienne ou nouvelle, restez relax, et enroulez au son du mono sur réseau secondaire, pif au vent, et sourire aux lèvres! ■

Royal Enfield 500 Bullet

MODÈLE 1992

- POUR** • Vraie moto ancienne
• Mécanique simple • Caractère moteur
CONTRE Freinage obsolète
• Mécanique fragile • Boîte de vitesses revêche

MODÈLE EURO-4 2018

- POUR** • Prise en main facile
• Caractère moteur • Prix du neuf
CONTRE • Inadaptée aux réseaux routiers rapides

COMPARATIF
Royal Enfield Bullet



Sur ce modèle 1992, le tableau de bord est incrusté dans la nacelle de phare. L'interrupteur en bakélite (à gauche) de commande de l'éclairage est quasi inchangé depuis 1950...



Ce petit coffre métallique accueille une trousse à outils fort complète et une chambre à air qui était livrée d'origine.



La boîte de vitesses séparée du carter moteur principal. En sortent l'arbre de kick concentrique au sélecteur de vitesses et le caractéristique cliquet de remise au point mort.



Notez que la partie tournante du frein à tambour supporte la couronne arrière. Pas terrible pour les projections de graisse, mais pratique au moment de démonter la roue.

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Fiche technique

Moteur

MODÈLE 1992

Type monocylindre à refroidissement par air, 4T, culbuté, 2 soupapes
Cylindrée (al. x cse) 499 cm³ (84 x 90 mm)
Puissance maxi 22 ch (15 kW) à 5200 tr/min
Couple maxi 3,9 m.kg à 3100 tr/min
Alim./dépollution carburateur Ø 28 mm

MODÈLE Euro-4 2018

Type monocylindre à refroidissement par air, 4T, culbuté, 2 soupapes
Cylindrée (al. x cse) 499 cm³ (84 x 90 mm)
Puissance maxi 27 ch (20 kW) à 5250 tr/min
Couple maxi 4,2 m.kg à 4000 tr/min
Alim./dépollution injection/Euro 4 Transmission

Transmission

MODÈLE 1992

Boîte de vitesses à 4 rapports
Transmission par chaîne

MODÈLE Euro-4 2018

Boîte de vitesses à 5 rapports
Transmission par chaîne

Partie-cycle

MODÈLE 1992

Frein Av 1 tambour double came, Ø 177 mm
Frein Ar 1 tambour, Ø 153 mm
Pneu Av - Ar 3,5 x 19 - 3,50 x 19
Réservoir (+ réserve) 14,5 litres (2 l)
Poids 175 kg à vide

MODÈLE Euro-4 2018

Frein Av (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 300 mm (2 juxt.)
Frein Ar (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 241 mm (1)
Pneu Av - Ar 90/90 R19 - 110/90 R18
Réservoir (+ réserve) 14,5 litres (n.c.)
Poids 187 kg à vide
Hauteur de selle 805 mm
Garantie 2 ans pièces et M.O., assistance
Prix 5195 €

BULLET 500 TRIAL

Si ce modèle est le plus apte aux chemins avec ses pneus mixtes, son sabot moteur et sa grille de phare, il n'est pas voué aux *road-trips* avec son pot relevé qui gêne pour l'emport des bagages.



TRIBUTE BLACK

Cette version tout de noir vêtue est l'ultime édition avant la disparition de la belle du catalogue. Le monocylindre revisité en 2008 ne pourra pas satisfaire à la norme Euro 5.



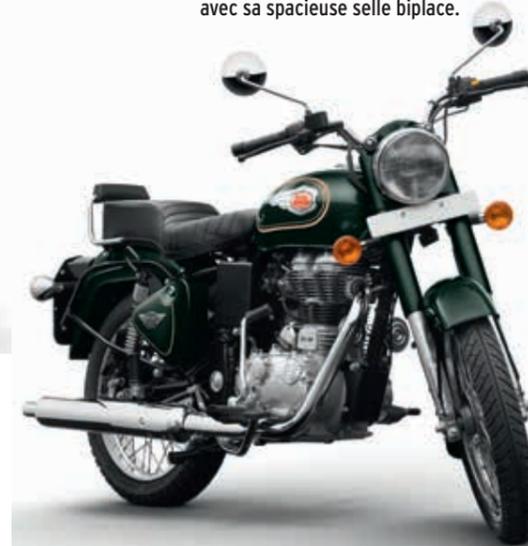
CONTINENTAL GT

Une version sport - à l'ancienne s'entend! - dont la cylindrée a été portée à 535 cm³ et la puissance à 29 chevaux. Le cadre à double berceau, conçu chez Harris en Angleterre, est sa vraie spécificité.

COMME LES MACHINES D'ANTAN, LA BULLET SE DÉCLINE EN UTILITAIRE, EN MACHINE TOUT-CHEMIN, EN VERSION « MILITAIRE » (BRANCHOUILLE AUJOURD'HUI) ET EN RACER

BULLET 500

Ici en version indienne avec plaque à l'avant, c'est la plus classique et la plus utilitaire avec sa spacieuse selle biplace.



SIDE

Alternative Side-Car peut atteler à la demande les Royal Enfield Bullet à partir du millésime 2008. Une autre manière de pratiquer l'indienne, toujours à la cool et le nez au vent.



CLASSIC 500

Avec sa selle monoplace, elle se prête bien à la personnalisation. Ou au voyage en solitaire en installant un porte-bagages sur le garde-boue arrière. Elle existe en chrome et divers autres coloris.



Le voyageur Vintage Ride propose depuis une décennie des voyages en Bullet. En Inde, en Afrique du Sud ou comme ici au Pérou. De nombreux particuliers tentent aussi l'aventure avec cet engin rustique et donc passe-partout.



L'écrivain Sylvain Tesson s'est aventuré sur le lac Khövsgöl au nord de la Mongolie avec un attelage Royal Enfield conçu par Alternative Side-car.



Les femmes indiennes elles-mêmes se lancent sur les routes de l'Himalayan Odyssey avec le club indien de la marque.