

À Nous les petites anglaises...

Devant la circulation à Bombay, de nombreux expatriés lorgnent vers le deux roues. Pour ceux que le scooter ne contente pas, et que le look avantageux des mécaniques 'sixties' amuse ou intéresse, le choix se porte naturellement sur une Royal Enfield.

FRENCHIES
ON THREE
FIFTIES



Germain Araud, Nicolas Beuzen, Paul Cossa et Adrien Wattinne, ont créé sur Bombay le club *Frenchies on Three Fifties*.

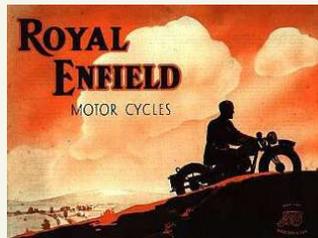
Ce club non-officiel est ouvert à tout motocycliste français de Bombay et organise des temps à autres des week-ends moto. N'hésitez pas à nous contacter pour plus de renseignement.

UN PEU D'HISTOIRE

Indépendante depuis peu, l'Inde lance en 1954 une consultation pour équiper ses administrations d'une moto simple mais de bonne cylindrée, fiable et endurante. Une firme anglaise du Worcester, qui a débuté son activité de manufacture d'aiguilles de machine à coudre au XIX^{ème} siècle, mais qui depuis 50 ans fabrique également des fusils et des motos propose une 350 cc *built like a gun, goes as a bullet* qui a fait ses preuves depuis 1949 dans l'armée britannique pendant la seconde guerre mondiale. Royal Enfield remporte l'appel d'offre.

La Royal Enfield Bullet 350 est très moderne pour l'époque en proposant une suspension intégrale, un réservoir d'huile usiné dans la fonderie du bloc moteur, une lubrification à carter sec sous pression, une boîte de vi-

tesse séparée et une transmission primaire sous carter aluminium. Royal Enfield India reçoit les motos en kits d'Angleterre pour les assembler à Chennai. En 1957 la chaîne de montage commence à sortir les premiers exemplaires.



En 1970, l'usine anglaise ferme définitivement et seule l'usine Indienne continue à fabriquer le modèle Bullet.

Il est faux de prétendre que l'Enfield India Bullet n'est qu'une vulgaire réplique: au

contraire, c'est une moto authentique qui a évolué naturellement sans perdre son caractère de l'époque.

C'est également la moto la plus fabriquée au monde puisque plus de 1.000.000 d'exemplaires sont sortis des chaînes indiennes.

Sur les derniers modèles, les Electra, la Thunderbird ou la Machismo, le progrès fait son apparition avec, entre autre, une culasse aluminium, le sélecteur de vitesses à gauche, l'allumage électronique, et en option un démarreur électrique et des freins à disque. Mais toujours ce spectaculaire pot d'échappement qui court le long de la machine créant le 'pot pot pot pot pot' rauque et profond si distinctif.

LA BULLET AU QUOTIDIEN

Rien au monde ne peut remplacer la Bullet, sauf une autre Bullet. Plus qu'un véhicule, posséder une Bullet est une philosophie, un art de vivre.

Avec ses 180 kg, la Bullet reste tout de même une moto de conception ancienne et doit se conduire comme telle. N'essayez pas par exemple de pousser votre machine à plus de 100 km/h sauf si vous voulez tout casser. De toute façon, peu de routes ici le permettent. C'est une moto de balade avant tout, reine

du slalom entre les camions Tata sur de longues distances à petite vitesse.

Elle peut sans rechigner vous emmener pour un week-end à Mahabaleshwar ou à Kashid pour quelques roupies, la consommation d'essence dépassant rarement 4 à 5 litres / 100.

Si vous la traitez bien, elle vous le rend au centuple. On peut ainsi jouir véritablement de son bruit absolument unique le soir sur Marine Drive, de son couple fantastique

dans la montée de Matheran et de son confort rustique le reste du temps.



A L O R S C O M M E N T C O N D U I R E S A B U L L E T

Une Bullet ne s'appréhende pas comme une japonaise efficace mais insipide. C'est une moto de caractère qu'il faut apprivoiser.

- Le cylindre est en fonte, donc on le chauffe pendant cinq bons kilomètres avant de tirer (un peu)

- La boîte est ancienne et à (très) long sélecteur: on décompose tranquillement ses changements de vitesse, on ne cherche pas, d'ailleurs on ne trouvera pas, à passer les vitesses à la volée. Et on s'habitue aux 'trous' entre chaque rapport.

- on anticipe les freinages, en particulier sur les modèles avec des freins à tambour.

- on vérifie régulièrement le niveau

d'huile. Une Bullet consomme de l'huile, mais vous ne saurez jamais ni pourquoi ni comment ni dans quelles circonstances. Tout de même, un certain consensus se dégage pour dire qu'en descente en montagne, elle dévore ses réserves en la matière ! Pour tout dire, une Enfield qui ne consomme pas d'huile est une moto hors service.

On resserre une fois par semaine tout ce qui est susceptible de se desserrer. L'autre option étant d'avoir toujours un sac de boulons dans la boîte à outils

- Le tableau de bord étant réduit à sa plus simple expression avec un tachymètre et un ampèremètre (chaque conducteur a sa propre hypothèse sur l'utili-

sation possible de ce dernier), le réservoir de secours trouve toute son utilité : il vous donnera les ~20km de marge pour trouver la prochaine station HP - BP

- le kick est non seulement esthétique mais aussi pratique : il vous permettra d'obtenir ce galbe avantageux du mollet droit et vous donnera l'occasion de tester vos reflexes pour éviter les retours de manivelle dévastateurs. Démarrer l'engin au kick, c'est comme réussir un bon Butter Chicken. Ce n'est pas difficile, mais il faut prendre le coup de main.

une Enfield, ça grince, ça couine, ça rata-touille, ça pétarade, ça tousse, ça gémit, ça crache de l'huile chaude, ça glisse, ça vibre à tous les régimes et n'accélère que gentiment. Mais faire un voyage dans le temps et voir défiler l'asphalte maharastrien au guidon d'un tel engin, c'est ça le bonheur à l'indienne!



L E S M O D È L E S I N D I E N S A C T U E L L E M E N T D I S P O N I B L E S E N C O N C E S S I O N S O N T L E S S U I V A N T S :



Bullet 350 cc Classic



Bullet Electra 350 cc
Qui a la preference des
auteurs.



Machismo 350 cc



Thunderbird 350 cc

Selon les modèles et les options, les prix varient entre Rs 80,000 et Rs 1.2 lakhs

On peut aussi choisir de tenter sa chance dans un garage ou chez un particulier, pour une occasion. Il n'y a pas vraiment de cote officielle selon le kilométrage de la machine, mais il faut compter entre Rs 35,000 et Rs 50,000 pour une trois-cinquante en bon état (bon état étant entendu ici conformément aux standards européens).

A B O M B A Y , L E S C O N C E S S I O N S S O N T

Soniya Royal Enfield

Shop No.5, Next to Panchayatin
Gurdwara Radha Bagh
L.B.S. Road, Bhandup (W)
Mumbai - 400 078
Telephone: 022 - 25922942

Soniya Royal Enfield

Shop No.3, Umarshi Bappa Chowk
Opp.Neelkamal Hotel, Sion Tromb-
way Road
Chembur
Mumbai - 400 071
Telephone: 022 - 25229852

Royal Enfield Company Show Room

Shop No. 6 & 7 Imperial Plaza
Off Linking Road, Opp AMARSONS
27th & 30th Road Junction
Bandra (West)
Mumbai - 400050
Telephone: 022 - 26409526

R A P P O R T E R S O N E N F I E L D E N F R A N C E

Conduire une Enfield en Inde est un tel plaisir qu'on aimerait pouvoir le faire perdurer une fois rentré au pays. Cependant, rapporter en France une Enfield récente achetée en Inde est un parcours du combattant long et fastidieux qui risque d'en décourager plus d'un. En effet, seuls les modèles indiens sont disponibles en Inde : les modèles export n'y sont pas commercialisés. Ces modèles ne remplissent pas les critères (normes de pollution notamment) requis par l'Union Européenne. D'autre part, une moto non conforme aux règles de la Communauté Européenne ne peut pas être assurée, et l'homologation conduit à certains frais très importants et démarches administratives longues: douanes, mise en conformité (système de recyclage des gaz, clignotants, phares, pot estampillés CE, certificat de conformité acheté à l'importateur et passage aux Mines).

Mais... il y a un truc...

Si, sans être impossible, importer une moto récente est difficile, il est

tout à fait possible d'importer un véhicule de collection, c'est-à-dire un véhicule de plus de 25 ans.

Il suffit donc de trouver une Enfield de plus de 25 ans, avec tous ses papiers. L'idéal étant ensuite de ne conserver que les éléments de la moto servant à l'identification, à savoir le châssis et la culasse (même re-chemisée), et de remplacer tout le reste par des pièces neuves. Vous avez donc un véhicule neuf de plus de 25 ans. Il faut compter entre Rs 50,000 et Rs 70,000 pour une carcasse et sa remise en état sur Bombay.

Pour obtenir une carte grise « véhicule de collection », il faut réunir les pièces suivantes :

- une demande de certificat d'immatriculation accompagnée d'un justificatif d'identité,
- un justificatif de domicile
- le certificat de cession,

- le certificat d'immatriculation ou une pièce prouvant l'origine de propriété du véhicule
- un certificat 846 A des douanes
- un contrôle technique (sans contre visite) de moins de 6 mois à la date de la demande

Il faut tout de même savoir que lorsqu'ils bénéficient d'une carte de véhicule de collection, les véhicules d'époque sont soumis à des restrictions de circulation. Par exemple, ils ne doivent pas quitter la zone constituée par le département d'immatriculation et les départements limitrophes. Pour se rendre par la route sur le lieu de rallye ou de manifestations auxquels ils sont appelés à participer, leurs propriétaires doivent préalablement établir une déclaration en triple exemplaire tirée d'un carnet à souches délivrée par la Fédération des véhicules d'époque

Alors bonne route en Royal Enfield

