

# S

ur les routes indiennes — généralement défoncées — les relations entre usagers s'appuient rarement sur des principes démocratiques. Ici, le piéton est prié de dégager à l'approche d'un vélo. Face à une moto, le cycliste se range à son tour. Suivant la même logique, les utilisateurs de deux-roues font le dos rond lorsque passe une automobile. Et quand survient un camion ou un car, autant dire les rois du bitume, il n'est pas rare de voir des Indiens quitter précipitamment leur bicyclette pour rejoindre le bas-côté en roulé-boulé. Authentique.

Cette loi du plus gros est d'autant moins démocratique que, parmi les 800 millions d'âmes que compte le pays, l'usage du deux-roues est de très loin le plus répandu. En effet, pour avoir la chance de posséder une voiture, il faut être maharajah ou avoir connu une réussite impressionnante dans le monde des affaires.

## EN INDE, LA BULLET EST UN MUST

Au pays des castes, tout est hiérarchisé, même le monde motard. Au pied de l'échelle, les propriétaires de cyclomoteurs refont le coup de la grenouille et du bœuf en surchargeant leurs pétroleuses de multiples accessoires, piétinant les plus élémentaires règles de sécurité. Mais ils ne trompent personne. Surtout pas ceux qui baladent leur petit monde sur des 100 cm<sup>3</sup> japonaises. Le fiston sur le réservoir, la femme très à l'arrière de la selle pour laisser la petite cousine s'intercaler entre les deux adultes. Voilà une vraie familiale, s'écrie le père ravi !

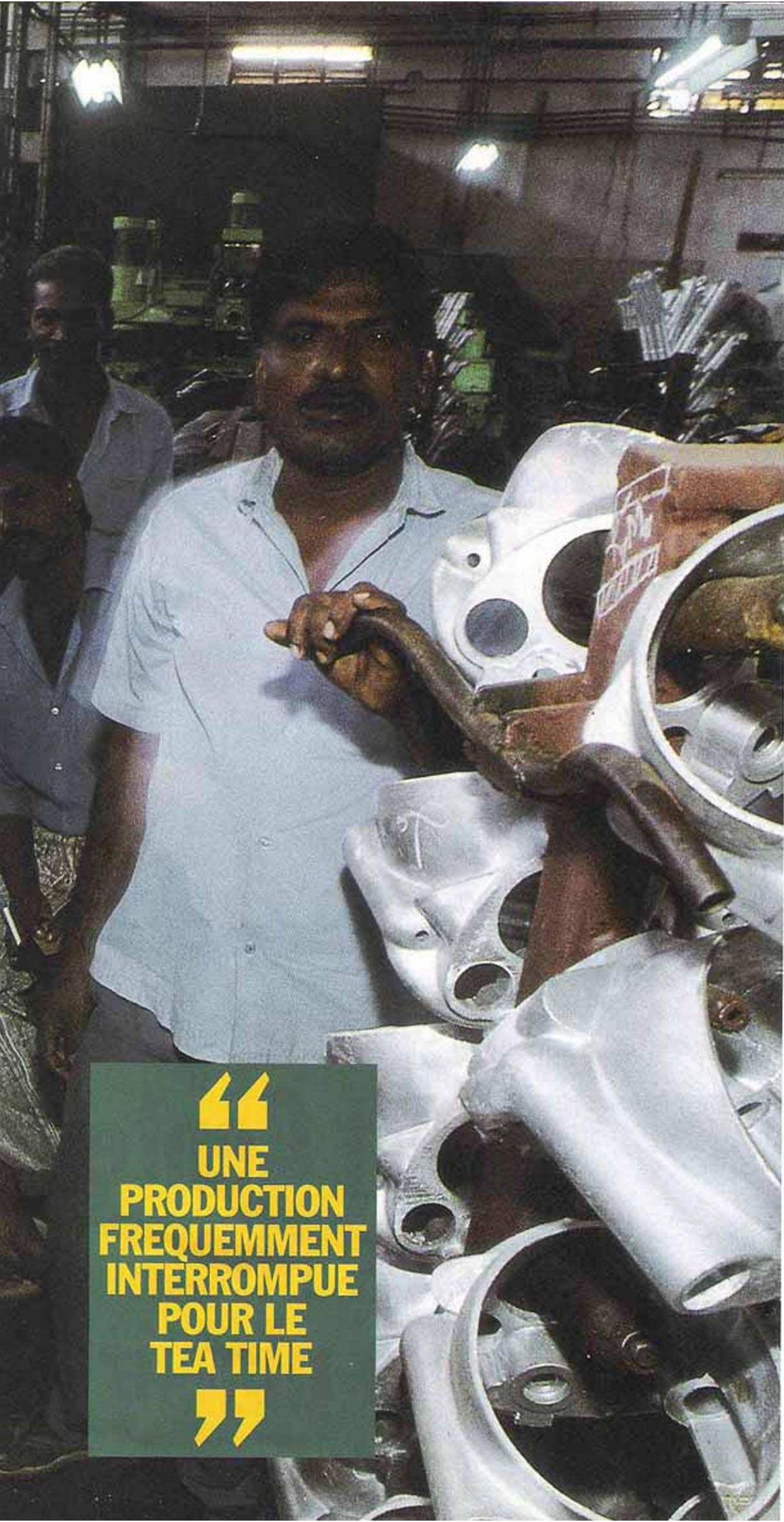
Cette minuscule moto qui ploie sous la charge déclenche généralement un sourire chez le motard de la « haute », celui qui a pu s'offrir une Enfield Bullet. Il l'a payée 10 000 francs, soit trois ans du salaire d'un ouvrier. Un luxe inaccessible !

Objet de convoitise, l'Enfield Bullet l'est d'autant plus que ses concurrentes — pour la plupart des machines d'origine nipponne ou germanique fabriquées sur place — ne possèdent pas cette british touch of class. Une classe qui ferait presque oublier que cette moto n'a pas fondamentalement

### PAUSE SACREE.

Comme dans les usines britanniques, mais avec une fréquence accrue, le personnel sacrifie au rituel du thé. D'autres pauses sont consacrées à la prière.





“  
**UNE  
PRODUCTION  
FREQUEMMENT  
INTERROMPUE  
POUR LE  
TEA TIME**  
”

évolué depuis... 1955. Flash-back : l'Inde n'est plus sous tutelle britannique depuis huit ans lorsqu'elle lance un appel d'offre international pour la livraison clef en main d'une fabrique de moto. Royal Enfield l'emporte. En ces temps bénis, c'est l'un des quatre grands constructeurs anglais qui, avec BSA, Norton et Triumph, règne sur le marché mondial du deux-roues motorisé. Le modèle que les ingénieurs proposent aux Indiens de construire dans leur future manufacture est la 350 Bullet, monocylindre économique apparu dès l'après-guerre en Angleterre. La machine a déjà largement fait preuve de sa robustesse, notamment en équipant plusieurs armées européennes. Elle sort des chaînes de l'usine Enfield India dès 1957, alors que les murs de briques sont à peine achevés. Durant les cinq années qui vont suivre, la

### **FABRIQUEE COMME UN FUSIL**

Bullet 350 continuera d'être produite en Grande-Bretagne, avant de céder la place à d'autres modèles plus modernes. Le département moto de Royal Enfield cessera définitivement toute activité en 1972.

Aujourd'hui, la firme britannique est revenue à ses premières amours et ne fabrique plus que des fusils de chasse haut de gamme. C'est d'ailleurs la réussite de cette activité entamée au siècle dernier qui avait permis à Royal Enfield de se lancer dans l'aventure du deux-roues. Ainsi s'explique le nom de cette moto (bullet signifie balle) encore produite en Inde.

Depuis trente-six ans, Enfield India produit donc la même machine : une Bullet protégée des vicissitudes de l'économie de marché grâce au protectionnisme de son pays d'adoption, mais aussi parce que les notions de course au productivisme et de rentabilité maximale ne font pas bon ménage avec la culture indienne. Ainsi la Bullet a-t-elle pu traverser les décennies, à ce point insensible aux modes qu'elle a fini par redevenir à la mode. La preuve ? Grande-Bretagne, France, Italie et Allemagne importent plusieurs centaines de ces machines. Madras étudie même des propositions venues des USA et du Canada. A force de persuasion, certains importateurs ont obtenu de l'usine quelques améliorations pour les modèles « export » : meilleure finition de peinture, freinage plus puissant, batterie 12 volts au lieu de 6, etc. Enfield India a accepté de produire une Bullet dont la cylindrée a été portée à 500 cm<sup>3</sup> par simple réalésage. Et n'allez pas croire qu'il s'agit de pièces de musée inconduisibles. Ces motos aiment rouler !