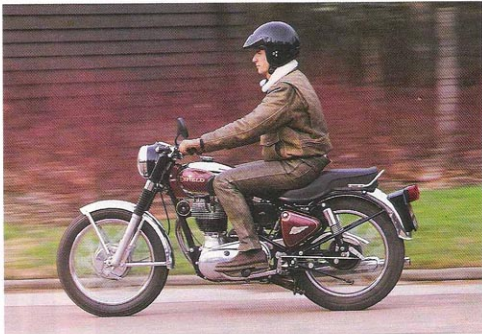


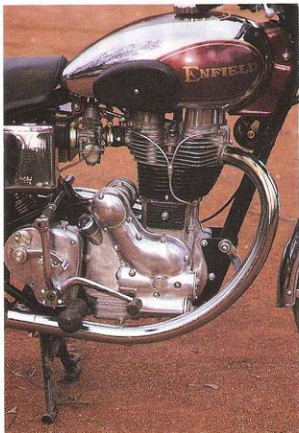
En 1988, Etienne Cornu réfléchit aux solutions qui permettraient de diversifier les activités de son entreprise MCC, alors essentiellement tournée vers l'homologation et l'immatriculation de motos d'enduro. Cette même année paraît dans la presse l'essai d'une moto produite en Inde et importée uniquement en Angleterre: une 350 Enfield. « Je saute sur mon téléphone, explique Etienne Cornu, recherche les coordonnées de l'importateur anglais, et quelques jours plus tard, je suis à Londres. » Plus précisément chez Narayan Raja, indien d'origine, beau-frère d'un des directeurs d'Enfield-Inde et l'unique importateur des Enfield pour l'ensemble de l'Europe. En théorie seulement, car dans la pratique ces motos ne traversent jamais la Manche. Etienne Cornu essaye dans les faubourgs de Londres ce monocylindre indien et sent très vite qu'il correspond exactement à la diversification d'activité souhaitée pour MCC: « Je lui propose de suite d'importer les Enfield en France et de me rendre avec lui en Inde lors de son prochain voyage, afin de mettre au point avec l'usine les termes du contrat. » Quatre mois plus tard, Etienne Cornu est à Madras, à l'usine Enfield et obtient l'exclusivité de l'importation pour l'Hexagone. « Narayan Raja a commencé ses importations un an avant moi, raconte Etienne Cornu, et il essayait de convaincre les Indiens qu'il y a en Europe un marché pour ce type de motos, chose à laquelle les Indiens ne



Dès 1988, Etienne Cornu se rendra en Inde pour obtenir les droits d'importation des Enfield en France. Produite depuis 1957 à 20 000 exemplaires par an, cette moto reste une des plus vendues au monde.



L'attelage Enfield n'est pas importé en France, car d'un côté les coûts de transport sont trop élevés pour les sides, et de l'autre le panier indien est conçu pour la conduite à gauche.



C'est à la demande du marché européen et notamment français, que l'usine Enfield a accepté de produire la version 500 cm³ de sa Bullet.

croyaient absolument pas. » L'usine Enfield envoie alors en Angleterre et en France des produits ne correspondant pas assez aux exigences des consommateurs européens. Les motos ne sont pas bien peintes, les chromes sont de piètre qualité... « Notre démarche est alors à double tranchant, ajoute l'importateur français. Pour persuader les Indiens du bien fondé de notre idée, il faut dans un premier temps leur prendre des motos et les vendre rapidement. Puis, lors d'une deuxième étape, devenir exigeant sur la qualité. Mais en Europe, en créant la demande avec des produits moyennement finis, nous brûlions notre réputation. » Même si les Indiens ont mis du temps à réagir et à apporter les modifications demandées, les exigences européennes ont été entendues. Aujourd'hui, l'usine

de Madras sort des modèles spécifiques Europe, c'est-à-dire équipés en 12 volts, avec des peintures dignes de ce nom, un pot silencieux et homologué, un récupérateur de vapeurs d'huile... Etienne Cornu: « Il faut comprendre qu'à l'origine, les Indiens n'étaient pas demandeurs d'exporter des Enfield en Europe et qu'ils n'avaient pas l'habitude des contraintes de qualité demandées par nos marchés. » Outre les Bullet, Narayan Raja importe en Angleterre des deux-temps produits par l'usine de Madras. En effet, Enfield a racheté les chaînes Zundapp et fabrique des 50, 100 et 175 cm³ qui ont été baptisés mini-Bullet, afin de renvoyer sur ces deux-temps l'aura dont la 350 bénéficie en Inde. Bien des motos construites sur place sous licence japonaise ont aujourd'hui des performances similaires