



La Black-Star est fabriquée dans la ville chinoise de Nang-Chang et cette moto s'appelle en fait Chang-Jang. Il s'agit d'un dérivé de la R 71 BMW.

professionnel prêt à s'intéresser à ces importations. J'ai failli m'arracher les cheveux quand j'ai pris conscience du manque de dynamisme de la distribution en France. Aujourd'hui, on vend une moto comme un aspirateur ou tout autre produit jetable. Les Japonais ont transformé les habitudes de travail des concessionnaires, une moto arrive et il suffit d'y mettre de l'huile et de l'essence pour qu'elle parte, elle ne se règle plus. On ne répare plus les pièces déréglées, on change tout un bloc et on le jette. Une moto n'est plus mise au point à l'atelier. » Personne n'a voulu d'un vélo qui sortait de l'ordinaire. Pour les Black-Star et les Enfield, Etienne Cornu a non seulement eu des difficultés pour trouver des revendeurs, mais aussi des hommes acceptant de travailler à l'ancienne : « Les concessionnaires qui travaillent minutieusement n'ont jamais

eu de problèmes avec les Enfield et encore moins avec les Black-Star, mais chez ceux qui vendent à la japonaise, ces machines non aseptisées sont arrivées comme des cheveux sur la soupe. » Malgré ces difficultés de distribution, Etienne Cornu trouve dès 1989 une dizaine de points de vente en France pour ses importations indiennes. Considérant le succès qu'elles remportent, il recherche toutes les autres motos produites dans des pays exotiques et dignes d'intéresser un public occidental : « Il y a des Harley qui traînent en Asie, mais elles n'y sont pas produites. Il y aurait des Royal Enfield en Argentine, mais c'est l'usine chinoise qui fabrique sous licence une ex-Kawasaki bicylindre quatre-temps de 650 ou 750 cm³ qui avait retenu mon attention. » Etienne Cornu apprendra

que cette usine a été fermée, mais qu'un gros flat-twin est produit dans la ville de Nang-Chang. Il se rend auprès des services commerciaux de l'ambassade de Chine en France et leur demande des renseignements. La réponse arrivera un an plus tard : il s'agit d'une copie de la R 71 de BMW, assez proche des Dniepr et des Ural. Le flat-twin de type BMW a été repris lors du deuxième conflit mondial par l'URSS, puis est arrivé en Chine par un transfert de technologie entre pays communistes, via une usine construite et dirigée par des Soviétiques.

Riche de ces quelques renseignements, Etienne Cornu demande à la société d'import-export de l'ambassade de Chine (Machimex) de lui préparer un voyage sur place. En 1990, il se rend à Nang-Chang : « Cette ville est le berceau du Parti Communiste chinois. L'usine est une ville dans la ville avec hôtel, piscines, salles de sport... au sein de l'entreprise. Comme les Chinois sont assez petits de taille tout est bas de plafond, mais certaines salles du complexe industriel sont bizarrement vastes, spacieuses, hautes de plafond... C'est là que travaillent et logent les Soviétiques. » L'usine dont le nom exact est Nang-Chang Aircraft Company, fabrique des versions chinoises des avions soviétiques Mig, ainsi que des appareils de musculation, l'ex-Solex français, l'ex-125 RD Yamaha et différentes versions du flat-twin utilisées essentiellement par l'administration locale. « J'essaye les motos que je trouve bonnes à l'exception du freinage et bien sûr des finitions, explique Etienne Cornu. J'ai dit de suite que cette moto m'intéressait, mais avec une autre peinture. A mon retour en France, je dessine une maquette de décoration, grâce à laquelle un prototype peint selon mes exigences m'est envoyé juste avant le Salon de Paris. Suite aux bonnes réactions du public, je commande mon premier container, j'effectue les homologations, les essais presse... Je commence à vendre cinquante Black-Star la première année, puis cinquante autres... » Car la Chang-Jang née au pays de Mao est alors rebaptisée Black-Star : « J'ai créé et déposé ce nom pour le marché européen, un nom anglo-saxon passe-partout pour ne pas garder l'image communiste et me démarquer des importateurs de Dnepr et Ural qui eux conservent et jouent sur la connotation soviétique. »

Malgré deux voyages en Chine, Etienne Cornu a du mal à obtenir de ses interlocuteurs des modifications sur des détails (autres que la peinture) qui permettraient à la Black-Star de devenir une excellente moto : « Une accumulation de petites choses perfectibles