

aisément, mais qui agacent le client s'il n'est pas bricoleur passionné. Celui qui passe de la Dominator à la Black-Star devient fou. » Le système de production chinois est bien différent du notre et à l'opposé de nos exigences de qualité et de constantes améliorations. En fait, Etienne Cornu ne traite pas directement avec l'usine, mais en premier lieu avec Machimpex, société avec laquelle il négocie les délais et les modes de paiement, les prix comme le transport... Tout entretien demande des interprètes, du fait de la langue. Etienne Cornu ne peut parler directement avec un ingénieur comme cela se pratique chez Enfield : « Je ne savais jamais qui était responsable de quoi, qui prenait réellement des décisions... L'usine s'occupait peu de mes desiderata, car elle vend à Machimpex, qui elle était seulement intéressée par le volume de la commande... oubliant que bien finie cette moto se vendrait sans aucune difficulté à 500 exemplaires par an. » D'autant que l'acheminement des pièces détachées (y compris les pneus Long March) se fait sans difficulté. Moralité : les Black-Star sont revues dans les ateliers lyonnais de MCC.

### C'est Vischnou qui le veut !

L'Enfield 350 et 500, aussi bien que la Black-Star font désormais partie du paysage motocycliste français. « Pour que de telles machines suscitent un intérêt, explique leur premier importateur, il faut qu'elles aient un passé en rapport avec l'Europe et qu'elles vieillissent bien, c'est le cas de l'Enfield comme de la Black-Star. » Des articles annonçant la commercialisation de ces machines sont parus dans tous types de magazines. Etienne Cornu d'ajouter : « Les autres motos produites de part le monde sont essentiellement des deux-temps utilitaires vieillissant mal et fumant beaucoup pour nos exigences de pollution. Importer des 175 ex-Zundapp d'Inde est sans intérêt, car il faut arriver à faire moins cher et mieux que MZ par exemple. » Si les Black-Star sont importées en France et au comptegouttes en Allemagne, les différentes versions de l'Enfield connaissent, elles, un succès presque mondial : elles sont distribuées en France, en Angleterre, en RFA, Italie et Espagne, mais aussi en Australie. Les Indiens ont compris l'intérêt d'exporter. La version 500 cm<sup>3</sup> a été créée pour les besoins de l'export et essentiellement à la demande du marché français. « Si demain il faut l'équiper d'un pot catalytique, ajoute Etienne Cornu, les Indiens le feront. Car c'est Vischnou qui le veut. »

La société Erval, spécialisée dans l'importation de motos produites dans l'ex-URSS (les marques Ural, Dnepr,



**Les Dnepr sont, comme les Ural, des sides robustes s'ils sont maniés avec délicatesse. A l'inverse de la société Ural, Dnepr ne consent aucun effort de qualité pour ses modèles destinés à l'exportation.**



**Chaîne de montage des sides Ural, à l'usine d'Irbit. Lors de la fabrication, une différence est faite entre les machines destinées au marché intérieur et celles prévues pour l'exportation.**

Minsk et Riga) procède selon une démarche similaire. En 1980, son directeur, Eric Dupré envoie ses premières demandes de renseignements auprès de la représentation commerciale de l'URSS en France. Ces démarches n'aboutiront que sept ans plus tard avec l'importation des premiers flat-twins (Ural et Dnepr) soviétiques. « En 1988, j'ai effectué mon premier voyage sur place, explique-t-il. J'ai pris contact avec Aftoexport à Moscou, puis j'ai visité les usines Dnepr, implantées à Kiev. » En fait, lorsque Eric Dupré était déjà sur la piste des motos soviétiques, ce même marché d'exportation était confié à un homme politique français, membre influent du Parti Communiste français, et homme

d'affaires bien implanté : Maurice Doumeng. Encore nommé le " milliardaire rouge ". « Il avait récupéré à son compte les droits d'importation en France des deux-roues soviétiques, raconte le directeur d'Eral. J'ai dû les lui racheter. »

Aujourd'hui, Eric Dupré, accompagné de son chef-mécanicien René, se rend tous les six mois dans la CEI (Communauté des Etats Indépendants). La société Erval (six employés) commercialisant une centaine de motos par an, ces voyages sont destinés à améliorer les qualités des produits importés. « Irbit, la ville où est implantée l'usine Ural est fascinante, explique le directeur d'Eral, il y circule plus de 20 000 side-cars pour une population de 50 000 habitants.