



**Atelier d'assemblage d'une petite série de cyclomoteurs à l'usine Ural d'Irbit.**



**Dans la cour du service compétition Ural trône un side-car cross de compétition fait maison.**

*L'entente est très bonne avec nos partenaires locaux, mais nous devons contrôler ce qui nous est envoyé, car on ne change pas du jour au lendemain des mentalités figées depuis plus de soixante-dix ans.» Une différence de qualité notable existe entre la production destinée au marché intérieur et ce qui est produit pour l'exportation. Eric Dupré : « Certains petits importateurs peu scrupuleux achètent des Dnepr ou des Ural en Pologne, des machines issues des séries réservées au marché intérieur dont la qualité est nettement moins bonne. Elles sont certes moins chères, mais les mettre au niveau européen et les faire homologuer est délicat. J'ai déjà constaté sur ces motos des soudures oubliées, un clip de piston*

*manquant, une boîte de vitesses emmanchée trop rapidement et dont les pièces sont parties en travers... »*

### **Tout démonter et vérifier l'état**

Néanmoins, en traversant les pays de l'Est on voit très rarement des motos abandonnées sur le bord des routes. Car dès qu'un motard local prend réception de sa machine, il la démonte complètement et en vérifie l'état. De plus, la qualité des routes et des chemins contraignent les gens véhiculés à ne jamais rouler au-delà de 60 km/h, et ce avec une qualité d'huile et d'essence pour lesquelles ces motos ont été

conçues. Dès que ces mêmes moteurs passent les frontières de la CEE, reçoivent du super occidental et sont menés à vive allure, les problèmes surviennent. Eric Dupré : « Les Soviétiques sont respectueux de leur mécanique, car il y a chez eux peu de pièces et elles sont chères. Un attelage représente quatre ans de salaire moyen, une 125 Minsk douze mois de travail. Ce sont des motos utilitaires qui coûtent la moitié du prix d'une voiture, mais qui sont robustes. Elles démarrent par tous les temps quelles que soient les conditions météo. » Les Ural peuvent être équipées d'un clapet, qui ferme le filtre à air et facilite les démarrages par grand froid sibérien. « Les paysans chargent les sides de foin, attendent des remorques... raconte Eric Dupré. On retrouve dans la moto l'état d'esprit utilitaire qui prévalait en France dans les années 50. Compte tenu du mauvais état des routes, les gens préfèrent le side qui offre aussi plus de stabilité de conduite. » Le motard de la CEE n'obtient jamais sa moto quelques jours après avoir passé commande, comme l'explique le patron d'Erval : « Il attend plusieurs mois en fonction de la production de l'usine. Cela peut aller plus vite s'il passe par le marché parallèle. Mais s'il commande sa Dnepr neuve chez un concessionnaire d'Etat, version deux roues motrices de couleur rouge, il a beaucoup de chance d'obtenir une noire avec une seule roue motrice. » Quant aux prix de l'occasion, ils sont souvent plus élevés que ceux du neuf, car ils évitent les temps d'attente.

Depuis les changements survenus à l'Est, l'Etat ne verse plus de subventions aux usines de motos. Pour survivre à leurs besoins, celles-ci tendent à augmenter leurs prix de vente, ce qui développe un vent de critique autant de la part des clients locaux que des acheteurs étrangers devenus réticents, face à des augmentations de prix qui ne sont en rien liées à une amélioration de la qualité. Eric Dupré : « Lors de mes premiers voyages, il était impossible de faire changer quoi que ce soit sur les motos. L'ingénieur de production était un intouchable, qui ne voulait rien savoir. » Mais la situation a évolué. En août dernier, Eric Dupré et son chef mécanicien René se sont rendus sur place et ont pu mettre leur nez dans toutes les étapes de la production. Eric Dupré : « Nous avions avec nous une caisse de 120 kilos de pièces françaises, que nous voulions faire monter directement sur place, des roulements, de la pâte à joints, des guides, des joints divers... » Et Erval a obtenu gain de cause. Un atelier a été aménagé dans les locaux de l'usine Ural, atelier qui ne travaille que sur les motos destinées à l'Europe. Et à la France, qui est le plus