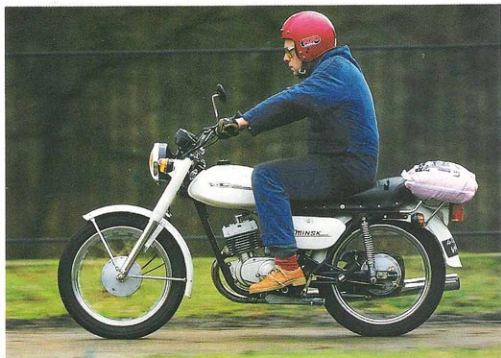




Sur le parking du personnel de l'usine Ural, on ne compte plus les sides. Il y en aurait 20 000 dans la ville d'Irbit, pour une population de 50 000 habitants.



Outre les flat-twins Ural et Dnepr, la société Erval qui importe en France les deux-roues de la CEI, distribue aussi la 125 Minsk.

gros importateur ouest-européen, les autres pays comme l'Espagne, l'Autriche, la Suisse, l'Allemagne ne faisant venir que de faibles quantités. « Dans cet atelier, les employés sont payés trois fois plus que les autres, explique René. Ils signent d'un coup de tampon leur fabrication. Si nous voyons une erreur importante, nous faxons à l'usine Ural sur quelle moto le problème a été remarqué. L'employé concerné perd ses primes et en cas de récidive retourne à la production des machines intérieures.

» Étonnamment, ces efforts de qualité ne sont consentis que par l'usine Ural. La marque Dnepr se refusant à toute évolution. Eric Dupré : « On achète les Dnepr telles quelles, on les démonte complètement dans nos ateliers de Pont-Saint-Maxence et si nécessaire, on remonte un moteur Ural dans le cadre Dnepr. » Les motos de la CEI sont livrées en France par train ou par bateau. Parfois même un camion russe, avec quatorze sides dans sa remorque, arrive directement dans la cour de l'entreprise Erval. Lors des envois, Ural

emballe dans deux caisses différentes le side et la moto. Alors que Dnepr met tout dans la même. Dans les deux cas, l'emballage pèse près de 350 kilos, un poids proche de celui de l'attelage lui-même.

A manier avec précaution

Décaissage, démontage complet, dévoilage et rectification des roues, réfection de la fourche, démontage du moteur, puis remontage du puzzle se chiffrent à plus de trente heures de main d'œuvre par moto. « Et toutes ces machines sont payées à la commande, raconte Eric Dupré. Même les motos de mauvaise qualité restent dues, ce qui est économiquement très lourd. Je considère qu'une moto sur trois part en pièces. » Une fois contrôlée chez Erval, les motos sont stockées en chambre de commerce, puis dispatchées en fonction des commandes à travers quarante points de vente dans toute la France. Erval a fait faire par un fabricant de lubrifiants pour machines agricoles une

huile spéciale correspondant aux exigences de ces motos venues d'ailleurs. Un technicien de chez Minsk, un autre de chez Ural sont venus travailler un mois chez Erval. Eric Dupré : « Compte tenu de tout ce que nous avons modifié, nous arrivons à avoir aujourd'hui des deux-roues dignes de la demande européenne. Mais c'est toujours à nous de faire les efforts, comme ce sera à nous, dès l'année prochaine, de leur donner le bon catalyseur. » Au début des années 70, Britanique Moto avait ouvert la voie en important les premières motos soviétiques. René : « A cette époque les différents importateurs n'avaient pas poussé assez loin les modifications et les exigences auprès des usines. » Le climat géopolitique actuel facilite sans aucun doute les choses. Et René de conclure : « Si vous ne maltraitez pas ces motos, si vous les conduisez comme elles doivent l'être, si elles sont vendues à l'inverse des motos japonaises, c'est-à-dire si elles sont réglées, vérifiées... alors ce sont des machines rustiques et incroyables. »

PB.

UN SIDE POUR LES ENFIELD

Un modèle de side-car est produit en Inde pour l'Enfield 350 et 500. Mais Etienne Cornu (qui a récemment revendu sa firme MCC à Jean-Pierre Ferry) ne l'a pas importé, car non seulement le side y est conçu pour la conduite à gauche (conduite anglaise), mais en plus pour ce produit peu onéreux, les coûts de transport (liés au volume) en France sont très élevés. Néanmoins, la société Précision commercialise un side pour cette moto made in India. Ateliers Précision : 29, rue Burgault, 59113 Seclin, tél : 20.32.56.56.

Les adresses :

● MCC : 14, rue Crepet, 69007 Lyon, tél : 16.1.78.58.92.20.

● Erval : rue Philippe de Beau Manoir, 60800 Pont-Saint-Maxence, tél : 16.1.44.55.94.94.