



## VISITE DE COURTOISIE



Dans la Madras rebaptisée, rien n'a bougé. L'usine Royal Enfield débite quotidiennement sa mythique Bullet, fleuron de la moto indienne.

Dans les ateliers, 30 000 exemplaires de cette machine "ancienne moderne" sont assemblés religieusement chaque année...

# KA



# RMA ROYAL



Héritière de l'occupation britannique, la pause thé (chai) est sacrée en Inde. Chaque atelier dispose de deux pauses pour déguster un thé au lait et à la cardamome archi sucré. Bien plus raffiné qu'un vulgaire Lipton. Et délicieux ! De quoi se requinquer pour continuer à œuvrer sur les chaînes !



**K**rishore Kumar porte en lui le sceau de Royal Enfield. Comme son père avant lui, le jeune peintre dessine à la main chacun des filets dorés qui ornent les réservoirs des 30 000 Bullet que Royal Enfield fabrique chaque année en Inde. Née au début du siècle dernier, la marque britannique s'est éteinte à la fin des années soixante, malgré une ultime tentative pour s'imposer sur le segment des bicylindres avec la 750 Interceptor. Mais son partenaire indien lui a racheté les droits de son modèle phare qu'il produisait depuis 1955 pour le marché intérieur. Un monocylindre culbuté

simple, pour ne pas dire basique, décliné en seulement deux versions, en 350 cm<sup>3</sup> pour le marché intérieur et en 500 cm<sup>3</sup> majoritairement pour l'exportation.

### MICROPRODUCTION

Face aux 8 millions de deux-roues produits chaque année dans le pays, essentiellement des 100 cm<sup>3</sup> utilitaires fabriqués sous licence japonaise, Royal Enfield fait encore figure de Lilliputien. La légendaire Bullet tire néanmoins son épingle du jeu grâce à une image de "reine de la route" forgée au fil des ans. Équipant l'armée et la police indiennes, elle

SUITE PAGE 49 ▶

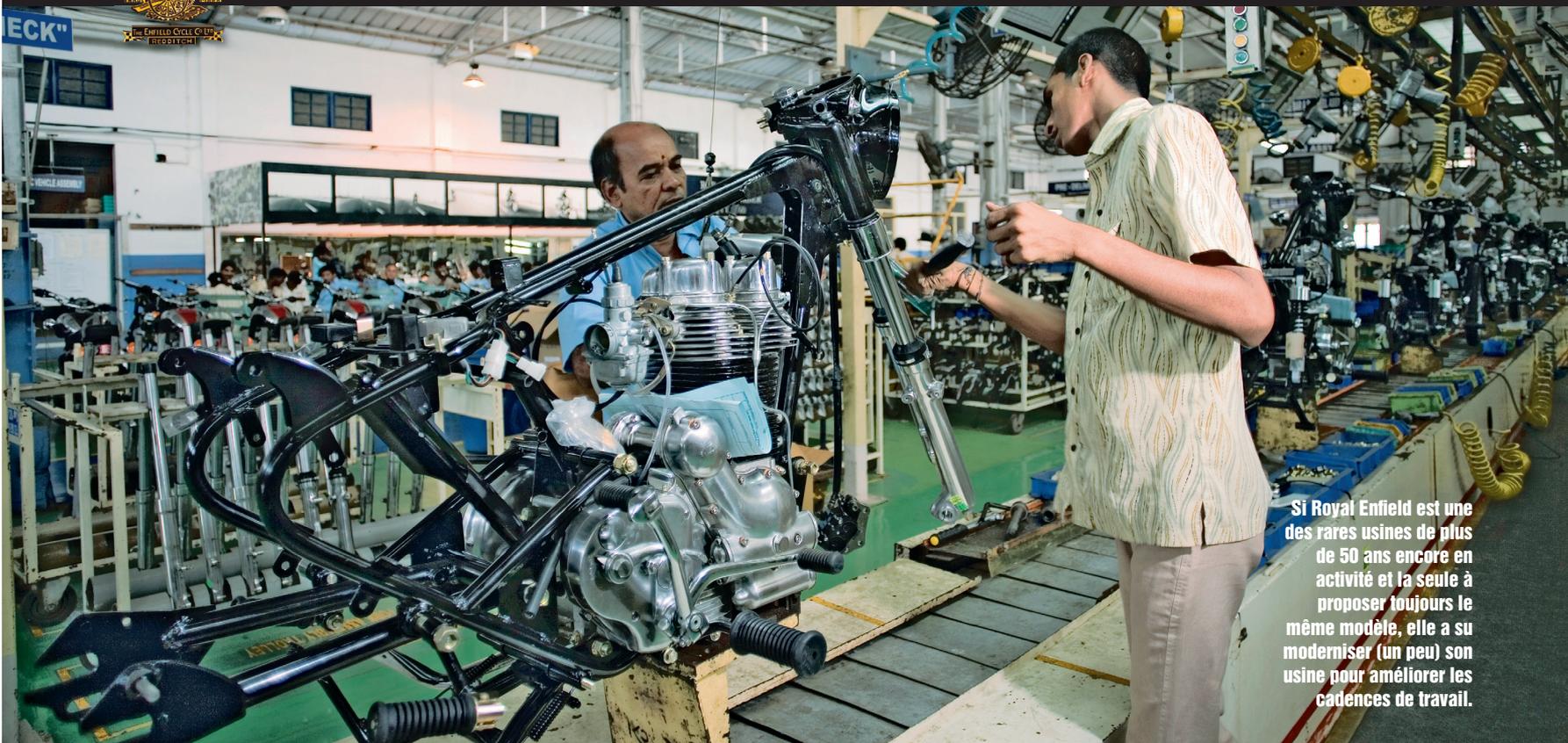
## Dans l'ancienne Madras, l'usine Royal Enfield débite une Bullet toutes les 6 mn !

Si certaines 500 circulent en Inde, la majorité des Bullet y sont des 350 dont les moteurs sont assemblés à la main dans les locaux historiques de Chennai par des monteurs parfois très jeunes.





## KARMA ROYAL



Si Royal Enfield est une des rares usines de plus de 50 ans encore en activité et la seule à proposer toujours le même modèle, elle a su moderniser (un peu) son usine pour améliorer les cadences de travail.

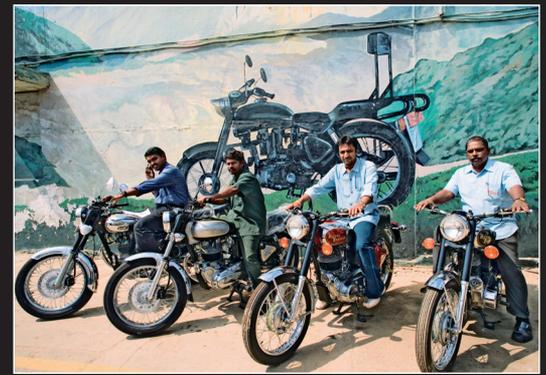
### Chez Enfield, l'expression "fait main" prend toute sa valeur...



Image d'Epinal mais tellement vraie ! Cet employé est un des rares habilités à peindre les fameux filets qui ornent le réservoir des Bullet.

## PLUS DE CHOIX EN INDE

En France, l'importateur Heritage Motos ne propose que 4 modèles de Bullet en 500 : l'Electra équipée d'un allumage électronique et d'un frein à disque ainsi que la Bullet standard (4 vitesses, sélecteur à droite) et la Deluxe (5 vitesses, sélecteur à gauche). Sans oublier le modèle Army, entièrement kaki. En Inde, la gamme est bien plus riche. Exclusivement composée du moteur 350 (le 250 a été abandonné dans les années 1980), elle propose depuis 2002 un custom baptisé Thunderbird. La collection avait auparavant été complétée par la Machismo, au réservoir en alu poli, et la Sixty-5 bleue qui cultive le look des motos des 60's. Pour fêter le 50<sup>e</sup> anniversaire de la marque en Inde, est apparue la Burn Thunderbird qui se veut être un custom plus radical (tout est relatif). Deux artisans de Mumbai (Cozi et Glope) construisent des attelages pour transformer la Bullet en side-car.



est considérée comme une moto élitiste. Pour 96000 roupies, soit environ 1500 € (trois fois plus qu'un 100), chacun peut disposer d'une moto synonyme de pouvoir et de statut social. Une aubaine au pays des castes. Quelques concessions sont toutefois au programme. « La Bullet est un produit premium, mais il faut savoir l'entretenir et la réparer soi-même », souligne Prashi, le président du Rolling Thunder Motorcycle Club de Bangalore. Qui sait de quoi il parle : il parcourt près de 40000 kilomètres par an sur ses Bullet.

Les 450 employés de l'usine de Chennai savent qu'ils œuvrent pour la légende. Pour autant, le maintien d'une authenticité n'est pas forcément

synonyme d'anachronisme. Bien qu'exotique, l'usine est dotée de machines-outils modernes et de contrôles de qualité actuels. Modernisée aux standards occidentaux, l'usine n'a rien à voir avec celles de certains petits constructeurs asiatiques. D'ailleurs, Royal Enfield exhibe à l'entrée ses nombreux certificats (Iso 9001 et 14001) prouvant sa démarche industrielle.

### EVOLUTION QUAND MÊME

Placée sous la bienveillance de Ganesh, l'usine occupe 2,6 hectares de bâtiments et assure l'essentiel de la fabrication du moteur et les opérations d'assemblage. Fondues à l'extérieur,

les pièces du moteur sont usinées sur place avant d'être montées. Une trentaine de sous-traitants locaux fournissent les éléments de la partie-cycle qui sont ensuite montés sur place. « Seule l'électronique du modèle Electra provient d'Europe », assure le senior manager de l'usine, Hari Harasubramania. Tout comme les pistons et les cylindres des modèles 500 destinés à l'exportation.

Tout en prenant soin de ne pas altérer son pedigree, Royal Enfield a dilué un peu de technologie moderne dans sa Bullet au cours de la dernière décennie. Sous l'impulsion de son nouvel actionnaire, le conglomérat indien Eicher spécialisé dans le secteur du

SUITE PAGE 50



Ça polit dur les réservoirs sous les néons dans l'usine de Chennai ! D'ici sortent 30 000 Bullet dont 40 % des ventes sont réalisés dans l'état du Penjab Pradesh, au nord de l'Inde, à 6 000 km de l'usine. Sur tout le territoire, 200 concessionnaires et 6 Royal Enfield Stores se partagent ce gâteau.



## Rouler en Bullet classe son homme dans ce pays de castes !



Posséder une Bullet est un signe extérieur de richesse. A la recherche d'une image valorisante, les acheteurs du gros mono sont aisés.



Cette 500 de 1946 est un collector qui s'arrêtera certainement un jour chez un des rares réparateurs indiens assez compétents pour assurer son entretien.



transport, la marque a procédé à de nombreux *aggiornamenti*. Le plus important est l'adoption de l'allumage électronique apportée sur la version Electra, apparue en 2001. Trois ans avant, le design du moteur de la Bullet avait été entièrement revu avec l'aide d'une société d'ingénierie européenne. Parmi les évolutions les plus significatives, on note l'apparition d'une cinquième vitesse, de nouvelles suspensions, et l'augmentation de l'alésage du modèle 500 (qui passe à 535 cm<sup>3</sup>). En dix ans, le haut de gamme de Royal Enfield a fait l'objet de

nombreuses améliorations, dont certaines restent invisibles au profane. Ainsi, le renifleur d'huile qui a été replacé à l'intérieur du moteur.

### PLUS FIABLE, MIEUX VENDUE

Un soin particulier a été apporté pour que ces évolutions ne dénaturent pas l'esthétique de la Bullet et participent à sa longévité exceptionnelle. Par exemple, le fameux petit carter latéral droit en forme de V a été conservé sur le nouveau moteur alors qu'il n'abrite plus

aucun élément... L'amélioration de la fiabilité qui en résulte est synonyme de business accru. L'an passé, Royal Enfield a enregistré une croissance de 13 % de ses ventes et nourrit de nouvelles ambitions. Objectif annoncé de la marque : atteindre les 50 000 exemplaires en construisant une seconde usine et un futur nouveau modèle à la ligne plus moderne. Mais que les amoureux de l'unique moto ancienne encore fabriquée de nos jours sur la planète respirent, le centenaire de la Bullet semble assuré. ■

## CLUBS ET RALLYES SAUCE KARMA

Prashi et Saragan sont respectivement présidents des clubs Royal Enfield de Bangalore et Chennai. Depuis dix ans, plus d'une vingtaine d'associations de ce genre se sont créées en Inde. A Bangalore, les férus de la marque se réunissent tous les mercredis pour organiser leurs

sorties du week-end. Même pendant la mousson, ils sont plusieurs dizaines à parcourir les routes pour le plaisir de la balade. Pendant leurs congés d'été, certains se regroupent pour découvrir les charmes d'un pays vaste comme un continent. De son côté, la marque organise tous les ans son Himalayan

Odyssey, une traversée du pays. Partant de Kanniyakumari, le point le plus méridional de l'Inde continentale, la caravane rejoint le Khardung, à l'extrême nord du pays. Culminant à 5602 m, ce col est sans doute l'un des plus hauts du monde. Aux dires de la cinquantaine de participants, à cette

altitude, la Bullet continue de grimper sans trop de soucis... Ce périple dure plus de quinze jours, mais la majorité des pilotes (une quarantaine lors de la dernière édition) rejoint le convoi à New Delhi et n'emprunte que le dernier millier de kilomètres qui traverse les paysages montagneux du Ladakh.