



UNIQUE TRIUMPH BONNEVILLE 2003 "MULE MOTORCYCLES"

Hybrid theory

Prendre le meilleur de ce qui existe et fabriquer soi-même ce qui peut être amélioré. La philosophie de Richard Pollock convient parfaitement à un ingénieur nantais qui distribue les pièces de Mule Motorcycles en Europe, sur des motos complètes de préférence. Un essai s'imposait...

TEXTE DAVID DUMAIN - PHOTOS STÉPHANE RABAUD

Stéphane Bargeot et sa Triumph à carbus de 2003, sur laquelle il a placé nombre de pièces signées Mule Motorcycles, dont certaines qu'il a lui-même inspirées au préparateur américain.

Le poids est l'obsession de Mule Motorcycles, notamment au niveau de la boucle de cadre, raccourcie et qui ne passe plus sous le moteur. Lequel, sur cette version, est passé de 790 à 904 cm³...



La robe noire de la Triumph contraste avec la couleur blanche de la Porsche 956 complètement déossée. Un peu plus loin, une Mini rouge écarlate recouverte d'une large couverture. Panneau lumineux Kleber, large enseigne Pirelli, autocollants Gulf, numéros de course Florio... Pas de doute, on est dans un garage automobile. Stéphane Bergeot nous accueille et nous présente son colocataire. Ou plutôt le propriétaire du garage qui lui loue un espace. D'emblée, Didier se pose comme faisant partie de la famille moto. « J'étais moniteur auto et moto et je roulais en trial. Ma moto est sur les étagères, je m'étais dit que je la remonterais quand je serais en retraite. Mais je n'ai pas le temps... » Didier enchaîne d'autres références deux-roues : « Je suis tellement impliqué dans la moto qu'on va faire les cons à Bonneville tous les ans avec une bécanne qu'on a construite de A à Z en partant de rien. On est gravement atteints. » Puis le naturel automobile reprend le dessus et Didier me montre sur son smartphone

l'état dans lequel il a récupéré la Mini, avec des animaux qui avaient niché dans le moteur. Ses doigts de mécanicien contrastent avec les mains soignées de Stéphane. Des mains qui plongent pourtant dans les moteurs de Triumph quand il le faut. Diplômé de génie mécanique, Stéphane a ensuite bifurqué vers l'architecture, jusqu'à devenir responsable de l'école navale de Nantes depuis 2011, sous l'égide du ministère de la Culture, mais il lui fallait garder le contact avec sa passion première.

Un tour pour dépanner

C'est ainsi que lors d'un voyage aux Etats-Unis où réside son frère, Stéphane a fait la connaissance d'un certain Richard Pollock sur un concours de préparations en extérieur, à Laguna Beach. « J'ai donc discuté avec Pollock, parce que ses bécanes étaient magnifiques : qualité, précision, finition. C'est tout à fait le style de moto que j'aimais. À l'époque, il ne montait que des motos, mais beaucoup de ses clients lui

« Richard fabrique les pièces qui n'existent pas, et s'il trouve une pièce sur le marché qui lui convient, il ne la refait pas. »

réclamaient de la pièce, et il a commencé à avoir un catalogue. Il avait quelques commandes en Europe, mais ça le faisait ch... d'envoyer un kit selle ou une paire de roues. Je lui ai proposé d'être son seul interlocuteur européen, comme ça il n'était pas obligé de gérer cette clientèle. C'est ainsi que Mule France s'est monté. J'ai créé un site, et puis maintenant je fais des motos que je vends. » Didier a commencé par vendre les pièces Mule, puis il a voulu se monter une moto complète. Pour lui. Il a donc passé une annonce dans la région nantaise pour trouver un atelier. Saint-Fiacre-sur-Maine est à un gros quart d'heure de Nantes, et cela convient parfaitement à Stéphane, qui partage son atelier avec Didier depuis maintenant cinq ans. Une cohabitation qui tourne à la collaboration : « Quand il me manque un truc, il me dépanne. Il a un tour, s'il me manque une entretoise, c'est vite fait... », se félicite Stéphane. Sur le pont de "sa" partie du garage, une XS qu'il remonte pour un copain. Car l'essentiel de sa production est constitué de Triumph Bonneville. « Mule a une ligne complète de pièces pour Triumph, même si Richard Pollock fait aussi beaucoup de Sportster. Son truc, c'est le flat-track, au plus proche de la compétition. Dans cet esprit, il fabrique les pièces qui n'existent pas, et s'il trouve une pièce sur le marché qui lui convient, il ne la refait pas. Il ne veut pas réinventer la poudre... L'essentiel, c'est que la moto soit maniable, légère,



Comme sur de nombreux flat-track aux US, la fourche est héritée d'une Yamaha R6. Mule Motorcycles ne ressent pas le besoin de refaire des pièces lorsqu'elles sont excellentes.



Derrière la selle "Mule made", la boucle arrière amovible imaginée par Stéphane, que Pollock a reprise à son catalogue.

qu'elle freine bien, qu'elle accélère bien, et en plus il faut que ce soit harmonieux, qu'elle soit jolie. Les proportions sont très importantes pour lui. Toutes les motos Mule sont belles et affichent une finition digne d'une moto d'usine. Ça fait trente ans qu'il fait ça et il est reconnu pour la qualité de sa production. Aux USA, Richard Pollock est quasiment considéré comme un petit constructeur, même si sa production est confidentielle. » Stéphane enchaîne sur l'origine du nom de la marque, m'explique qu'en adepte de cyclisme, Richard s'était fait ainsi surnommer par ses amis car il était toujours en tête de leur peloton. Or la mule étant aussi un animal issu d'une hybridation (entre un âne et une jument), cela lui rappelait sa façon de procéder sur les motos. « En prenant le meilleur de l'un et de l'autre », se marre Stéphane.

De l'épaisseur des phares...

La Triumph Bonneville qui nous attend est noire, super propre. Finie comme une moto d'origine, effectivement... C'est la moto personnelle de Stéphane, une sorte de vitrine du savoir-faire de Mule, mais avant tout une moto au guidon de laquelle il se régale à rouler. « Je voulais la mienne, j'en avais une il y a trois ans, que j'ai revendue. Entretemps, j'ai monté des motos pour des clients. » De la vente de pièces, il est passé à la confection de motos complètes.

Avant tout pour des raisons pratiques : « Il n'y a pas tant de gens qui savent bricoler. C'est tout de même compliqué, il faut un atelier, il faut avoir des notions, surtout pour le faisceau. Et puis dès que tu modifies une moto, c'est un jeu de dominos. Tu changes une pièce, et tu t'aperçois qu'une autre ne fonctionne plus... Maintenant les motos sont complexes au niveau électrique, ne serait-ce que pour changer un clignotant. Quand tu modifies le circuit électrique, c'est alors que tu commences à avoir mal à la tête. Par exemple, quand tu ouvres le phare d'origine d'une Triumph Bonneville qui est très gros, tu t'aperçois que tous les connecteurs sont dedans. Donc quand tu changes le phare, tu es obligé de refaire une grosse partie du circuit. » Didier écoute la conversation de loin, et intervient : « C'est sûr que vu l'épaisseur des phares que tu mets, tu ne peux plus tout rentrer dedans ! » Rires. Allusion au mini projecteur PIAA monté sur la Mule. D'autres pièces non fournies par Mule figurent sur la moto, comme les amortisseurs Racetech ou la fourche de Yamaha R6. « Très utilisée aux US pour le flat-track car ce sont de très bonnes fourches, très compétitives. » Au bas de celle-ci, des étriers six pistons issus de MV Agusta, sur lesquels figurent l'estampille "F4". Seul un des étriers est "raccordé". « J'attends de recevoir une durit. En attendant, un seul disque suffit pour freiner correctement. » Avant de faire

le tour des nombreuses pièces Mule figurant sur la moto, Stéphane évoque le travail fourni sur le bicylindre parallèle Triumph remontant à 2003. « J'ai choisi un modèle à carburateur, que j'ai acheté d'occasion. Sur une injection, tu ne peux pas faire ce que tu veux, et tu es obligé de remplacer tous les capteurs. Tu ne peux pas aller aussi loin que sur un modèle à carburateur. Et puis il y a la pompe à essence dans le réservoir. Tu es obligé de garder le réservoir d'origine. » Stéphane a bel et bien conservé le bidon d'origine sur sa belle. « J'aurais bien mis un flat-track alu, qui s'adapte parfaitement à la moto, mais c'est 1 500 \$ sans la peinture. » Cette économie lui a permis de recourir aux services de son peintre habituel, Paris Peinture à Gometz-la-Ville, près d'Orly, pour un superbe résultat avec peinture noire vernie, et côtés mats. « Je ne voulais pas de chromes, ce n'est pas un chopper. » Il a ajouté des caches "Triumph" que je prends pour des logos issus d'une T-Bird. « Ils croyaient ça aussi chez Triumph, mais c'est bien un élément pour Bonneville. » On passe en revue le moteur : « Celui-ci, d'origine, il fait 790 cm³, mais on l'a rechémisé en 904 cm³ avec des pistons haute compression Wiseco. J'ai préparé la culasse, mais les arbres à cames sont d'origine, comme les carburateurs, même s'il y a des gicleurs spéciaux avec des aiguilles de boisseaux surélevées pour qu'un peu plus de mélange passe dès les bas régimes.

Si la quasi-totalité des modèles qu'il vend sont sur base de Triumph, Stéphane travaille à ses heures perdues sur la « XS d'un copain », qui sera équipée des splendides jantes alu/rayons inox avec le moyeu ultra-léger signé Mule.



« Dès que tu modifies une moto, c'est un jeu de dominos. Tu changes une pièce, et tu t'aperçois qu'une autre ne fonctionne plus... »

J'ai aussi un ensemble Nologi pour l'allumage. Sa passion pour la bricole, Stéphane ne l'a pas acquise lors de ses études de génie mécanique : « On ne faisait pas vraiment de la mécanique moteur, mais plus de la mécanique en général, on étudiait les matériaux, leur résistance... Puis j'ai bossé chez Thomson. Mon père étant mécano, j'ai cependant toujours baigné là-dedans. J'ai toujours bricolé. D'abord des solex sur lesquels on mettait des fourches de Peugeot 103, ce qui m'a permis d'apprendre facilement la mécanique et l'électricité. J'ai appris à conduire sur un 125 DTMX, avec un moteur facile à sortir du cadre et à déculasser, mais ma première moto était une Suzuki 125 TS. »

Qualité aéronautique

Je demande à Stéphane le détail des pièces Mule, dont les plus voyantes, le té de fourche inférieur et la selle, affichent le logo de la marque. Il me fait remarquer le cadre "raccourci". « D'origine, le berceau part de sous la colonne de direction et passe sous le moteur, sur lequel est fixé le radiateur d'huile d'origine. Nous, c'est un petit

berceau court. C'est une pièce de qualité usine, qui se boulonne sur le haut du moteur. On enlève toute la partie inférieure, qui ne sert à rien en fait parce que le moteur est porteur. On adapte aussi un petit radiateur d'huile de compétition. » Reste le problème de la béquille, fixée d'origine sur la partie du cadre retirée. Une plaque additionnelle sous le carter fait l'affaire pour la fixer. « Comme moi, Pollock exerce une activité principale, et il se trouve qu'il bosse dans une entreprise qui fabrique des fusées, donc il sait où se fournir pour avoir de l'alu de qualité aéronautique. » Je questionne ensuite le représentant de Mule Europe sur l'équipe américaine. « Il travaille seul, dans son atelier de Poway près de San Diego, et il gagne des prix avec ses motos. J'aime bien bosser avec lui, parce que c'est du sérieux. » Stéphane n'est pas retourné en Californie depuis un an et demi, mais il me montre une Streetmaster préparée pour un Russe plein aux as, truffée de pièces en titane, pure, sur laquelle « rien ne dépasse ». Il m'annonce un poids de 136 kilos, et un prix de 75 000 \$. « L'obsession de Richard, c'est le poids. » Stéphane revient sur le précédent flat-track qu'il

avait vendu : « 186 kilos, 230 d'origine. Le moyeu d'une roue de Bonneville d'origine complète avec disque, pneu et couronne, c'est 20 kilos. Une roue Mule de 19 pouces avec moyeu et jante alu, rayons inox, couronne et disque, c'est 12 kilos. Tu gagnes 7 kilos, rien que sur la roue. Et c'est du poids non-suspendu, donc important pour les accélérations et les freinages. Quand tu as des roues légères tu gagnes énormément. » Il pointe sa moto du menton : « celle-ci marche bien car elle a un moteur préparé, mais elle gagnerait à avoir des roues à rayons. » Les roues sur lesquelles sont montés des pneus flat-track Golden Tyre à l'arrière et Mitas à l'avant, sont tout de même signées Mule, de même que l'échappement, la boucle arrière démontable, le pare-chaîne... Quant au garde-boue arrière en fibre, Stéphane en a fait son affaire. « Comme je bosse dans l'architecture navale, j'ai des poteaux qui font de la bonne fibre. De la vraie, costaud, ce n'est pas près de casser... » L'échange de pièces va-t-il dans l'autre sens ? « Oui, il arrive que Richard Pollock reprenne certaines de mes idées, comme la boucle arrière amovible. Avant, il les soudait... »



Le petit feu arrière du Taiwanais OneHandMade colle parfaitement à la ligne de la moto.



La boucle arrière boulonnée fait partie des petits détails de finition qui comptent...



Les accélérations vives font un peu cirer l'embrayage. « Trop puissante... », explique Stéphane.

En action, les roues de 19 pouces surélevent le pilote et déconcertent lors des premières minutes. Puis on s'y fait...



Dynamique Haut perché, bras écartés

La splendide Triumph Bonneville préparée par Stéphane de Mule Motorcycles ne demande qu'à prendre la route, même avec un étrier de frein en moins. « Bon, maintenant c'est le moment où, pour la première fois, une autre personne que toi va prendre le guidon de ta moto. » Stéphane consent à prêter sa Bonneville de 2003 réalésée en 904 cm³, bardée des pièces Mule Motorcycles qu'il importe en Europe. Pour l'assurer de mon sens des responsabilités, je lui demande le tarif approximatif de son bijou. « Tu peux compter 30 000, prix de la moto compris... »

Message reçu. Je tourne la clé de contact derrière mon mollet droit, puis appuie sur le bouton central fixé sur le té de fourche. Rien. « Il faut enfoncer plus ! » Le bicylindre vrombit. L'embrayage est un peu dur, mais le frein semble un régal à actionner, avec le petit clic et le liquide bien en vue dans une durit fixée à la verticale. « Je préfère ça au vilain bocal. » Aucun souci pour moi.

La première s'enclenche discrètement, et je me lance sur les routes de la campagne nantaise, accompagné par un bruit d'échappement qui claque fort. Pas certain que ce soit du goût des riverains. Je vais essayer de ne pas trop tirer les rapports. De toute façon, l'embrayage "cire" un peu. Je reste prudent. D'autant que ma position de conduite est franchement inhabituelle. Je me retrouve avec les bras exagérément écartés, avec l'impression d'être très haut perché. J'avais pourtant souvenir de poser parfaitement mes pieds au sol. Stéphane me donnera l'explication quelques minutes plus tard : « C'est l'effet roues arrière de 19 pouces. »

Pour l'embrayage, il m'explique que le moteur est trop puissant. Je fais demi-tour, en écartant les jambes pour ne pas me les coincer avec le large guidon. Marrant. Je commence à prendre confiance dans les pneus de flat-track, même si je me méfie de ces crampons sur le bitume. Je trouve tout de même moyen de faire frotter la plaque déportée à gauche. Aïe. Va falloir faire gaffe à ça... Le freinage reste modéré avec le seul disque raccordé, mais parfaitement raisonnable. Je prends de plus en plus de plaisir, et je finis par m'échapper dans un chemin de vigne, où je me régale à faire partir l'arrière en travers. Y'a pas, l'ABS, ça enlève du plaisir...



Au guidon, le soin accordé aux détails de finition saute aux yeux. Et l'échappement ravit les oreilles...