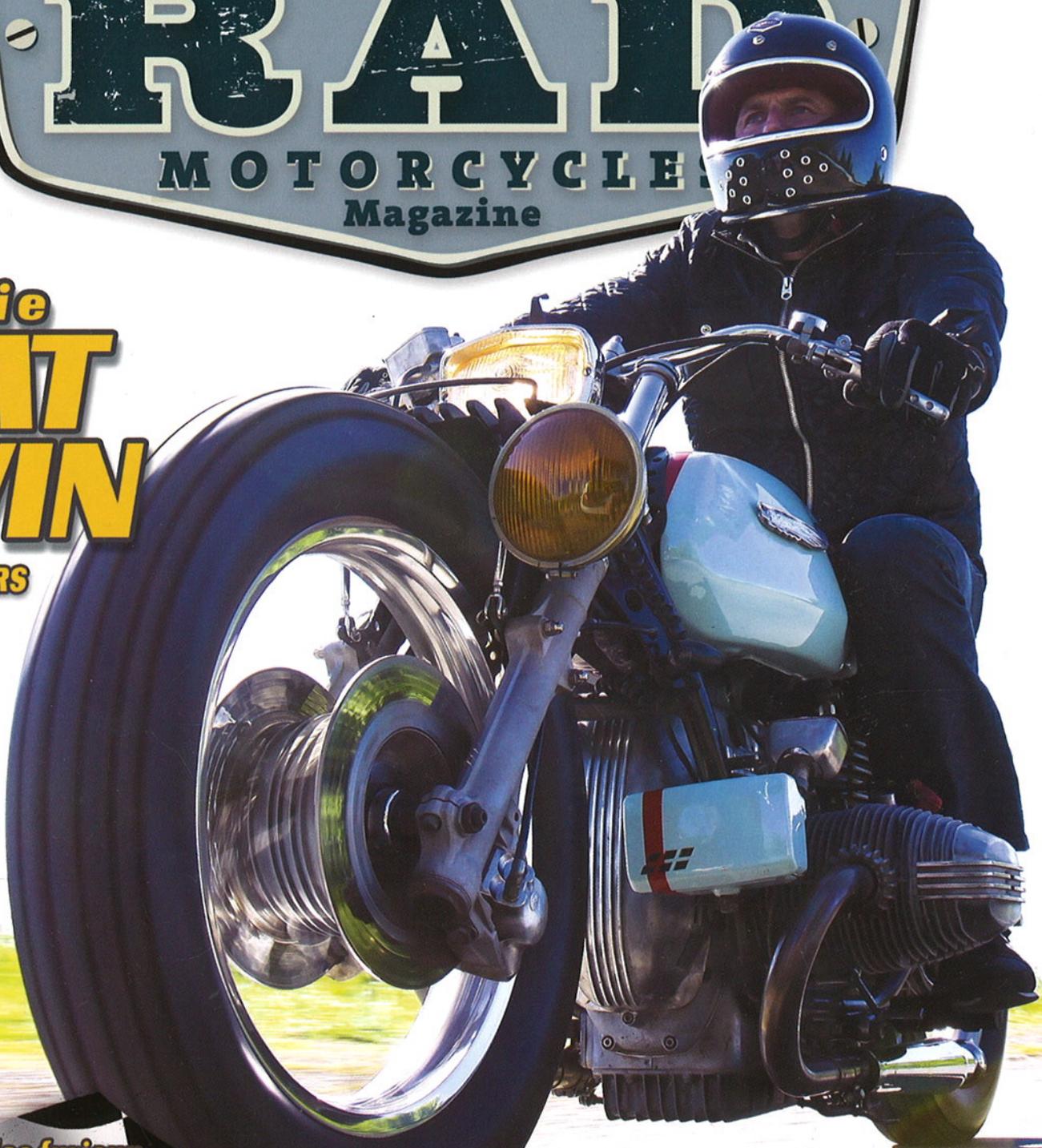


14^e
RAD MAGAZINE
OCTOBRE
NOVEMBRE
2014

Radical • Authentique • Différent

RAD

MOTORCYCLE
Magazine



La folie **FLAT TWIN**

TWINS RALEURS
EL SOLITARIO
MOTORIEEP
TONY
et aussi
BONNIE MULE
TRIDAYS
MOTOLADY
FREE SPIRITS

RAD Trip
au TT de
l'Île de Man
26 pages sur les furieux
de la course sur route



Racer
BMW
R50R

M 02162 - 14 - F - 5,90 € - RD

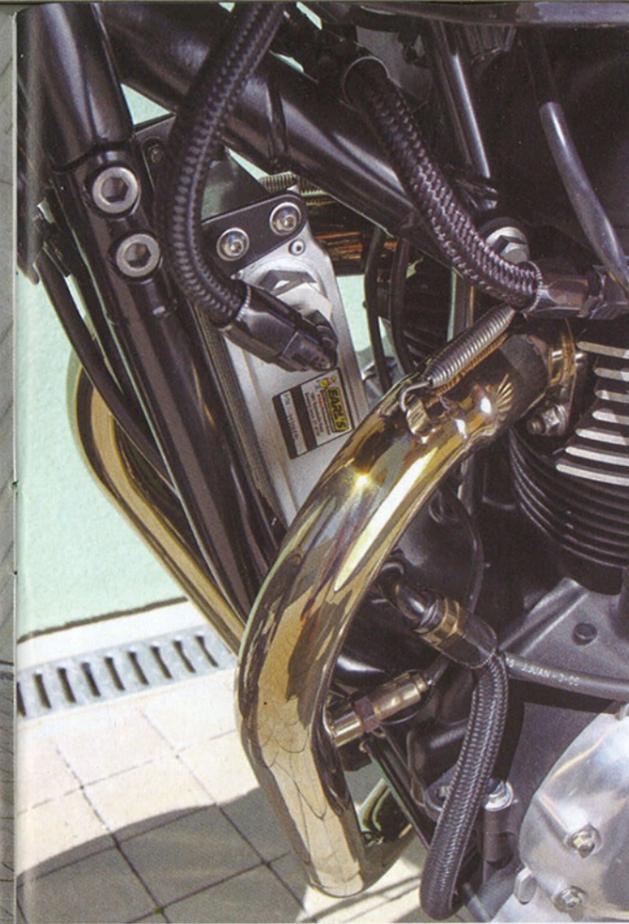
OR

Bel/Lux 7,20 € - DOM 7,20 €
TOM 9,50 € - CFP - Polynésie 7,50 €
CH 12,40 F\$ - Can. 5,1250 - Mar. 64 DH

GOMME UNE MULE

«TOUS LES CHEMINS MÈNENT À ROME. QU'EN EST-IL DES PASSIONS ? UN DIPLÔME EN GÉNIE MÉCANIQUE, LA FORCE DE L'ÂGE ÉPANOUIE, STÉPHANE BERGEOT EST UN AMATEUR ! UN AMATEUR DES BELLES CHOSES, CELLES QUI CUMULENT ESTHÉTIQUE ET FONCTION. AU HASARD D'UNE RENCONTRE, IL S'EST LANCÉ DANS UNE TOUTE NOUVELLE AVENTURE. IL EST LE REPRÉSENTANT SUR LE VIEUX CONTINENT DE L'ENTREPRISE CALIFORNIENNE MULE MOTORCYCLES, SOCIÉTÉ CRÉÉE PAR RICHARD POLLOCK.»





L'espèce Mule s'intègre parfaitement à la ligne des machines sur lesquelles elle est montée. Le centre R&D de Mule, c'est le cortex de son boss, connections haut débit.

La philosophie maison sait reconnaître le travail et la qualité. Si les gars estiment ne pouvoir faire mieux et sont satisfaits des produits, vous les trouverez sur les prépas Mule Motorcycles. Du Beringer Aeronal, cocorico !



Si on devait définir le style de Pollock en deux mots, ce serait : flat tracker. Dans son domaine Richard est le king, préparateur et concepteur hors pair, tombé amoureux dans les années 1970 de cette atmosphère particulière des circuits de terre, du bruit et de la fureur. Un style en vogue en ce moment, le Californien surfe sur la vague du succès. Rien d'étonnant lorsque l'on s'approche d'une réalisation du monsieur. Partie cycle affûtée, sobre et dépouillée, qualité des composants et matériaux, jantes et pneus grands diamètres spécifiques et un moteur qui respire à pleins poumons !

FLAT TRACKER D'ABORD

Un parcours professionnel exigeant, issu de l'aérospatial, son travail est sans défaut. Il s'est également occupé un temps des machines de courses des pilotes US Dave Aldana et Kevin Stafford, officiels Yam sur TZ750. En créant Mule Motorcycles, c'est tout cet héritage qui transparait. Il monte des machines personnalisées pour une clientèle appréciant ces valeurs et cet état d'esprit, et la qualité à un prix. « C'est ce que je fais de mieux et c'est ce que j'aime faire... » De notre côté de l'Atlantique, Stéphane Bergeot a souvent l'occasion

J'AI LU QUE LES MULES ÉTAIENT DES HYBRIDES. UN CONCEPT QUE POLLOCK ADAPTE AUX MOTOS QU'IL RÉALISE.

d'aller rendre visite à son frangin, heureux expatrié sous le chaud soleil de Floride. En 2012, il part pour un "coast to coast" vers l'ouest. Il se rend à un show sur Laguna Beach, Richard y a un stand... Le Frenchy qui a passé son adolescence sur une 125 DTMX puis a évolué vers les gros cubes a un sérieux passif motard. Il ne peut qu'engager la conversation avec le ricain au sujet de la qualité de ses réalisations, Harley Sportster, Triumph néo-rétro, Yamaha. « Hello, motos ? » Sur un goodbye, à bientôt, ils s'échangent leurs contacts. Rentré en France, le coup de cœur se révèle en coup de foudre. Destin, hasard, appelez cela comme bon vous semble, le chemin est toujours différent. Pollock le recontacte, il faut croire que le feeling a été bon entre ces deux-là. Occupé par la réalisation de ses nouvelles pièces et la demande croissante

à l'international, il propose à Stéphane de l'aider à gérer la partie Europe. Basé à Nantes, Mule Motorcycles France voit le jour en 2014. Le succès est déjà au rendez-vous. Pas seulement sur les pièces mais également les machines complètes marquées Mule. Comme le fait Pollock mais avec une touche "à la française", forcément. Avant de devenir représentant officiel, la Bonneville de notre Nantais avait déjà commencé sa mutation, hybride, néo-street tracker, joujou idéal dans l'environnement urbain.

MULE MOTORCYCLES FRANCE VOIT LE JOUR

Elle est la première à revendiquer cet ADN et déjà vendue ! Elle est belle et classe, la demoiselle d'Hinckley. Une constante chez ce préparateur : performance et esthétique. Si dans la majorité des cas, il ne compte que sur lui-même et crée donc ses propres pièces, il n'hésite pas à utiliser le matériel de la concurrence s'il juge que leur qualité répond à son cahier des charges très exigeant. Pour cette number one, on n'a pas ménagé ses efforts sur la "ouest côte". La partie cycle est remaniée. Une brillante idée que d'utiliser cette fourche de Yamaha R6



Sombre et sobre, élégante et diaboliquement efficace dans le gymkhana urbain de nos grandes cités. Welcome to the jungle baby !



Les pneus sur terre... même s'il faut être un peu perché pour se lancer dans ce genre d'aventure... un peu.

(J'ad'OR) bien maintenue par des tés à axe excentré de chez A&A Racing, l'amortissement arrière étant assuré par une paire de Bitubo. Bien sûr le montage de certaines pièces nécessite un peu de travail. Par exemple, souder le berceau avant court en acier intégrant un radiateur plus performant Earl's, ou la boucle arrière caractéristique. Le mode solo devient duo en quelques coups de clé, ce qui permet d'embarquer un passager à l'occasion... Jamais rien qui ne pourra vous empêcher de revenir en arrière et de retrouver la configuration d'origine. La philosophie Mule a bien été intégrée par Stéphane, et même si la personnalisation reste modérée, il mixe les éléments comme le ferait Pollock : jantes aluminium Sun, rayons en inox de chez Buchanan's et moyeu taille basse Mule. Pour les habiller, pneus flat track Goldentyre homologués. Ainsi la belle tient haut le pavé. On finit de taper dans le catalogue avec supports compteur et de phare, couronne, cache-pignon... et une belle ligne inox deux en un qui permet à la Triumph EFI de retrouver un semblant de voix. À son guidon, c'est 100 % FUN ! Loin du bourricot, la Mule en question a ce je ne sais

quoi. Une première prépa qui va en appeler d'autres... Si j'étais vous j'en parlerais à mon cheval !

Contacts :
www.mulemotorcycles.fr
 tél: 06.51.11.19.26

FIGHE TECHNIQUE

Modèle : Triumph Bonneville SE
Moteur : bicylindre 4 temps
Cylindrée : 865 cc
Distribution : double arbre à cames
Couple max : 68 Nm à 5 800 trs/mn
Alésage x course : 90 x 68 mm
Freins av. : Beringer Aéronal
 4 pistons et disque 320 mm
Freins ar. : origine
Châssis : origine modifié au niveau du berceau avant avec intégration radiateur racing
Fourche : Yamaha R6
Tés : A&A Racing
Jantes av. et ar. : en 19 pouces, pneus Goldentyre

