

HARRIS PERFORMANCE : VISITE - HAYABUSA : TECHNO - HARLEY : SUPERMOT - KATANA : CULTISSIME

N°2

Be★Bike

magazine

janvier-février 2005 - N°2
4,90 € - BELGIQUE 6,50 € - LUXEMBOURG 5,90 € - SUISSE 6,60 FS
PORTUGAL 5,90 € - DOM 5,50 € - POLYNÉSIE 750 XPF



SUZUKI SV 650 R
MISS SUZIE SE RADICALISE



ESSAI QUAD GG/BMW
DÉMONIAQUE ET HOMOLOGUÉ



GSX-R STREETFIGHTER
SCHÄFER SUBLIME LA 1000



2 KAWASAKI ZX-6R
DÉCO PERSO OU NAKANO ?

CADEAU
2 POSTERS-CALENDRIERS
BE-BIKE 2005



LA PREMIÈRE FZ6 PRÉPARÉE



★ **RENCONTRE**
JOËL, UN LECTEUR
FAN DE PRÉPARATION



★ **PUISSANT**
UN V-MAX
100 % NITROUS



★ **DELIRES STUNT**
YAM R1 BIKE-COLORS

M 06019-2-F: 4,90 € - RD



FURAX DE TUNING.

JOËL MULLER EST PASSÉ DE LA YAMAHA V-MAX À LA DUCATI 999 AVEC LA MÊME FERVEUR. IL CONJUGUE LE TUNING AU QUOTIDIEN, PARTAGÉ ENTRE SON ATELIER ET INTERNET, EN QUÊTE DE NOUVELLES IDÉES.



JOËL MULLER

FURAX, OTAGE DU TUNING !

UNE QUINZAINNE DE MAGAZINES EUROPÉENS ONT DÉJÀ PHOTOGRAPHIÉ LES TUNINGS DE JOËL "FURAX" MULLER. PEU ONT PRIS LE TEMPS DE L'ÉCOUTER. MAGNÉTO, SERGE.



Furax, vous ne pouvez pas le rater avec son accent inimitable "Ponchourr, cê Choël Muller" (sans rancune ?), sa passion folle furieuse du tuning (n'est pas Furax qui veut...) et ses réalisations (V-Max, KTM, Ducati) faisant la part belle au labeur, à ses longues heures passées à limer la ferraille au fond de l'atelier plutôt qu'à courir les concessions. Furax, c'est un style, une personnalité, une sensibilité même, une certaine idée d'un tuning fait par des passionnés, sans esprit mercantile. Rencontre avec un pur et dur.

Furax, on n'est pas à la gendarmerie de Saint-Tropez, mais tu as dix secondes pour décliner ton identité !

J'ai 36 ans, je travaille en Allemagne à Überherrn, dans une boîte de 600 personnes. Stratifieur de formation, je fabrique des ciels de toit pour voitures (Mercedes, Audi...).

J'imagine donc que tu ne roules pas en Fiat Multiraplapi ni en Nissan Micron ? Tuning ou stock, ta caisse ?

J'ai une Audi A3. J'ai, dans le passé, donné un peu dans le tuning auto, rien de bien méchant : des jantes, un spoiler, une caisse abaissée... rien à voir avec ce que je fais en moto.

Justement, la moto, puisque c'est ce qui nous intéresse, tu as commencé quand et comment ?

J'y suis venu par le vélo ! Je les cassais les uns après les autres... avant de débarrasser un Solex de son moteur pour sauter les bosses. Ce fut ensuite un 50 Zündapp que j'ai appris à démonter de A à Z, du moteur à la boîte. J'avais 13 ans. Se sont ensuite succédés un 80 Zündapp, un Yamaha 80 DT puis un 125 RD, un 600 Ténéré... une trentaine de motos en tout, dont la fameuse V-Max de 1993, achetée en avril 1997.

Tiens, Lucien, tu tombes bien, parle-nous de ta V-Max !

Je l'ai eu de 1997 à 2002 et je n'ai jamais cessé de la faire évoluer. Tout en conservant la cylindrée de 1200 afin de jouer la fiabilité et abattre mes 12 000 kilomètres annuels, j'en ai tiré 202 chevaux au moteur via un kit Nos et un kit Dynojet stage 7.

Parmi ses caractéristiques, tu peux noter la fourche Kayaba inversée de 750 Srad, le monobras BBR, la ligne Hindle, le freinage Beringer, le réservoir de neuf litres en aluminium placé sous le faux réservoir... En fait, j'arrêtais pas, je changeais toujours quelque chose.

Après tant d'heures passées sur cette V-Max, ça t'as pas déchiré le cœur de la vendre ?

Si, ça m'a fait un coup, surtout lorsque son nouveau propriétaire s'est arrêté dans une station service allemande faire le plein une dernière fois avant de tailler la route. Achetée par un Suisse qui a vu l'annonce que j'avais passée sur mon site. Elle est tellement modifiée qu'il ne roule que très peu (ndlr : en Suisse, côté réglementation, ça ne rigole pas du tout, mais alors, pas du tout !). Il l'a achetée un peu comme une pièce de collection et me donne de ses nouvelles.

Après la V-Max, tu t'es mis à boire pour oublier ou tu as replongé illico dans le tuning ?

J'ai eu une 640 KTM avec laquelle je roulais en Allemagne sur des circuits de karting. Elle était bien préparée (carbu Keihin 41, ligne titane, moteur boosté pour développer environ 70 chevaux). On ne l'imagine pas mais le supermotard, c'est vraiment très physique. D'un seul coup, tu prends dix ans dans la gueule, lorsque la moto glisse, tu es obligé de faire travailler ton corps et je te dis pas les

courbatures le lendemain. J'ai roulé jusqu'à ce que je me casse la clévacule. J'étais avec une bande de gars qui roulaient vraiment fort...

J'imagine alors que tu as remis ta Katoche Supermotard pour passer à la Ducati Superbike ?

Non, pas directement. Entre les deux, j'ai craqué pour une Buell XB 9R que j'ai revendue au bout de deux mois.

As-tu rencontré des problèmes avec la Buell pour la revendre aussi vite ? Avais-tu eu le temps de la personnaliser ?

En fait, du haut de mon mètre quatre-vingt-six, j'avais l'impression d'être un crapaud sur une boîte d'allumettes lorsque je roulais avec

“JE NE PEUX LAISSER
UNE MOTO COMME
ELLE EST... C'EST
PLUS FORT QUE MOI,
JE DOIS MODIFIER !”

JOËL MULLER



“IL RESTERA TOUJOURS UN TRUC À FAIRE SUR UNE V-MAX. UN PNEU DE 300 À L'ARRIÈRE ET DE 180 À L'AVANT ?”

la Bueff. J'avais fait quelques trucs : jantes, peinture... mais je me la suis fait reprendre pour la première Ducati 999 arrivée dans l'Est.

Que lui trouvais-tu de spécial à cette Ducati 999 ?

À la base, j'étais décidé à acheter une 996 ou 998 d'occasion, motos que j'avais eu l'opportunité d'essayer avec des copains. Mais j'ai entendu parler de la nouvelle 999... Je suis allé sur le site Ducati et j'ai craqué sur son look. En juillet 2002, j'ai récupéré ma 999 !

Quelles furent tes premières impressions de conduite ?

J'ai tout de suite eu le sentiment que j'avais toujours roulé sur cette machine ! C'était une sensation incroyable. Que se soit pour prendre un rond-point, freiner... tout allait tout seul, je n'en revenais pas. Surtout lorsque je me remémorais mes galops d'essais avec les 996 et 998 où je ne tenais pas dix minutes, où j'avais mal aux poignets, où je ne me sentais pas à l'aise. Séduit sur la route par la facilité de cette 999, je le fut encore plus en l'exploitant sur la piste...

La piste ? Raconte-nous !

Fin juillet 2002, nous nous sommes retrouvés à une centaine en Allemagne, au Nurburgring lors de sept séances d'essais de vingt minutes. J'étais assez vite sur la route mais je découvrais la piste. Je me suis inscrit dans le groupe du milieu pour ne pas me mettre la pression. Au guidon de la Ducati, je doublais à tour de bras et les organisateurs m'ont fait grimper les catégories pour me retrouver avec les experts, moi le néophyte ! Une belle expérience.

La piste avec une aussi belle moto que la 999, c'est une expérience que tu recommandes aux lecteurs de Be-Bike ?

Le jour où un lecteur de Be-Bike veut vendre sa Ducati, qu'il aille faire un tour de piste avec... Déjà la route ne lui fait pas peur, mais sur un circuit, je ne te dis pas ! Sauf que les pneus en prennent un coup. Au bout de quelques tours, les arêtes des fiancs disparaissent... !

Qu'as-tu fait sur cette Ducati 999 ?

Dans sa première version, je suis parti sur une Fila Replica (identique à celle de Neil Hodgson). J'ai écrit à la douzaine de sponsors de Ducati Corse pour leur demander l'autorisation d'utiliser leur nom et je me suis fait une belle moto. Un jour, j'ai dérapé sur une plaque de sable, la peinture était égratignée, cela m'a permis de changer de style.

Plutôt que de refaire la peinture Fila, tu as traitée ta Ducati 999 full carbone, c'est bien cela ?

Oui. En piochant chez Ducati Performance et chez Desmo Shop, je me suis offert la totale en fibre de carbone : réservoir, tous les carénages, en plus des commandes reculées, ligne Termignoni, embrayage antidribble, la vraie totale quoi !

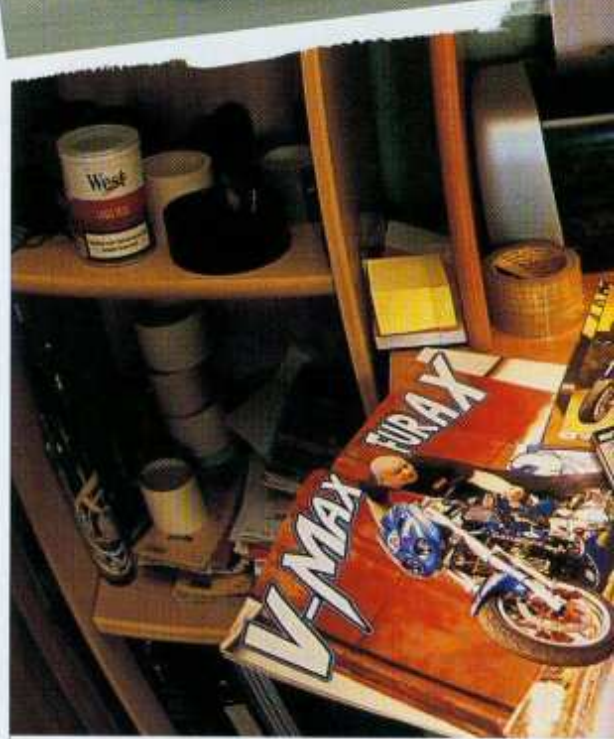
Comme qui dirait, ça a dû te coûter un œil cette affaire ?

T'as raison, entre 26 et 27 000 €, moto comprise. D'ailleurs, je m'en sépare. Elle est de fin 2002, c'est donc un modèle 2003, elle a 25 000 kilomètres et je la vends 17 000 €.

Tu la vends pour te lancer dans un nouveau projet ?

J'ai toujours eu envie de réaliser une street-bike, soit sur la base d'une V-Max où il y a encore beaucoup de choses à faire (ndlr: Joël parle d'un pneu arrière en 300 et avant en 180 grâce à une fourche et des tés extra larges, au secours !) ou d'une 900 CBR. L'idéal serait que je trouve une moto ayant glissé puisque je repars de zéro, conservant juste cadre et moteur.

DÉCOUVERTE DE LA PISTE.
AU NURBURGRING, JOËL GÔUTE
AUX PLAISIRS DE LA PISTE. SA 999
SE RÉVÈLE ALORS TOTALEMENT...

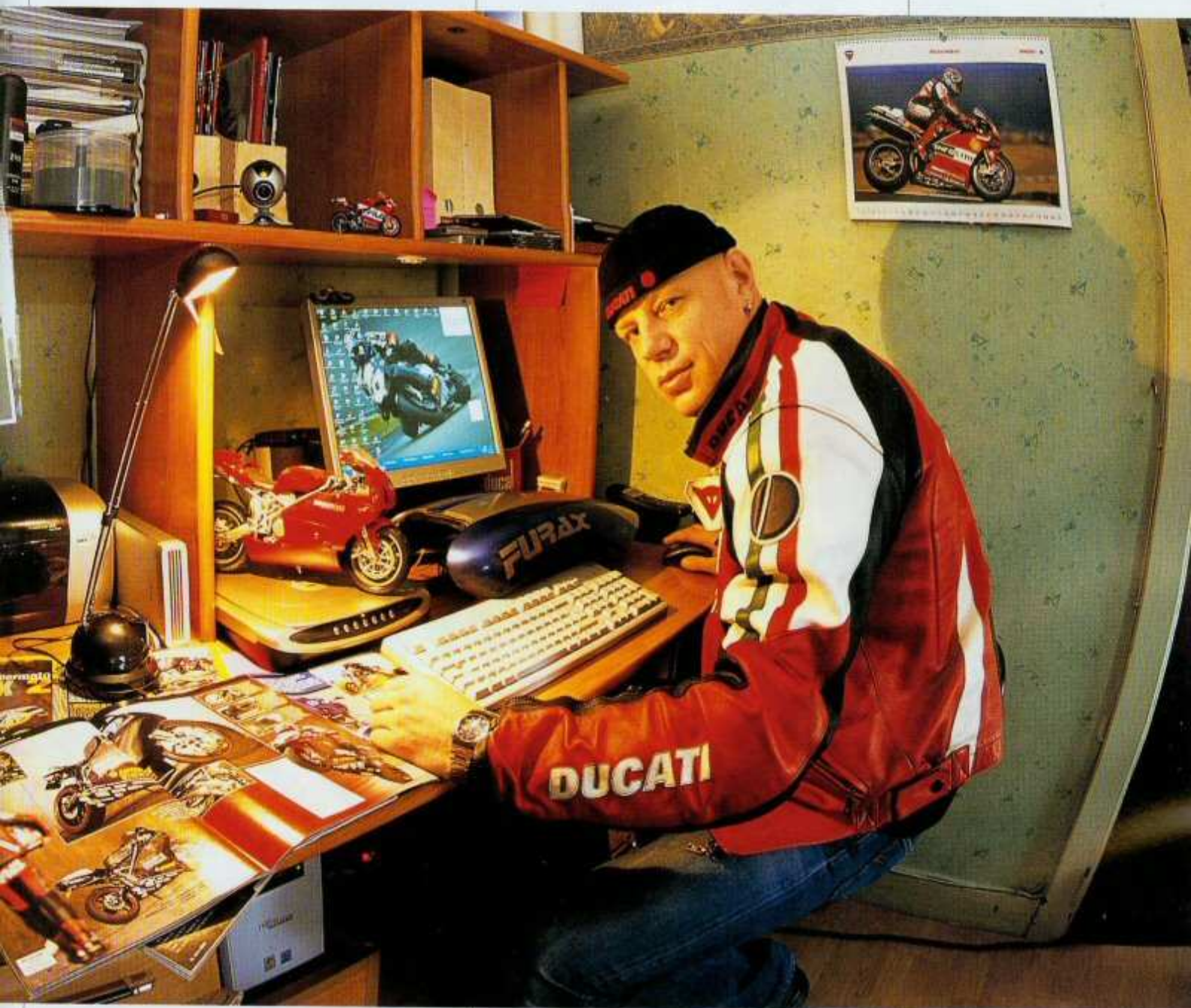


Tu mets tout ton temps et tout ton argent dans le tuning, est-ce bien raisonnable ? En tires-tu toute satisfaction ?

J'y passe du temps, c'est sûr. Il m'est assez souvent arrivé de rester jusqu'à trois heures du matin à l'atelier ou devant le Net... ma compagne ne l'a pas trop supporté et pour tout te dire, je me retrouve même aujourd'hui célibataire... Lorsque tu fais ce constat, ça fait mal et d'un seul coup, la moto ne prend plus la même importance et ne représente même plus rien du tout !

Tu penses avoir pratiqué le tuning de manière excessive ?

Oui, mais c'est plus fort que moi. Une moto, je ne peux pas la laisser d'origine. Au bout d'une journée ou deux, j'ai changé quelque chose, non pas pour avoir la plus belle, mais pour moi-même, pour le plaisir



de faire. Je prends des morceaux de cartons, je dessine des pièces, je les positionne sur la moto et si ça colle, je fabrique la pièce dans des morceaux d'aluminium de récupération, même s'il sont rayés ou abîmés. J'y passe des heures et des heures, sans compter, jusqu'à devenir noir à force de polir. Cela brille tellement que les gens croient que c'est chromé... et non, c'est simplement poli !

Si tu es piqué à ce point, ouvre donc un magasin !

Pour ouvrir un magasin, il faut avoir un peu d'argent devant soi. Mais travailler pour quelqu'un comme Ludovic Lazareth que je considère quasi comme un Dieu, ça oui ! Je suis même prêt à quitter ma région pour vivre au quotidien ma passion. D'ailleurs, si quelqu'un est sérieusement intéressé, il peut me joindre au 06 86 14 18 43.

Sur une moto, tu sais quasiment tout faire ?

Je sais souder, usiner, démonter un moteur, je connais la fibre, c'est mon métier... J'ai le tuning dans la peau et ce que je ne sais pas faire, je l'apprends. J'aime les choses bien faites et le travail raide de nickel, autant pour moi que lorsque je donne un coup de main à un pote. C'est un état d'esprit que de bien faire les choses, non ?

Des gens à remercier, t'ayant toujours aidé ? des copains ?

Le garage Fort à Boulay et des copains internautes : Salegosse, Jobarde, Mad, la famille Simpson.

Pour conclure, cher Joël, un petit mot sur Be-Bike ?

Je suis vraiment très content du numéro 1. Rien à redire ! Fight !

SOIF DE CONNAISSANCES.

JOËL N'HÉSITE JAMAIS À PASSER UNE PARTIE DE LA NUIT SUR LE NET, EN QUÊTE DE TOUTE INFORMATION OU PHOTO LUI PERMETTANT ENSUITE DE MODIFIER ENCORE ET ENCORE SA MOTO. INFATIGABLE TUNER !