

Me voilà Bfgiste. C'est grave docteur ?  
Comment est-ce possible en 2012 ?

J'ai passé mon permis moto en 1969. En un peu plus de quarante ans, j'ai eu beaucoup de motos, des anglaises, des japonaises, des italiennes, des allemandes, et en ce moment même une américaine, avec laquelle, accompagné le plus souvent de mon épouse, nous voyageons dès que nous le pouvons à travers l'Europe. La dernière française remonte avant mon permis avec la mobylette bleue...



Je suis assez peu attaché aux motos, ce que j'aime, ce ne sont pas les motos, mais "la" moto. Pour le passionné de moto, il me semble que le moins important c'est la moto. En effet on peut prendre tout autant de plaisir à voyager au long cours avec une rustique 250cc 2 temps qu'avec la plus sophistiquée des montures allemandes modernes.

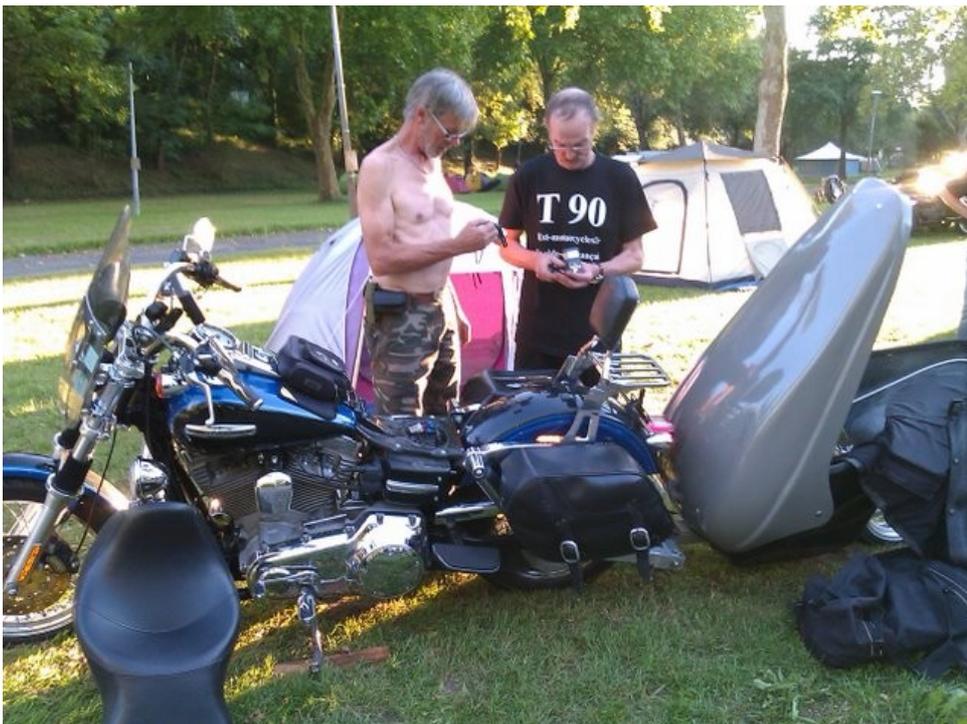


Il se trouve que des événements professionnels nous ont longtemps laissés parisiens, puis nous on conduits à devenir normands, et depuis environ une dizaine d'année nous sommes établis dans une petite station de ski des Hautes-Vosges. Le climat et surtout l'altitude nous contraint à remiser la moto tous les ans pendant quatre longs mois pour cause de neige et verglas.



Je me suis donc rendu à l'évidence, si nous voulions continuer à rouler l'hiver, l'acquisition d'un side-car s'imposait. D'autre part, avec mon épouse nous projetons depuis plusieurs années le tour de la Mer Baltique l'été par Saint Petersburg, la Finlande, le cap nord et retour par la Suède, Norvège etc... Là encore, le side semble une bonne solution.

Ce qui me vient tout naturellement à l'esprit, c'est un Ural 2 roues motrices, formidable engin de rêve et d'aventures, d'autant plus que l'Amicale Dnepr et Ural de France, dont le Président est un ami et voisin à la gentillesse de nous accueillir avec notre américaine... !



Plaisir dont je ne me prive pas, tant il est grand de retrouver périodiquement cette très joyeuse équipe !

Par contre, l'acquisition d'un Ural récent est indispensable pour profiter de toutes les dernières améliorations et bénéficier d'une fiabilité moderne, et pour l'instant c'est tout à fait hors de nos moyens, je recherche donc sur internet la bonne occasion....

Je tombe sur un motociste qui vend une BFG attelée, mais visiblement il en manque des bouts... Je téléphone au motociste qui très gentiment me confirme : plus de carénage, plus de tableau de bord, et « quelque-chose » qui ne va pas pas avec l'échappement... BFG.... cela me dit quelque-chose ?? Je me rappelle, et me dit que jamais je ne trouverai des pièces détachées pour ce « truc » là ! Je tape BFG dans Google, je tombe sur le site du club BFG, et là dès les premières lignes, je lis : « *Vous vous intéressez à la BFG, vous souhaitez en acquérir une et vous souhaitez des informations et conseils? Notre dossier « ACHETER une BFG » est fait pour vous.* » ! Et j'ai immédiatement la réponse à toutes mes questions !! Puis je descend un peu sur la page et je lis : « *Une BFG ? Et si vous vous laissez tenter ???* » ! Après lecture de ce deuxième document, je me dis que je tiens peut-être la solution. Fiabilité, puissance, et qui plus est quelque-chose qui sort un peu de l'ordinaire, des pièces détachées, et apparemment des gens qui roulent... !

Je prend contact par mail avec le Président de ce club pour demander conseil sur ma trouvaille, et je reçois un accueil chaleureux par retour de mail avec un devis détaillé et chiffré de l'éventuelle remise en état de cette BFG !! Toutes les pièces nécessaires, les références, les prix !! Un gros travail ! Et je ne fait même pas partie du club !

Les frais à prévoir sont assez importants, et le Président me signale une autre occasion dans le Haut Doubs, et m'envoie même une photo de cet attelage prise quelques temps auparavant. Je vais voir la moto, elle ne roule pas, le propriétaire l'a rangée dans une grange où elle se trouve visiblement depuis des mois. Elle n'a pas une mine engageante. Le hublot sur le nez du side est éclaté, les différents polyesters du carénage se baladent, les agrafes sont foirées, la selle est déchirée. Néanmoins le moteur démarre, le ralenti est sympathique, les vitesses passent, pas de flaque d'huile en-dessous, et le propriétaire me dit qu'elle à environ 94000 km avec une facture à l'appui pour une vidange au garage du coin où il est spécifié le kilométrage. Nous nous mettons d'accord sur le prix, avec en sus un moteur de rechange et un pneu avant, un câble de gaz et d'embrayage, plus quelques roulements.

Quelques jours après je viens la chercher avec un ami garagiste et un plateau. Je passe une partie du week-end à essayer de faire fonctionner à peu près les feux stops, les clignotants, bref le minimum syndical ! Pression des pneus et en avant pour le premier essai !

Ouf !! quel engin !! C'est gros, c'est lourd et le sifflement de la boîte est stupéfiant ! J'ai l'impression de conduire un camion-benne ! Mais je sais que ce sifflement est normal, je me rappelle l'avoir lu dans le document de Pascal, le Président. Par contre la boîte ne grogne pas et ne vibre pas. Idem pour le pont. J'ai du mal avec le sélecteur. Ça débraye mal et je n'ai pas l'habitude. Aucun frein ! Rien de Rien. Ni à l'avant ni à l'arrière. Plus aucun voyant ne fonctionne, sauf le point mort. Le compteur de vitesse fonctionne, mais voilà que le totalisateur est passé de 94000 km à 73000, le tout en 15 km ! La carburation est à revoir, sans doute des résidus suite à la période de remisage...

Bref, ces 15 premiers km seront inoubliables et me rappellent un peu les sorties au début des années 70 avec la BSA plateau/dépanneuse de C. Krajka où j'étais arpète rue Saint Maur dans le onzième arrondissement de Paris. Cette BSA ramenait sur son plateau les motos des clients en panne. (Je vous laisse imaginer les trajectoires et les freinages avec une V7 spéciale dans le panier)....



J'ai envoyé mon adhésion au Club, et par retour de courrier je reçois une grosse enveloppe du Président avec entre autre des notices de remise en état de carburateurs Solex et les schémas détaillés du circuit électrique !! Le Président serait-il devin ?

Je me met au travail.

Toutes les vidanges sont faites.

Le circuit électrique est bien entendu oxydé un peu partout mais surtout « pervers » par une quantité astronomique de « rajouts » installés précédemment pour alimenter une quantité non moins astronomique d'accessoires qui ont disparu depuis.... mais pas les fils, qui courent dans tous les sens, sans jamais aboutir à rien... J'entreprends d'enlever tout le superflu. Au final j'en ai bien enlevé un sceau et ce n'est pas fini. Le compteur kilométrique est mort... les petits rouleaux avec les chiffres tournent dans le vide, et pour finir je constate que tout est cassé. Le circuit imprimé a mauvaise mine. Je le sonde, et je décide d'investir dans un tableau de bord neuf. Je repart donc avec 0 km, aucune importance, de toute façon personne ne sait combien de fois cette moto à déjà fait le tour du monde. Du coup je récupère presque tous mes voyants. Il me restera à mettre au propre le connecteur de H4 dans le nez qui à fondu, et toute l'électricité du side...

Le carburateur, après démontage est nettoyé, puis échangé par un autre, et en désespoir de cause j'emène tout le bazar à mon garage habituel (Citroën) qui ne voit pas d'inconvénient à ressortir pour moi la lampe stroboscopique et le petit tournevis qui va bien... Je vois bien que personne n'est inquiet pour mon Solex. Bien moins que quand je débarque avec la voiture pour un nouveau « gag » électronique.... Du coup je récupère une pompe de reprise et un deuxième corps qui fonctionnent. A l'occasion lors de ma prochaine commande de pièces, je demanderai les gicleurs qui vont bien et la bielle de commande de gaz sur le carbu. Le système qui à été monté ne me convient pas. Je remettrai le montage d'origine.

Pour les freins, démontage des étriers, nettoyage, changement du liquide, purge et en sus changement des deux pneus de la moto par mes amis de chez HD à Sausheim.

Les courroies de distribution sont Ok pour le moment.

Je rajoute les caoutchoucs de cale-pied et de pédale de frein qui manquent, supprime les serrures de valises qui ne fonctionnent plus et les remplace par autre-chose, refixe correctement tous les polyesters baladeurs. La selle attendra un peu pour être refaite, ce n'est pas pressé. Le side a des feux de position, clignotants, freins. Pour les H4 du devant du panier, c'est toujours la pagaille, et je ne suis pas certain de garder cette installation telle qu'elle.



Bref, ça commence à prendre forme, j'accumule les kilomètres, je m'inscris à un stage de perfectionnement, et avec un carburateur, des freins et des pneus neufs on se sent mieux, et bonne surprise, le fiston (17 ans) trouve le panier « trop top » et mon épouse, tout d'abord farouchement « contre » pour cause d'esthétique, il est vrai un peu « particulière », petit à petit change d'avis et après un bon tour dans le panier (en partie dans la neige) est conquise !

La BFG est définitivement adoptée dans la famille.

Personnellement, je suis satisfait, car je trouve la BFG parfaitement adaptée au side-car, le rapport qualité/prix est imbattable, et le Club BFG semble super sympa. Je me suis plongé dans la lecture intégrale des Odyssées (journal trimestriel du club) à ce jour il y en a plus d'une centaine, et le travail effectué par tous ces passionnés pour gérer les pièces détachées, avec les refabrications des pièces dont le stock est épuisé, les conseils mécaniques, la documentation ainsi que la gentillesse et la disponibilité du Président Pascal Haussy, tout cela force le respect.

Vais-je pouvoir « assurer » au Club BFG sans aucunement délaissier mes amis du Club Oural ? Bien sur que oui, car aucune des deux structures n'a un calendrier si chargé que cela, il restera même de la place pour quelques sorties estivales en HD...

Quoi qu'il en soit, je participerai avec grand plaisir également aux activités du Moto-club BFG, et pas seulement pour pouvoir obtenir les pièces détachées.....

Première sortie « sérieuse » : la Vôgeoise avec le fiston. Pas très loin de chez nous, nous avons retrouvé tous nos amis, et avons eu le plaisir de planter la guitoune par -17°.



Ce sera un bon souvenir. Bien équipés, nous n'avons pas eu froid pendant la nuit. La BFG un peu le matin....

Prochaine sortie : un rassemblement de « flats » en Alsace fin février.

Alors cette BFG ? Vais-je cette fois m'attacher à l'engin, au-delà de son utilisation ? À la réflexion, je pense que c'est déjà fait. Merci Pascal.

A bientôt,

Jean-Marc