

LES CONSEILS DE TONTON KACAL : « ACHETER UNE BFG »

Ce document, à disposition de tous en téléchargement sur le site du Moto Club BFG, s'adresse tout particulièrement à ceux qui, intéressés par la BFG, envisagent d'en acquérir une.



Acheter une BFG en 2026..., soit 44 ans après la sortie des premiers modèles, requiert un minimum d'examen afin que le futur propriétaire sache « où il va ».

En effet, même si la chose est toujours possible, il est peu probable que vous arriviez maintenant à dégotter une « *première main, petit kilométrage, et entretien exclusif par un concessionnaire* » !! ☺

Cela n'est d'ailleurs pas gravissime en soit : la BFG est une moto très robuste qui vieillit plutôt bien, et dont, à l'achat, le kilométrage parfois élevé ne constitue franchement pas un problème. Les motos qui roulent encore régulièrement affichent des kilométrages impressionnants, souvent entre deux cents et trois cent mille kilomètres, et leur propriétaires n'hésitent pas à prendre la route « toutes distances ». Vous pourrez d'ailleurs les croiser au hasard d'un des rassemblements

organisés régulièrement par le Moto Club BFG.

Fort de ce contexte général plutôt encourageant, il convient néanmoins d'acheter la « bonne occase » avec le moins d'inconnues possible, même si – et cette information est essentielle – en cas de mauvaise surprise ou de panne ultérieure, pratiquement toutes les réparations / remises en état origine seront possibles. Ceci grâce aux efforts du Moto Club BFG, qui, depuis 1996, a pris en charge le futur de la marque, au travers de la vente de pièces de rechange neuves, issues du stock d'origine et de réapprovisionnements pour les éléments standard, ou de refabrications pour les pièces spécifiques.

Nous allons donc, au travers des chapitres qui suivent, tenter de faire un tour complet du sujet.

Bonne lecture...



TABLE des MATIERES

1	Avant toute chose : savoir ce qu'on recherche !!	3
1.1	Une moto pour rouler un peu voire beaucoup, ou une moto juste pour « la collec' » ?	3
1.2	Différents modèles de BFG	3
1.2.1	BFG 1 ^{ère} et 2 ^{nde} génération	3
1.2.2	Quelques autres différences	4
1.3	Généralités sur la mécanique de la BFG	5
1.3.1	Niveau de difficulté	6
1.3.2	Outillage et équipement spécifique	6
2	Trouver la bonne occase	6
2.1	BFG roulante	6
2.1.1	Essai d'une BFG	7
2.2	BFG « sortie de grange »	9
2.3	BFG démontée / en caisse	10
2.4	BFG accidentée	10
2.5	Moto « dans son jus » ou déjà refaite ?	11
2.6	Impact de la corrosion sur la BFG	11
2.6.1	Ne pas confondre vieillissement et usure...	11
2.6.2	...Mais des fois il y a les deux !!	12
2.6.3	Où se situent les problèmes de corrosion sur une BFG ?	12
2.7	Livret d'entretien	12
2.8	C'est le moment de se décider...	12
2.9	Interventions à prévoir d'office	12
2.10	Ce qui sera probable sur une moto immobilisée longtemps	13
2.11	Et à vérifier aussi...	13
3	Contrôle technique et immatriculation	13
3.1	Contrôle technique	13
3.2	Changement de carte grise / immatriculation	14
3.2.1	Nouvelle immatriculation	14
3.2.2	Immatriculation en véhicule de collection	14
4	Cas particulier : BFG attelée	14
4.1	Je cherche un side	14
4.2	Cadre / faux cadre / équipement 15 pouces	14
4.3	J'ai trouvé un side mais je la repasserai en solo	14
4.4	Carte grise de side	15
4.5	Impact du side sur la mécanique	15
5	J'ai trouvé « ma » BFG, mais... quel prix (raisonnable) y mettre ?	15
5.1	La cote du « guide du collectionneur »	15
5.2	Les prix des petites annonces...	15
6	Et ensuite ? Me voilà Bfgiste...	15
6.1	Documentation technique et assistance du Moto Club BFG	15
7	En conclusion...	16

1 AVANT TOUTE CHOSE : SAVOIR CE QU'ON RECHERCHE !!

Eh oui, pour la BFG comme pour tout autre véhicule, il conviendra, afin d'acheter le véhicule qui correspondra à votre envie et à votre porte-monnaie, de savoir ce que vous comptez faire de votre BFG. Pour le reste, c'est assez facile : toutes les BFG sont identiques ou presque, donc vous ne serez pas embarrassés par les variantes !

1.1 Une moto pour rouler un peu voire beaucoup, ou une moto juste pour « la collec' » ?

Voici la première question à vous poser, et la réponse que vous aurez est essentielle... Si vous comptez, comme le font toujours un certain nombre de BFGistes, même en 2026 !! ☺, utiliser votre moto assez régulièrement, le cas échéant sur de longs parcours, il vous faudra privilégier la fiabilité supposée de la machine que vous visez, l'aspect extérieur étant peut-être un peu moins important, du moins à court terme.

Si en revanche votre démarche vers la BFG tient un peu plus de l'esprit « collection », il vous faudra une moto qui roule, bien sûr (une BFG même en collec' c'est fait pour rouler !!) mais qui pourra éventuellement avoir une mécanique un peu plus fatiguée, bien entendu sans que cette usure générale ne vous empêche de faire encore de nombreux kilomètres en toute tranquillité !!

Car ce qu'il vous faut en tout état de cause bien intégrer, c'est la longévité de la BFG : côté moteur, RAS : le G13 646 « flat four » Citroën est déjà à peu près increvable lorsqu'il « promène » les 950 kilos (à vide) de la GSA, alors sur la BFG de 300 kgs, ou même 400 si attelée à un side, vous pensez bien... Pour le reste, certes il y a pu y avoir, sur les premières machines notamment, des soucis de boîte de vitesses ou de pont, cela pour de nombreuses raisons y compris parfois le manque d'attentions du propriétaire. Ceci étant dit, mais il y a aussi plein de BFG sans problèmes de ce côté. Et convenez que sur une moto de près de 45 ans, finalement c'est plus l'historique de la machine qui déterminera le niveau de fiabilité, et non les défauts initiaux du modèle, souvent rectifiés / remis en ordre au fil des ans par le(s) précédent(s) propriétaire(s).

1.2 Différents modèles de BFG

Pour certains modèles de motos, vous avez le choix entre de nombreux types déclinés au fil des ans, avec des différences parfois marquées et des évolutions importantes entre la machine dans sa présentation originelle et sa version la plus évoluée... Avec la BFG c'est infiniment plus simple, puisque vous aurez le choix entre deux variantes..., et encore, car les différences apparentes sont assez minimes, et surtout la très grande majorité des pièces de rechange est commune aux deux versions.

1.2.1 BFG 1^{ère} et 2^{ème} génération

On parle assez généralement de BFG « 1^{ère} génération », et de BFG « 2^{ème} génération », dont une bonne partie fut produite sous la période MBK. Les différences essentiels entre les deux variantes de BFG portent sur les points suivants :

	BFG 1 ^{ère} génération	BFG 2 ^{ème} génération (MBK)	Commentaires
Intérieur de carénage	Tous premiers modèles avec un intérieur de carénage en polyester peint / brillant, avec ou sans vide poche Assez rapidement sont apparus des intérieurs de carénage en plastique thermo formés	Intérieurs de carénage réalisés en plastique thermoformé, et vide-poches.	Affaire de goût... mais surtout de conformité avec la configuration « origine » du modèle. En pièces de rechange au catalogue MC BFG, seul l'intérieur de carénage dans la présentation 2 ^{ème} version est disponible. Cependant il n'est plus en thermoformé mais en polyester.

	BFG 1 ^{ère} génération	BFG 2 ^{nde} génération (MBK)	Commentaires
Allumage	Allumage électronique à deux capteurs.	Allumage à un seul capteur	Le niveau de fiabilité des deux variantes est bon, même si les allumages de première génération se montrent parfois plus sensibles (les capteurs sont plus exposés aux intempéries et aux différences thermiques, par ailleurs le calculateur de 2 ^{ème} génération, placé dans le nez du carénage, est infiniment plus abrité que le calculateur de 1 ^{ère} génération, derrière la batterie sous le faux réservoir).
Boîte de vitesses	Tous premiers modèles avec reniflard sur le côté remplissage, et surtout un graissage séparé entre boîte et tripode.	Pas de séparation boîte tripode. Reniflard passé sur le dessus de la boîte (sous le réservoir d'essence)	Pas de différence fonctionnelle entre les deux variantes, mais l'absence de séparation du graissage boîte / tripode rend les choses plus simples et plus sûres.
Pont	Reniflard sur le dessus du carter de pont.	Plus de reniflard sur les derniers modèles, qui sont simplement dotés d'un petit orifice de dépression, sur la face interne du carter, côté roue.	Pas de différence fonctionnelle dans les deux versions. Les ponts disponibles au catalogue de pièces de rechange du Moto Club BFG sont de dernière génération.
Collecteurs Echappement	Présence de « prises » pour les tubes réchauffeurs, partant à droite et à gauche du collecteur pour remonter sur le bénitier de carburateur.	Tubes réchauffeurs supprimés, donc également supprimées les deux « prises » pour les tubes.	Les tubes réchauffeurs existent sur ce moteur de GS lorsqu'il est monté sur la voiture..., mais en moto ils présentent un certain nombre de défauts en brûlant les jambes et accessoirement les combinaisons de pluie. Ils ont donc assez rapidement été supprimés, et dans le même temps des kits « carbu » furent préconisés pour améliorer la carburation, même sans les réchauffeurs.

1.2.2 Quelques autres différences

Au-delà des différences précitées, il y a d'autres petites variantes / améliorations apportées par le Bureau d'Etude de l'usine de la Ravoire, pour améliorer le produit : ainsi les commandes d'embrayage sont devenues plus douces, la forme de la bulle a évolué un peu, un déflecteur plastique fut installé pour diriger le flux d'air du ventilateur vers le radiateur, des cache-paliers plastiques ont été montés à l'arrière de chaque culasse, etc...

Mais il faut savoir que finalement assez peu de BFG de première génération sont restées totalement en état d'origine, car la plupart de leurs propriétaires, au fil des entretiens successifs, les ont dotées de ces améliorations. Par exemple au hasard d'un changement de câble, ou de disque / mécanisme d'embrayage, ou encore d'une remise en état à partir des éléments de dernière génération disponibles à partir de la toute dernière période « La Ravoire », puis de l'ère MBK et toutes celles qui suivirent...

Par ailleurs, l'Atelier Précision, qui fût « le père adoptif » de BFG après l'époque MBK, fit des reprises de « vieilles BFG » (qui commençaient à accumuler des kilomètres), en accompagnement de la vente de BFG dernière génération type MBK neuves. Par la suite, ces « vieilles BFG » furent totalement remises à neuf par l'Atelier Précision, avec moteur + boîte / pont + allumage 2^{ème} génération, et vendues en occasion.

Moralité, vous pourrez trouver des BFG dont le numéro de série indique une « première génération », mais dont une partie de l'équipement correspond à de la deuxième génération... Idem pour les réparations : en cas



d'accident, ou de casse mécanique, le BFGiste a la chance de pouvoir compter sur la disponibilité de toutes les pièces de rechanges, mais le plus souvent en « deuxième génération » (exception faite des calculateurs et capteurs d'allumage toujours disponibles en « première génération »)

Enfin, touchons deux mots de la couleur et de la décoration des BFG : Les premières BFG étaient toutes rouges, et dénommées « Odysée ». Cette dénomination fut stoppée assez rapidement en raison du dépôt de ce nom « Odysée » (par une marque de caravane !), mais la couleur des BFG resta très majoritairement rouge, les polyesters étant directement moulés avec un gel coat de cette couleur.

A tel point que de nombreuses BFG présentent, sous leur couleur blanche, bleue..., ce gel coat rouge qui apparaît sur les parties usées. Retenez donc qu'une BFG « origine » - notamment de première génération - est plutôt rouge, ensuite, vous trouverez de nombreuses motos blanches (la police, les CRS de l'escorte Présidentielle) ou bleues (la gendarmerie, les douanes...). Pour le reste..., toutes couleurs que leurs propriétaires ont jugé utile de leur donner au fil des ans et des remises en état. Question déco, cela reste assez sobre ; en standard des autocollants « 1300 », des filets bleu blanc rouge, et aussi la dernière déco MBK dite en « Y ».

1.3 Généralités sur la mécanique de la BFG

Là il va falloir vous y faire : comme sur tous les véhicules vous aurez de l'entretien, voire des réparations à envisager sur votre machine, et **dans ce cas la mécanique c'est plutôt... VOUS qui la ferez**, car des concessionnaires ou agents du réseau BFG, il n'y en a

plus beaucoup ☺.

Une fois que l'on intègre cet état de fait, pas de panique : une BFG est relativement simple de conception, la mécanique que l'on doit y faire est une mécanique que je qualifierai de « classique », un peu comme sur une Guzzi, si vous voulez une comparaison.

Pour votre mécanique, le Club vous sera par ailleurs évidemment précieux, et à plus d'un titre :

- Une documentation technique assez complète est disponible si vous ne l'avez pas récupérée en achetant la moto.
- Des conseils personnalisés pourront vous être prodigués, au téléphone ou par messagerie, si vous rencontrez des difficultés, ou en « direct » si nous nous rencontrons sur un rassemblement.
- Vous disposerez avec le service « pièces de rechange » d'éléments neufs, d'origine ou conforme à l'origine, et ça c'est un avantage certain !!
- Enfin, en cas d'accident, si vous en faites la demande, le Club vous épaulera en attestant de la relative rareté des BFG, et donc de l'intérêt de les conserver, au besoin en réparant à l'aide de pièces neuves disponibles auprès du Club. Il est même arrivé d'établir le devis des pièces nécessaires à la réparation, pour éclairer l'expert et au final obtenir une sage décision...

Bref, une situation que des possesseurs de motos un peu anciennes pourtant bien plus courantes que la BFG peuvent nous envier..., puisque convenez que tout est fait pour vous permettre de garder votre BFG en très bon état, malgré les ans et les kilomètres.

1.3.1 Niveau de difficulté

On vient de le dire, l'entretien de base d'une BFG est relativement simple, mais comme pour toute machine il vous faudra des compétences réelles pour :

- les problèmes complexes sur l'électricité,
- les interventions sur la boîte de vitesses,
- les interventions sur le pont,
- Certaines interventions moteur si vous vous lancez dans du « lourd »...
-

Pour le reste il s'agira surtout de connaître quelques « trucs » et tours de mains, et la lecture de la documentation disponible, ainsi que fréquentation des BFGistes ou du forum du site MC BFG vous aideront considérablement.

1.3.2 Outillage et équipement spécifique

Outre quelques équipements plutôt génériques, comme une presse hydraulique, une clé dynamométrique et de l'air comprimé, il vous faudra assez peu d'équipement spécifique. Citons tout de même une douille de 42mm pour démonter l'écrou de ventilateur, quelques outils « maison » pour démonter la bague porte joint du fourreau de fourche, quelques arrache-moyeux de dimension adaptée pour, notamment, des interventions sur le pont, et... c'est à peu près tout. Rien d'insurmontable en somme !! Quelques outils particuliers (pour le sertissage d'un écrou de pont, ou encore le démontage de bagues de fourche) peuvent même être prêtés par le club, pour vous éviter de massacrer la mécanique.

2 TROUVER LA BONNE OCCASE

Le moins qu'on puisse dire, c'est que le marché de la BFG d'occasion est très... étroit !!

Avec une production globale qui a tourné autour de 600 motos, les BFG ne courent pas les rues..., cependant il faut aussi reconnaître que malgré ses grandes qualités, elle n'est pas trop « chassée », juste ce qu'il faut pour maintenir une cote assez stable, mais pas au point de faire envoler les prix... Tant mieux pour nous qui les apprécions à leur juste valeur.

Du fait de cette offre / demande un peu particulière, on a vu des motos pas forcément splendides se vendre cher, parce que l'acheteur avait cherché longtemps et qu'il s'était « jeté » sur la première trouvée, parallèlement on a vu (et on peut voir encore, si on a de la chance), de belles motos vendues à un prix très raisonnable, parce que le vendeur était réaliste, mais aussi peut-être parce qu'à un instant T il y avait plusieurs motos à vendre en même temps, et qu'il n'y avait pas non plus énormément de demandeurs.

En 2026, disons qu'une BFG en bon état cote entre 3500 et 4500 Euros. Ensuite selon le niveau mécanique et de présentation, ainsi que la prise en compte d'un remplacement de pièces récent, ce peut être plus, ou nettement moins, par exemple pour une « sortie de grange », type moto laissée immobilisée 10 ou 15 ans sous sa bâche (et des fois sans) au fond du garage ou d'un « cagibi ».

Passons donc en revue l'état des occasions qui peuvent se présenter...

2.1 BFG roulante

Le mieux, si vous souhaitez acheter un véhicule quel qu'il soit, et c'est donc valable pour une BFG, est de trouver une machine en état de rouler. En effet, cela vous permettra en principe d'en faire un essai, au besoin derrière le propriétaire.

Si cet essai est votre premier contact avec la BFG, vous risquez d'être un peu surpris par quelques caractéristiques de la « bête »... Eh oui, entre autres spécificités, une BFG fait, en fonctionnant, un bruit assez caractéristique : c'est ainsi et ce n'est surtout pas inquiétant ni anormal !!

Mais vous en saurez un peu plus en lisant les lignes qui suivent sachant qu'un aspect important, au-delà de ce que vous pourrez observer / constater, sera de vous faire une idée de l'état de la moto que vous vous apprêtez peut-être à acheter. Pour cela, il faut impérativement en parler avec le vendeur : Depuis quand l'a-t-il, pourquoi la vend-il, quel entretien et quelles réparations a-t-il faits sur la moto ?? Le vendeur peut-il vous montrer un historique des entretiens et aussi des réparations effectuées ?? Si le vendeur connaît l'histoire de sa moto, et que vous pensez qu'il vous en parle avec la plus grande franchise, c'est plutôt bon signe...

2.1.1 Essai d'une BFG

2.1.1.1 Etat / aspect général

Il faut savoir que même neuve, la BFG n'a jamais constitué une débauche de chromes et autres « rutilances ». On peut même dire, et ce n'est pas faire injure à cette moto que nous aimons, que la BFG toute neuve était déjà un peu... voire... très rustique ☺, les priorités ayant été données au fonctionnel, au profit de l'efficacité de cette excellente routière.

Le temps ayant passé, cette absence de clinquant d'origine joue plutôt en faveur de la BFG, qui vieillit dès lors assez bien... La corrosion peut cependant avoir attaqué quelques éléments : par exemple les tôles moteur, plus ou moins cuites par la chaleur et le temps. Par ailleurs, ne vous affolez pas trop sur la présence de petits suintements d'huile... Côté moteur on sait que les « retours d'huile » ont vite fait de transpirer avec les joints d'origine constructeur. Si ça fuit sous la boîte et qu'il s'agit bien d'huile de boîte (plus propre que de l'huile moteur) c'est un peu plus gênant. En effet, si ce n'est pas le soufflet de bras oscillant côté gauche qui est cuit (là ce n'est pas grave), on risque de devoir chercher côté joint spi d'entrée de boîte. Il y aura alors un peu de temps à passer pour l'intervention qui solutionnera le souci.

Toujours pour les fuites, vous avez toutes les chances d'observer un suintement plus ou moins important à la jonction entre le bras oscillant et le carter de pont : là encore rien de grave, il n'y a pas de joint à cet endroit, mais de la pâte, donc ça suinte plus ou moins... Côté pont idem : s'il est un peu gras ce n'est pas trop affolant, il transpire juste un peu. En revanche si ça coule au sol et que le pneu arrière est maculé d'huile... c'est plus embêtant, et il y aura forcément du travail.

2.1.1.2 Fonctionnement des équipements électriques

Normalement tout doit fonctionner, à commencer par les indicateurs du tableau de bord : voyants divers, jauge à essence, température d'huile.... Si ce n'est pas le cas, l'origine du souci peut s'avérer très variable : en partant du plus simple il peut s'agir d'ampoule ou de l'instrument qui est HS, pas très grave cela se change. Idem pour les soucis d'oxydation, qui entraînent des mauvais contacts, ce n'est pas trop méchant, mais assez chronique sur les BFG : en effet le tableau de bord de voiture n'était pas fait pour être « dehors », à tel point d'ailleurs qu'il fut rapidement « ventilé » pour mieux sécher, par un petit trou sur la partie inférieure de la coque interne.

Au-delà des cas simples d'ampoules ou de mauvais contacts, si problème il y a sur les instruments électriques, il pourra s'agir du circuit imprimé de tableau de bord s'il a subi des dégâts importants. Le cas échéant, on peut le changer (disponible au catalogue de pièces du MC BFG) et vous aurez aussi intérêt, si le tableau de bord est fatigué, à retrouver d'occasion un tableau de R5 Alpine, cela vous fera des éléments de rechange. Le tableau de bord « complet » origine BFG, est devenu chose rare, et le Moto Club BFG « protège » cet élément, en le réservant à la vente aux cas les plus cruciaux : moto sortie de grange sans tableau de bord, ou tableau de bord explosé suite accident....

Ensuite, si ce n'est rien de tout ce qui précède..., en cas de souci il faudra chercher du côté du circuit électrique et « remonter » le schéma électrique de la moto... A votre Multimètre !!

Mais bon, pour finir, un conseil : ne vous faites pas de mauvais film, de nombreuses BFG sont sans problème électrique !!

2.1.1.3 Ecoutons le moteur...

Un petit coup de démarreur; et brroo, brroo, la BFG s'ébroue. Il faut savoir que côté démarrage, à condition d'avoir une batterie à peu près chargée, une BFG ne pose aucun souci, même après quelques temps d'immobilisation.

Une fois en route, et notamment si cet essai constitue pour vous le premier contact avec la BFG, vous pourrez être un peu surpris par quelques petits bruits de courroies, qui sur certaines motos occasionnent un léger chuintement sur l'avant du moteur : normal.

2.1.1.4 Fonctionnement (et bruits) boîte et pont

C'est en ce domaine que l'originalité de la BFG se remarque, car en roulant, la boîte de vitesses de la BFG siffle !! Disons le une fois pour toutes, ce sifflement est normal : une boîte de BFG ça siffle et puis c'est tout !! La raison en est la taille « droite » des pignons de boîte, c'est ainsi, et d'une machine à l'autre le sifflement peut être plus ou moins important. Si l'on « écoute » plusieurs BFG, on fait vite le constat que pas une n'émet un bruit strictement comparable à l'autre..., mais toutes « sifflent » !!

Au-delà du sifflement, il ne doit en revanche pas y avoir de bruits sinistres du côté de la boîte ni du pont : Une boîte de BFG ne craque pas et ne claque pas outre mesure, et il ne doit pas non plus y avoir de grognement

de roulements, grognement que l'on peut le cas échéant et si les roulements sont fatigués, ressentir dans les repose-pieds. Autre possibilité de vérification : sur la béquille centrale, moteur arrêté et moto au point mort, faites tourner la roue arrière en avant et en arrière, il ne doit pas non plus y avoir de bruits suspects dans le pont...

Pour finir sur le chapitre de la boîte et du pont de la BFG, oubliez tout de même tout ce qui a pu être dit ou écrit sur la fragilité de ces éléments : des boîtes ou des ponts de BFG ont cassé, c'est vrai, parfois en raison de souci sur des éléments (arbre de boîte, roulements), mais globalement, et à la condition d'entretien (vidanges) normal et d'utilisation sans brutalité excessive, la transmission de la BFG n'est pas plus sujette à fragilité qu'autre chose, même en side où la mécanique est fatalement plus sollicitée.

Ce qui est vrai cependant, c'est que même encore maintenant, vous entendrez fatalement parler de réparations sur les boîtes ou pont..., Ben oui ..., mais regardez aussi les kilométrages des machines !!

2.1.1.5 La fourche

Disons le franchement : déjà à l'époque où on trouvait des BFG neuves chez les concessionnaires, la fourche – marque TELESCO de diamètre 42 – qui équipe la BFG n'était pas, et de loin, la meilleure du monde !!

A l'essai, sur un dos d'âne, notamment s'il fait chaud et que l'huile est assez liquide, vous constaterez que la fourche est assez « molle », et aussi vous pourrez ressentir un claquement en détente... c'est...disons... normal pour une Telesco.

S'il fait froid, la fourche est au contraire assez ferme..., c'est normal aussi ☺. Ceci étant, pour très moyenne qu'elle soit en terme de fonctionnement, la fourche Telesco n'occasionne pas de mouvement parasite et n'altère aucunement les excellentes tenue de route / tenue de cap de la BFG... C'est juste une fourche... très moyenne dirons nous.

A savoir aussi, Telesco devait commencer plus ou moins à battre de l'aile déjà du temps de BFG (puis ensuite MBK), c'est dire que même des éléments quasi-neufs sur des motos ayant peu roulé, peuvent poser des problèmes (fuites) en raison d'un ajustement approximatif des différents composants de la fourche.

Voilà, vous êtes fixés, mais ne dramatisez pas outre mesure..., une fourche qui suinte un peu, et qui réclame des changements de joints plus souvent que d'ordinaire, est-ce réellement problématique si vous projetez de rouler relativement peu avec votre BFG ?

Si problème il y a sur la fourche, il s'agira, en effet, principalement de fuites plus ou moins méchantes des joints Spy, dues à l'état des tubes ou/et à la qualité d'ajustage des éléments. Examinez par conséquent le haut du fourreau pour voir si c'est propre, gras ou... très gras, si la fourche est équipée de soufflets c'est plutôt le signe que le précédent propriétaire en prenait soin, là aussi vous verrez si c'est gras ou non...

Sachez aussi que la marque ayant disparu, les éléments de fourche Telesco sont assez difficiles à trouver. Dans le cadre de son activité pièces de rechange, si le Moto Club BFG fournit sans problème les joints Pour le reste, les solutions de remplacement sont essentiellement destinées à dépanner les BFG accidentées et qui par conséquent ont besoin d'une fourche pour rouler !! Par chance, une partie non négligeable des BFG furent attelées et donc équipées en « 15 '' ». Cette tendance a permis de « libérer » un certain nombre de fourches d'assez bonne qualité, qui ont progressivement équipé assez convenablement le parc de BFG qui roulent en solo... Vous êtes fixés sur le sujet.

2.1.1.6 Autres équipements et partie cycle

Pour finir sur l'examen de la BFG que vous convoitez, regardez aussi, après avoir levé le faux réservoir de la belle, du côté du circuit électrique, ou bien encore scrutez les éventuels accessoires ajoutés, afin de repérer les bidouilles pas forcément heureuses !!

Ne perdez pas de vue que votre future BFG a pu avoir un nombre plus ou moins important de possesseurs successifs. Scrutez aussi l'état des roues, qui ne doivent avoir ni chocs ni voile, en revanche ne vous formalisez pas d'un aspect extérieur assez moche : d'origine les jantes (dont on trouve le même genre sur des vieilles Guzzi) étaient peintes + vernies..., le problème est qu'avec le temps le vernis s'en va par plaques, il reste donc la peinture qui s'encrasse méchamment... La solution la plus radicale pour la remise à neuf restera un sablage et une nouvelle peinture gris métal.

Côté freins, les disques peuvent être plus ou moins usés... rien d'anormal s'agissant d'une moto qui peut avoir un kilométrage important, mais si « hors cotes » il conviendra d'en prévoir le remplacement (disques de feins disponibles au catalogue du MC BFG, pour l'arrière comme pour l'avant).

2.1.1.7 Numéro de série de la BFG / correspondance avec la Carte grise



Dans tous les cas, que vous achetiez une BFG roulante ou non, assurez vous que le numéro de série de la moto que vous envisagez d'acquérir est bien celui de la carte grise. Ce numéro, sur la moto, figure sur une plaque « constructeur » fixée côté gauche sur la « poutre horizontale du cadre ».

Par ailleurs, le marquage /numéro de série frappé figure sur le montant vertical côté gauche de la colonne de direction.

Bien évidemment Sur la plaque constructeur, on doit avoir le même numéro que sur la colonne de direction, (sauf changement de cadre avec une carte grise correspondante au numéro plaque).

Vous pouvez trouver d'autres numéros frappés, notamment sur la boîte de vitesse ou le pont, mais ces numéros ne sont pas liés à l'immatriculation, car boîte et pont peuvent avoir été changés.

2.2 BFG « sortie de grange »

Par cette expression, comprenez une moto qui a été remise il y a plus ou moins longtemps dans un coin, plus ou moins bien à l'abri et plus ou moins bien protégée..., depuis elle était là, et qui un jour, se retrouve en vente...

Evidemment, dans ce cas de figure pas question d'imaginer de faire un essai de la moto..., donc plus encore que pour l'achat d'un BFG « roulante », il vous faudra causer avec le vendeur pour en savoir le plus possible sur cette BFG : Depuis quand la moto était-elle arrêtée, pourquoi avait-elle été remise, en panne ou pas en panne ?? Là évidemment, c'est le degré de confiance que vous inspirera le vendeur, ainsi également (et c'est important !!) que le prix de vente demandé, qui vous feront avancer ou non dans la transaction...

Si le prix est raisonnable, jugez votre véritable envie et votre capacité à effectuer les travaux qui semblent indispensables, estimez-en aussi le coup, et fort de toutes ces infos, dites-vous que c'est-peut être là l'occasion d'avoir « votre » BFG dont vous aurez vous-même contribué au sauvetage / remise en route !!

Pour le reste, comme pour une BFG roulante, il faut pouvoir estimer le plus précisément la liste des travaux de remise en état, ou encore identifier les pièces éventuellement manquantes..., il s'agit d'un exercice assez difficile pour un non-connaisseur... Au besoin le club peut vous aider dans votre estimation, pour une moto que nous connaissons déjà, ou sur photographies...

Quoi qu'il en soit, un aspect rassurant est à prendre en compte : tous les éléments nécessaires pour la remise en route seront disponibles... C'est bien non ??

2.3 BFG démontée / en caisse

Autre situation possible lorsque vous cherchez une moto, BFG ou pas : vous dégottez la rareté mais on vous la vend démontée, les morceaux dans un certain nombre de caisses ou cageots !!

Bonne affaire ou piège à c... ?? Ben... çà dépend.

Vous pouvez en achetant une moto en caisse réaliser un très bon coup, mais aussi vous lancer dans une galère infernale si l'achat est incomplet, ou si le démontage a été réalisé n'importe comment !! Mais tout cela, vous ne le saurez... qu'après ☺

Là encore, c'est en causant avec le vendeur que vous pourrez vous faire une religion, et le cas échéant négocier le prix. Si des éléments sont manquants, ce n'est pas forcément dramatique. Côté moteur, il y a de quoi faire en occasion, et pour les pièces spécifiques BFG, le Moto Club peut fournir la quasi totalité des composants de la BFG. Donc pas trop de souci, si ce n'est le prix de revient de la remise en état.

Pour vous renseigner sur la moto en question, vous pouvez là encore contacter le club. Parfois, d'ailleurs, le vendeur vous y encouragera, d'autant plus s'il sait que nous les connaissons, sa moto et lui, et que par conséquent pouvons plaider en faveur de sa « bonne foi ».

2.4 BFG accidentée

Dernier cas, un peu singulier puisque vous vous retrouvez devant une BFG qui outre son état d'origine qui pouvait déjà aller de « très bon » à « très moyen », voire à l'état « sortie de grange », se retrouve en vente après un accident.

Il est évidemment peu probable que cette moto soit essayable, il conviendra dès lors de vous faire une opinion, en interrogeant là encore le vendeur pour obtenir un maximum d'informations sur l'histoire de la moto, mais aussi sur les circonstances de l'accident.

Quelques précisions à propos du « comportement » de la BFG en cas d'accident. D'expérience personnelle, et aussi par les circonstances diverses qui m'ont été rapportées par des BFGistes ayant eu un « pépin », on peut affirmer sans craintes que « la BFG, c'est du costaud » !!

Ah bien sûr, si vous passez sous un porte-chars il y a des chances que la moto soit belle et bien foutue, mais en cas de glissade, ou choc de côté, finalement on a de nombreuses fois constaté que les dégâts étaient relativement minimes, parfois même en regard de ce qui était infligé au véhicule adverse !!

Sur choc frontal, comme pour toute moto, c'est bien évidemment la fourche et la roue avant qui prennent. Mais, ensuite, on ne constate pas souvent de dégâts supplémentaires. Il est rare que le cadre se torde, par exemple. En général, les polyesters peuvent être griffés, mais rarement cassés irrécupérables, ce n'est pas forcément le cas du tableau de bord, et de l'intérieur de carénage, qui peuvent avoir souffert...

En cas de tube de fourche voilés, dans toute la mesure du possible on devra faire appel à un professionnel capable de les redresser puis de les re-chromer « dur » et de les rectifier.

A défaut de réparation, ou de recours à des éléments d'occasion, le Club a une solution, ayant fait refaire quelques tubes + bagues porte-joint spy identiques à l'origine.

Côté moteur, si la BFG accidentée était munie de pare-cylindres, là aussi les dégâts sont minimes, en principe, mais bon, des fois il y a la malchance....

En fait ce qui arrive de plus moche sur le moteur d'une BFG, en cas de choc, c'est que le choc en question concerne, sur le côté avant gauche ou droit de la moto, les poulies de courroies de distribution.

Si çà tape de ce côté, en premier c'est la distribution qui saute avec des effets très néfastes sur les soupapes, mais en deuxième, si le choc est rude, c'est aussi la culasse qui se fendra, déchirée par l'arbre à cames malmené suite au choc.

En terme de gravité, les dégâts moteur sont cependant tout relatifs, cf. ce qui figure plus loin à propos des possibilités de récupération moteur sur une voiture, qui constitue une source de pièces de rechange à bas prix.

Deux mots des chocs « arrière » : dans ce cas c'est la partie plaque d'immatriculation / garde boue qui prend tout, accessoirement le dossier de selle, les clignotants et le porte-bagages s'il y en a un.

Même si le risque est bien réel, on a rarement vu touché, y compris sur choc un peu violent, l'ensemble pont/bras oscillant/boîte de vitesses.
BFG c'est du costaud, on vous dit...

2.5 Moto « dans son jus » ou déjà refaite ?

Quelques mots pour vous aider dans votre réflexion sur un sujet essentiel : Acheter une BFG OK, mais laquelle.... Opter pour une moto « dans son jus », avec des variantes importantes sur l'état de la bête (cf. chapitres précédents), ou bien trouver une moto dont le précédent propriétaire sera déjà intervenu sur tout ce qu'il y avait à refaire...

Difficile de répondre à la question... Tout d'abord aurez-vous le choix ?

Si oui, cela dépend déjà de votre budget, car en général le vendeur d'une moto rénovée essaye de rentrer, au moins pour partie, dans ses frais, alors que le vendeur d'une « sortie de grange » est souvent conscient de la somme de travail qui attend l'acquéreur, et par ailleurs, compte tenu des « surprises » toujours possibles, reste souvent raisonnable sur le tarif...

Au-delà de l'aspect financier, le choix dépend aussi de vous : il y a des passionnés qui n'imaginent pas être propriétaire d'une moto un peu ancienne, ou « classique », sans l'avoir passée à l'atelier pour la connaître et au final se l'approprier. D'autres se montrent plutôt « consommateurs » et préfèrent une machine dont il suffira de tourner la clé pour démarrer et en profiter pleinement.

Tous les goûts sont dans la nature, si vous êtes de la première catégorie sachez que via le Moto Club BFG vous pourrez compter sur les pièces de rechange ainsi que sur la documentation technique, mais aussi sur les conseils de BFGistes qui pour la plupart ont pas mal de kilomètres en BFG, et qui connaissent tout à fait cette machine.

Autre aspect pour faire le tour de ce chapitre ; Moto « dans son jus » ou moto « déjà refaite ».... Souvent, c'est sûr, on prend aussi ce que l'on trouve... Mais si vous êtes véritablement de la catégorie « consommateur immédiat », laissez tomber l'occase sur laquelle il y aura beaucoup de travail, car vous risquez de vous décourager...

Enfin, sachez que même si vous achetez une moto dont le vendeur vous dira « j'ai tout refait à neuf », il s'agira quand même de le questionner pour vous faire une opinion : quels éléments ont été changés exactement, quelle fut la source d'approvisionnement en pièces de rechange, ces pièces étaient-elles conformes à l'origine, etc...

Attention aux bidouilles, et sur le respect de la conformité des pièces de rechange, on ne citera que l'exemple de BFG (il y a eu plusieurs cas) dont le vendeur disait avoir changé tous les roulements de boîtes, mais sans préciser qu'il n'avait pas forcément mis des roulements de la bonne classification. Résultat : très rapidement le travail fût à refaire, (voire plus), et dans ce cas il faut aussi espérer que l'usure prématurée des « mauvais roulements » n'a pas abîmé d'autres éléments de la boîte de vitesses.

Discutez et interrogez, le vendeur, qu'on vous dit... Pour conclure sur le sujet, à la condition que le vendeur soit sincère, il y aura bien moins de surprises sur une « sortie de grange » dont le vendeur mis lui-même la moto de côté 10 ou 15 ans auparavant Il sait en effet pourquoi la machine a été remisee, si elle tournait ou pas, ou s'il y avait à l'époque des choses à revoir, et qui ne se seront évidemment pas réparées toutes seules durant la période « cagibi ».

2.6 Impact de la corrosion sur la BFG

Les premières BFG sont sorties en 1982, pour la plupart, et les plus récentes sont à quelques exceptions près de 1985 / 1986, c'est dire que les BFG sont souvent très proches de leurs 45 ans... A cet âge-ci, toute machine peut avoir commencé à subir l'impact de la corrosion. En principe, il n'y a rien d'irréparable sur la BFG, mais toutefois, autant en savoir un minimum sur le sujet, ...et en tenir compte.

2.6.1 Ne pas confondre vieillissement et usure...

Eh non..., vieillissement et usure, ce n'est pas du tout la même chose !! L'usure des éléments d'une machine est, en principe, (sauf matraquage de la mécanique) directement proportionnelle au kilométrage. En revanche l'attaque de la corrosion dépend essentiellement des conditions de stockage : en d'autres termes vous pouvez tout à fait dégoutter une moto quasi neuve, avec un kilométrage extrêmement bas, mais complètement pourrie de corrosion. A contrario, il n'est pas rare de trouver des BFG dont le compteur a fait plus d'un tour voire deux,

mais qui bien entretenues par leur propriétaire, et souvent d'ailleurs leurs propriétaires successifs, ne sont absolument pas attaquées par la rouille ou un vieillissement excessif.

2.6.2 ...Mais des fois il y a les deux !!

Hélas, il arrivera de tomber sur la moto qui cumule les deux caractéristiques : un kilométrage impressionnant, doublé d'une méchante corrosion due par exemple au fait qu'on a laissé la malheureuse BFG coucher dehors des années sans protection !! Dans ce cas, le sauvetage est envisageable, pas de problème, mais négociez sérieusement le prix en conséquence, et prévoyez du temps de libre pour bosser sur votre remise en route.

2.6.3 Où se situent les problèmes de corrosion sur une BFG ?

On l'a dit plus haut, les parties les plus exposées à la corrosion sont les tôles de « refroidissement moteur », qui subissent de méchants écarts thermiques, et dont la peinture initiale de type « époxy » peut à la longue cloquer. Dès cette amorce de cloquage, en dessous évidemment... ça rouille !! Pour le reste la BFG ne souffre pas trop de l'épreuve des ans..., en l'absence de beaucoup de chromes, les attaques de corrosion sur les éléments métalliques se répareront simplement par une peinture, c'est tout de même plus simple !! Pour le reste, boîte, pont en aluminium étaient bruts de démoulage avec un aspect assez granuleux, avec le temps cela finit par ternir..., rien de méchant, la solution de remise à neuf, si vous la souhaitez, sera un sablage de ces éléments.

2.7 Livret d'entretien

Comme toutes les motos, les BFG neuves livrées en concession étaient accompagnées d'un livret « utilisateur », avec l'enregistrement des entretiens périodiques à réaliser.

Dans quelques cas, le vendeur vous remettra ce livret, avec le cachet du concessionnaire et tout et tout, mais vu l'âge de nos chères BFG, et surtout leur kilométrage, bien souvent le livret d'entretien « origine » lorsqu'il existe n'a plus vraiment de sens...

Cela ne doit surtout pas empêcher d'évoquer avec le vendeur l'entretien et l'historique d'entretien qu'il a entrepris sur la machine qu'il vous vend...

Pour cela, en principe le motard sérieux enregistre ses interventions / dates / kilomètres sur un cahier, dans un dossier, ou encore un fichier électronique..., peut importe mais il les enregistre et sait à tout instant où en est sa machine des interventions faites, et de leurs fréquences.

2.8 C'est le moment de se décider...

Bon çà y est, vous avez appelé 15 fois le vendeur pour obtenir des renseignements, vous êtes revenus 3 fois revoir la moto, vous avez passé plusieurs nuits sur Internet pour avoir le plus de renseignements possibles, bref vous commencez à être « mûr »..., mais rien n'est encore fait : il va falloir vous décider ☺

Relisez une dernière fois ce dossier, jugez bien le travail qui sera à faire, et aussi appréciez à sa juste valeur le prix qui vous sera demandé.

Ne vous arrêtez surtout pas sur des éléments qui sur des motos traditionnelles seraient assez dramatiques : par exemple moteur bloqué, alternateur ou démarreur cuit..., sur une BFG ce n'est pas bien méchant, tout comme des polyesters abîmés... En revanche fourche pliée en deux, c'est plus ennuyeux !!

Pour vous aider encore un peu, vous trouverez ci-dessous une liste des principales interventions qu'il vous faudra vraisemblablement prévoir, même sur une moto saine et de prime abord sans mauvaise surprise.

2.9 Interventions à prévoir d'office

Sauf si vous dégotez une BFG qui roule déjà au quotidien et qui est dans un état d'entretien impeccable, lorsque vous achèterez votre BFG même si elle est globalement en bon état il vous faudra prévoir les interventions qui suivent :

- Joints moteur (retour d'huile)
- Courroies de distribution

- Liquide de frein
- Vérification état des disques et plaquettes
- Vidanges / filtres à air et à huile
- Durits d'essence et filtre à essence
- Pneus
- Vidange de fourche / pose de soufflets
- Batterie peut-être aussi...

2.10 Ce qui sera probable sur une moto immobilisée longtemps

Là on est sur une moto qui tout en étant en assez bon état, est restée immobilisée plusieurs années, avec une vieille essence dans le réservoir, qui sera devenue une bouillasse noire immonde qui pue !! A la liste qui précède ajoutez ce qui suit :

- Dépose et nettoyage de réservoir
- Pompe à essence
- Transmetteur de niveau vraisemblablement
- Joints de maitres-cylindres / étriers de frein
- Nettoyage carburateur
- Les caoutchoucs

2.11 Et à vérifier aussi...

Les points qui suivent seront, un moment donné, également à vérifier, sans forcément d'urgence, mais à prévoir tout de même..., c'est normal, vous allez acheter une moto qui n'est plus toute jeune !!

- Electricité / nettoyage désoxydation des connectiques,
- Particularités éventuelles au tableau de bord (ampoules, aiguilles tordues, instrument HS),
- Roulements de roues,
- Caoutchoucs amortisseurs de couple sur roue arrière, amortisseur ferrodo (si usé),
- Etat du démarreur, de l'alternateur,
- Si la moto consomme trop d'huile, segmentation et/ou joints de queue de soupapes.

3 CONTROLE TECHNIQUE ET IMMATRICULATION

3.1 Contrôle technique

Depuis plusieurs années, le contrôle technique est obligatoire pour les motos.

On peut en penser ce qu'on veut, mais le fait est là et en tout état de cause, il vous faudra passer par un contrôle technique lors du changement de propriétaire d'un véhicule immatriculé, la BFG n'y échappe pas.

Pas de souci particulier si ce n'est que la BFG est généralement méconnue des contrôleurs, à qui toutefois celui qui amène la machine pour le contrôle peut fournir un minimum de documentation : copies de descriptifs BFG et MBK (brochure de concessionnaire) et documents d'homologation (version BFG et version MBK). Démarche pas obligatoire, mais qui peut aider !!

Bien évidemment, le contrôle techniques « tiquera » pour la BFG, comme pour tous les autres véhicules, si l'examen de révèle des fuites, des jeux anormaux, des fuites, des fonctionnements de signalisation défailants..., autant d'éléments faisant partie des points de vigilances décrits au chapitre « trouver a BFG »

3.2 Changement de carte grise / immatriculation

3.2.1 Nouvelle immatriculation

Si vous disposez des certificats de vente ad hoc, et du contrôle technique OK, l'immatriculation de la BFG ne posera en principe pas souci. C'est juste un poil plus compliqué si la moto que vous achetez est encore référencée dans l'ancien système d'identification des véhicules (numéro d'immat' se finissant par le département), mais bon, rien de bloquant si le dossier est complet/OK.

3.2.2 Immatriculation en véhicule de collection

Quelques propriétaires de BFG passent, au moment de leur achat ou d'un changement d'immatriculation, à ce qu'on appelle communément « carte grise collection ».

Cette disposition n'a rien d'obligatoire, chacun y voit ou pas un avantage, mais bon là aussi un dossier complet et limpide permet d'obtenir le carton « collection », en mettant en œuvre les instructions relatives à ce changement.

4 CAS PARTICULIER : BFG ATTELEE

Même s'ils ne constituent pas la majorité, quelques « chercheurs de BFG » cherchent une BFG attelée... On ne peut que les féliciter sur ce point, car une BFG avec un side, cela va plutôt bien !! Il y a en effet du couple, une consommation d'essence qui reste raisonnable un entretien peu onéreux. En un mot, un attelage BFG est plaisant et assez efficace.

4.1 Je cherche un side

On l'a dit, une bonne partie des BFG fut initialement attelée. Nous ne disposons pas de chiffres précise, mais 30% est un repère plausible. Dans les années '90 ce fut peut-être même un peu plus, la BFG étant véritablement « LA » moto à atteler, y compris à de gros paniers.

Cette proportion importante de BFG attelées est une bonne chose pour ceux qui en cherchent, et qui ont donc toutes les chances d'en trouver une « toute prête », avec son équipement 15" et tout et tout...

Il vous faudra juste un peu de patience, le temps de guetter la petite annonce qui passera avec le side qui vous plait !!

4.2 Cadre / faux cadre / équipement 15 pouces

Sur une BFG, le « panier » est fixé à un faux cadre (souvent le modèle qui était vendu par le constructeur). Par ailleurs, il est préférable de changer fourche et roues d'origine par une fourche à balancier et des roues 15" avec des pneus de type automobile. Il existe de nombreux modèles d'équipements « quinze ». En effet, à l'époque de la sortie des BFG, nombre de constructeurs de sides proposaient aussi leur équipement.

Bien entendu, à l'achat il vous faudra estimer la qualité et l'état fonctionnel de cet équipement 15", et aussi du côté du faux cadre, attention aux soudures éventuellement cassées, car cela peut arriver (et se répare).

4.3 J'ai trouvé un side mais je la repasserai en solo

Oui pourquoi pas, mais bon... il faut juste savoir qu'il vous faudra trouver la fourche et les roues avant / arrière en 18"... Ce n'est pas le plus simple sauf si on vous les vend avec le side...

Ensuite il y aura un peu de réparation sur des éléments tels que le bas de carénage droit, percé pour les attaches de side, donc à « reboucher », et puis aussi il vous faudra racheter aussi une béquille centrale, ainsi que la « latérale, si votre vendeur ne vous donne pas ces pièces avec la moto. La béquille centrale est en effet déposée pour mettre le faux cadre, quant à la latérale, comme elle ne sert à rien, elle n'est jamais laissée sur les motos attelées

Le passage en solo est donc en théorie possible, sachez aussi que vous n'aurez en principe pas trop de mal, si votre prix est raisonnable, à revendre ensuite votre faux cadre et l'équipement 15".

Ceci dit, personnellement je crois qu'une moto qui a très longtemps roulé en side, et ayant donc vécu des contraintes importantes du côté de la partie cycle, n'est pas forcément à repasser en solo. Mais cette considération n'engage que moi, et dépend aussi de nombreux autres facteurs ; poids du side, manière dont il a été mené, kilométrage parcouru avec le panier....

4.4 Carte grise de side

Le principal conseil si vous cherchez un side : prenez une moto déjà homologuée, et dont la carte grise est notée solo/side, avec 3 places (4 c'est rarissime et de toute façon votre préfecture vous passera vraisemblablement en 3 places lors du changement de propriétaire).

On pouvait autrefois faire les démarches pour homologuer une moto solo en side à titre « isolé ». Si en théorie la chose est toujours possible, désormais c'est tout de même devenu compliqué, (les ingénieurs de la DRIRE sont plus exigeants, sécurité oblige), et le constructeur n'existant plus, il est difficile de présenter un dossier personnalisé pour votre moto, avec autorisation d'atteler, et tout le toutim...

4.5 Impact du side sur la mécanique

Même si la BFG est du genre « costaud », il est certain que le fait de tracter un side sollicite un peu plus la mécanique moteur / transmission, en occasionnant aussi des contraintes importantes sur la partie cycle. Une fois qu'on le sait, tout dépend en fait de l'entretien qui a été fait sur le side, mais aussi du soin qu'apportait son propriétaire dans le maniement de son véhicule... Pas de problème particulier cependant.

5 J'AI TROUVE « MA » BFG, MAIS... QUEL PRIX (RAISONNABLE) Y METTRE ?

On l'a déjà dit..., compte tenu de l'étroitesse du marché, difficile de se prononcer sur le « vrai prix » d'une BFG... En vous documentant un minimum vous vous ferez néanmoins une idée.

5.1 La cote du « guide du collectionneur »

Chaque année, le Groupe qui publie Moto Légende, mais aussi « LVM » publie un ouvrage dénommé « **Le guide et la cote du collectionneur Moto** », dans lequel figure la BFG. Cette cote peut être une base d'estimation pour votre transaction..., pour les BFG « solo ».

Pour les sides, c'est un peu plus compliqué, il vous faudra vous fier aux petites annonces...

5.2 Les prix des petites annonces...

Les petites annonces constituent une référence assez représentative du prix des véhicules vendus, à une réserve cependant : les tarifs sont ceux qui sont initialement demandés par les vendeurs, et pas forcément le prix auquel le véhicule est finalement vendu... Par ailleurs, certains vendeurs sont carrément déraisonnables, avec un prix de vente prohibitif... A contrario, certaines très bonnes affaires de BFG n'ont pas forcément fait l'objet d'une petite annonce... Allez, courage !!

6 ET ENSUITE ? ME VOILA BFGISTE...

Cà y est, vous êtes nouveau propriétaire de BFG ??? Tout d'abord félicitations pour cet achat, et prenez connaissance des lignes qui suivent...

6.1 Documentation technique et assistance du Moto Club BFG

Si votre « vendeur » ne vous l'a pas donnée avec la moto, sachez que toute une documentation technique existe sur la BFG, constitué de fiches atelier diffusées par le constructeur, mais aussi des « éclatés » et de la nomenclature des pièces constituant la BFG, ou encore de textes et conseils rédigés, au fil des ans, par les BFGistes eux-mêmes et diffusés dans le bulletin du Club.

Au-delà de la doc' technique, le nouveau BFGiste peut compter sur l'assistance du Moto Club BFG, grâce au forum du site internet du Club, ou directement par la réponse aux questions posées, par messagerie Internet ou au téléphone.

Les conseils sont prodigués un peu à tout le monde, y compris aux « non-membres » lors des premiers contacts.

En revanche, s'il faut vous « tenir la main » en permanence, nous apprécierons que vous fassiez l'effort de nous rejoindre en vous acquittant de votre adhésion.

Seul l'adhésion au Moto Club BFG vous permettra, d'ailleurs, d'accéder au service de pièces de rechange : c'est facile à comprendre, pour fonctionner et même pour exister un Club a besoin en premier lieu d'adhérents..., il est donc normal qu'un service aussi précieux que la vente de pièces de rechange soit réservée aux membres.

En outre l'exclusivité de la vente de pièces aux adhérents est préférable pour des questions fiscales, la vente intervenant ainsi véritablement « en interne », et non comme une activité commerciale classique.

7 EN CONCLUSION...

En conclusion, je serai bref : j'espère que la lecture de toutes ces pages vous aura conforté dans l'idée d'acquérir une BFG, alors.... A TRES BIENTOT !!!

