



et constituant une base de restauration saine. Même but, même sort, le side fut désossé, débosselé, repeint comme la moto. une jante d'occase avec des rayons neufs, car en plus du voile, celle d'origine ayant un beau « plat », impossible de lui rendre sa « rondeur » et voilà nos deux compères côte à côte pour préparer la cérémonie de l'accouplement.



La sellerie, confiée à un artisan maroquinier s'est trouvée refaite comme à l'origine

C'est là que l'excellent bouquin de Jean-Yves Fenautrigues, « Les BMW à fourches Earles » m'a été d'un grand secours (comme tout au long de cette restauration d'ailleurs), pour positionner et régler le side par rapport à la moto. Positionner était une chose, mais « l'attacher » en était une autre car les tirants d'origine de STOYE ne correspondaient nullement à la moto ! Du coup, c'est par un machiavélique mélange de ces attaches d'origine avec des tirants WATSONIAN et OURAL que l'union a pu se faire.

Précision, pincement, carrossage, position « side » pour la fourche et les amortisseurs de la BM (pourvus bien sûr auparavant de ressorts adaptés).



Rencontre des futurs époux



Gros plan sur les tirants

### C'est le premier essai route, le nœud au ventre !

Et là, surprise ! Ça va droit, sans vraiment de guidonnage après avoir « raidi » la direction grâce à la pratique molette de la colonne de direction, le bonheur...

Premier passager, et là, ça va encore mieux. Du coup, je ne retoucherai pas à ces réglages « théoriques », de peur de faire plus de mal que de bien.

### Première sortie de Mamy

Nous sommes en mai 2004, dernières finitions à deux jours des Coupes Moto Légendes, les premières sur Dijon-Prenois. Mamy, sa jeunesse retrouvée, est accompagnée de jeunes sides fringants mais respectueux de l'âge de la belle !



Mamy avec son couvre tonneau



Par les belles journées, froides ou chaudes, avec ses 26 cv (à 5.800 tr/mn), la belle nous promène tranquillement dans la campagne environnante.

Par contre, encore en 6 volts, l'éclairage est plutôt symbolique, surtout au ralenti quand la batterie est à plat. Dans ce cas, l'intensité, comme la fréquence des clignotants « bout de guidon », sont proportionnelles à l'accélération, ceci tant que la dynamo n'a pas suffisamment rechargée la batterie. Suffit donc de ne pas abuser des sorties nocturnes !

### Parlons homologation.

Dernier détail, et pas des moindres ! L'homologation a enfin pu se faire en ce début 2006 grâce aux formulaires demandés à cet effet à BMW France. La série 2 étant la dernière ayant bénéficié du « pré équipement side-car », il n'y a pas eu de difficulté et cet ensemble est désormais officiellement « solo/side, 2/3 places » ! ■

**En conclusion, par ces temps de forte répression routière, rouler avec un tel engin est un gage de sérénité. Les yeux ne sont pas rivés sur le compteur mais admirent le paysage, bercés par le ton pétaradant du vieux flat.**

### Et le side-car ? Me direz-vous...

Non, il n'était pas avec au départ, mais le but de cette restauration étant de faire rouler cette moto avec un side, les recherches de l'appendice ont commencé dès le début avec le bonheur de trouver immédiatement une caisse de STEIB S350 neuve et d'époque, au look parfaitement en harmonie pour un atelage des années 60.



Le projet initial

Récupération d'un châssis WATSONIAN qui aurait pu faire l'affaire puis les mois passent (voire les années !) et malgré des recherches incessantes, impossible de trouver d'occase tous les « p'tits bouts », et ils étaient nombreux, pour compléter ce « Bitza » de side « WATSO-STEIB ». Acheter en neuf tout ce qui me manquait était possible, mais les prix annoncés en ce domaine ne correspondaient vraiment pas avec le budget prévu.

Du coup, au hasard des petites annonces, je suis tombé sur ce modèle STOYE, plus « banal », utilisé principalement par MZ depuis qu'ils avaient racheté la marque au début des années 60, un peu bosselé, à la roue un peu tordue, mais complet, sans trop de corrosion