

MÜNCH MAMMUTH 1200 TTS

PACHYDERME

STORY

Telle une survivante de l'ère glaciaire, la Münch Mammuth semble réservée aux musées ou aux propriétaires trop tatillons pour la prêter à un magazine. Mais comme on est des archéologues intrépides, on en a trouvée une... en liberté.

Texte : Guillaume Fatras - Photos : Alexandre Krassovski



La Mammuth est un monument de la production motocycliste, à tous les sens du terme. Les trois superlatifs qui font une légende, la plus grosse, la plus rapide et la plus chère, la teutonne les a mérités en son temps. Alors, quand Christophe Bodelot, notre Ch'ti pourvoyeur de motos d'exception, depuis son joli magasin Legend Motors de Lille nous appelle pour nous dire qu'il en a une à nous prêter, on accourt ! En fait, Christophe a mis la main sur quatre Münch, qu'un papy paumé dans le Tyrol autrichien lui a confiées. « C'est un collectionneur qui en avait six, et ne pouvant plus les piloter, il nous les a revendues pour assurer sa retraite. »

Au début je comprends que ça vaut 40 000 €, ce qui est déjà une belle somme, mais j'ai mal entendu, à cause du moteur NSU qu'on a mis en route « Non, son prix de vente, c'est 140 000 € ! » « Himmelkreutz Sakrament ! », comme dit Prosit Luckner dans *La Mine de l'Allemand perdu de Blueberry* (une BD de 1972, l'année de la moto, ndr). Il s'agit pas de la faire tomber...

Le propulseur d'une voiture, la NSU Prinz

Il est assez peu connu que c'est un Français, Jean Murit, concessionnaire parisien bien établi, qui commanda sa première moto à Friedel Münch.

Ce dernier s'était fait une jolie réputation en Allemagne, en préparant des Horex pour la course dans les années 50. Murit alla le trouver dans sa campagne, au nord de Francfort, et lui laissa carte blanche – et surtout chèque en blanc – pour lui construire une moto taillée pour l'autoroute et les hautes vitesses. Münch trouva le propulseur dans une voiture, la NSU Prinz, et piocha dans sa banque de pièces Horex pour la transmission. Le bonhomme s'était organisé un petit atelier et se faisait une spécialité de l'usinage de gros freins à tambour, qu'il installa bien évidemment sur sa moto. Mécanicien de génie à qui rien ne faisait peur, il conçut lui-même son cadre car



Si la Mammuth est taillée pour la ligne droite, elle est aussi étonnamment agile pour son gabarit.



1- Côté distribution, la Mammuth donne tout de suite l'impression d'une moto hors normes. 2- Sur la Munch, on se sent intégré « dans » la machine. Son ergonomie est assez étonnante et pas assez soulignée. 3- La roue arrière est en Elektron, les rayons ne résistaient pas... 4- La platine instrument intégrée au phare est aussi maousse avec, au-dessus du tachymètre et du compte-tours, voltmètre et pression d'huile.

aucun sur le marché ne pouvait contenir le 4-cylindres NSU. Il s'inspira largement du featherbed Norton et aussi bien qu'un Anglais, il fit un réservoir à partir d'une tôle, mais avec une contenance de buveur de bière bavarois, 25 litres – et jusqu'à 46 sur commande spéciale ! Le moteur est porté à 88 chevaux dans sa version 1 200 cm³ – il sera réalesé en 1 300, 1 400 puis en 1 600 par la suite. Le bas moteur reste pratiquement d'origine, mais la culasse est polie dans les ateliers Münch et retravaillée pour accepter deux carburateurs Weber double corps. Le moteur reste suffisamment d'origine pour qu'à l'époque, on puisse confier sa Münch en révision chez un concessionnaire NSU automobile. Malin, mais en fait, beaucoup de propriétaires voulaient

que ce soit Friedel en personne qui réglât leur bécane, ce qui lui rallongeait pas mal ses journées. Münch a conçu la transmission primaire avec deux robustes pignons à taille oblique et un bras oscillant incluant un carter de chaîne étanche. Pour sortir du lot, le mécanicien allemand a également fait appel à une fonderie voisine pour plusieurs pièces réalisées en Elektron. C'est un alliage *made in Germany* à base de magnésium qui avait été développé pour les bombes de la Première Guerre mondiale. Le gros avantage, c'est sa légèreté, la densité de l'Elektron est de 1,8, contre 2,8 environ pour les alliages d'aluminium. Münch va en équiper sa bombe roulante, coulant des carters de transmission et de boîte de vitesses,

ainsi que la roue arrière (après avoir tordu les rayons des premières moutures) ou des parties de carrosserie. C'est ce qui distingue à l'heure actuelle une authentique Münch des répliques fabriquées en Allemagne par Mike Kron dont les carénages sont en polyester. La 1200 TTS pèse 260 kg à sec, ce qui n'est pas si lourd que ça. Compte tenu du poids du moteur et comparé, par exemple, aux japonaises six-cylindres des seventies,

Pour les Américains avides de « highway »

Christophe Bodelot n'a pas résisté à l'envie de rouler sur la Mammuth, et une fois remise en route, lui a collé 1000 bornes en faisant un aller-retour

à Saint-Malo ! À deux dessus, l'autoroutière lui a laissé cette impression : « *Les reprises dès les plus bas régimes sont franches, la cylindrée parle mais on ne sent pas le véritable coup de pied aux fesses comme sur la 1000 Vincent, par exemple. La puissance arrive entre 4 000 et 5 000 tr/min, et là, oubliez tout ce que vous connaissez, car c'est un déchaînement et aucune moto, jusqu'à ce jour, ne m'a causé une telle impression de puissance.* » À mon tour de monter dessus. La Mammouth impressionne par la largeur de son moteur, on s'attend à monter sur un engin disproportionné, mais les commandes tombent naturellement sous les mains, le siège digne de Mercedes est aussi un des plus larges qui soient. Mais pour lancer la machine, aïe, aïe ! L'embrayage est le point noir de cette machine, il est à sec, le levier a une course de quelques millimètres et il y a 12 mkg de couple à maîtriser ! La sélection est curieusement en configuration course,

avec la première en haut. Oubliez les quatre-cylindres nippons, celui-ci a définitivement quelque chose de différent, dans le bruit, dans son allonge, avec une once de rugosité bienvenue. En tout cas, il en a sous la poignée, ça se sent et les 200 km/h seraient encore aujourd'hui pour lui une formalité. Mais le plus surprenant est l'agilité de la machine, rendue possible grâce à l'empattement court et un angle de colonne de seulement 22°, inhabituel sur une moto de cette cylindrée et de cette période. La 1200 TTS surprend en fait par son homogénéité. Les 1600 qui lui succédèrent, *dixit* notre confrère Alan Cathcart (*voir MR Classic n° 26*), souffraient pas mal de vibrations. Pour revenir à l'histoire de Münch, après la moto de Jean Murit, un journaliste-essayeur allemand, Ernst Leverkus, put essayer la machine et fut tellement enthousiasmé qu'il convainquit Münch de lancer une série en 1967. Le prix de 7 000 marks était assez salé pour l'époque

mais Münch allait toujours trouver des clients par la suite. Son credo était la personnalisation, en fonction des desiderata des clients. Quelques articles et ce fut l'emballage. Le mécanicien perfectionniste fut vite dépassé par les commandes et les délais pour obtenir une moto devinrent très, très longs. Ce n'est pas en Allemagne qu'il trouva le partenaire financier et organisateur qui lui manquait : Floyd Clymer était américain et avait fait fortune dans les magazines auto et moto. Il avait aussi repris Indian vers la même époque – ce qui fit un flop – mais la Münch tentait les Ricains avides de « highway ». C'est pourquoi avec les exportations qui allaient suivre, environ la moitié des Mammouth survivantes se trouvent de l'autre côté de l'Atlantique. Clymer mourut en 1970, mais il avait structuré la production puis donné les rênes à un compatriote, George Bell. Ce dernier avait le virus de la compétition et ayant racheté

« LA PUISSANCE ARRIVE ENTRE 4 000 ET 5 000 TR/MIN, ET LÀ, OUBLIEZ TOUT CE QUE VOUS CONNAISSEZ »

PREMIÈRE MOTO EUROPÉENNE QUI AFFICHAIT LA DEVISE « BIG IS BEAUTIFUL », LA MÜNCH A MARQUÉ LES ESPRITS



MAMMUTH LE FILM

En 2010, sortait *Mammuth*, un road-trip avec Gérard Depardieu juché sur une Münch.

Texte : GF - Photos : DR

C'est à Gustave Kervern et Benoit Delépine que l'on doit le road-trip *Mammuth*, mettant en scène Gérard Depardieu au guidon d'une Münch. Benoit Delépine revient sur le tournage : « Quand je fais un film avec Gustave Kervern, on cherche à joindre l'utile à l'agréable... On va voir des endroits qu'on aime ou des gens avec qui on souhaiterait travailler. Pour ce film, j'ai voulu avoir l'une des dernières motos que je ne connaissais pas, la Münch. Avec ça, le scénario avait quand même plus de gueule que si on avait mis Depardieu dans une Clio ! J'avais cette image de Gérard avec les cheveux longs sur une Münch : c'est lourd, c'est de la fonte, ça vient des années 70, ça traverse les âges et ça a un cœur gros comme ça... En fait, cet acteur et la Münch ont plein de points communs. Après de longues recherches, la production a fini par dénicher une *Mammuth* qu'un collectionneur allemand, Mike Kron, a bien voulu nous prêter mais on a eu quelques soucis. Le premier jour avec Depardieu dessus, une fille derrière - ça fait du poids... -, un démarrage en côte et une dizaine de prises, on a crâmé l'embrayage ! Heureusement, on a trouvé une boîte chez Angoulême

Embrayages, qui a travaillé dessus tout le week-end pour adapter des disques et qu'on puisse tourner la semaine suivante. La moto était chouchoutée comme un acteur, on avait même engagé un mécano pour veiller sur elle tous les jours durant le tournage. J'ai attendu la dernière scène pour l'essayer et ça a été une surprise... Sa maniabilité, sa puissance : c'est une super bécane. »



la production d'Helmuth Fath, il lança la marque sur les circuits avec un side-car piloté par Horst Owsle et la moto solo URS par Karl Hoppe. Le premier remporta de nombreux succès, ce qui accapara pas mal Friedel Münch, au détriment des clients qui attendaient toujours leur moto. Avec le service course qui menait grand train et des rentrées d'argent limitées vu l'embouteillage à la production, une première faillite fut prononcée en 1971. Münch rebondit ensuite avec des partenaires allemands, des sociétés du voisinage qui étaient dans tout autre chose et qui se piquèrent d'être le partenaire business du sorcier d'Ossenheim. Hassia et Henke se succédèrent avec le projet d'une nouvelle machine, un trois-cylindres deux-temps, qui ne verra pas le jour.

En 1974, la *Mammuth* de série atteignit 100 chevaux avec la TTS 1300 à injection Kugel-Fisher. À partir de 1977, Friedel Münch reprit son autonomie et tira un trait sur les rêves de grande marque qui n'étaient pas forcément les siens. Il continua à fabriquer ses motos dans son atelier, à son rythme, et à entretenir celles de ses clients. Il allait faire grossir encore la *Mammuth* avec la 1600 TTS (1 527 cm³) et la Titan 2000 (1 996 cm³), unique moto turbocompressée construite pour un comte allemand. Première moto européenne qui affichait clairement la devise « *big is beautiful* », la Münch a marqué les esprits motards et sa double optique globuleuse sera copiée par la suite par Triumph ou Harley. Mais cette moto restera définitivement à part, personne n'a réussi à dégraisser le *mammouth*... ♦



1- La descente de la béquille, c'est rien... c'est l'étape précédente qui relève de l'athlétisme. 2- Tout au long de sa production, Münch est toujours resté fidèle aux freins à tambour, de fabrication maison. 3- Après les carbs Weber double corps, Münch a été l'un des pionniers à adapter l'injection sur ses motos.

MÜNCH MAMMUTH 1200 TTS

► Moteur, transmission

4-cylindres, 4-temps, simple ACT, 2 soupapes par cylindre, 1177 cm³ (alésage-course : 75 x 66,6 mm), taux de compression 8,5 à 1, alimenté par 2 carburateurs Weber double corps ø 40 mm. Embrayage multidisque en bain d'huile. Boîte de vitesses à quatre rapports. Démarrage électrique.

► Puissance

88 ch à 6000 tr/min
11,3 mkg à 2800 tr/min

► Partie-cycle

Cadre : tubulaire en acier double berceau
Suspensions : fourche télescopique Rickman, combinés amortisseurs
Freins : tambour double came 250 mm à l'avant et tambour simple came 250 mm à l'arrière
Pneus : 3,50 x 19 (av), 4,00 x 18 (ar)
Dimensions : empattement 1410 mm, poids env. 250 kg à sec