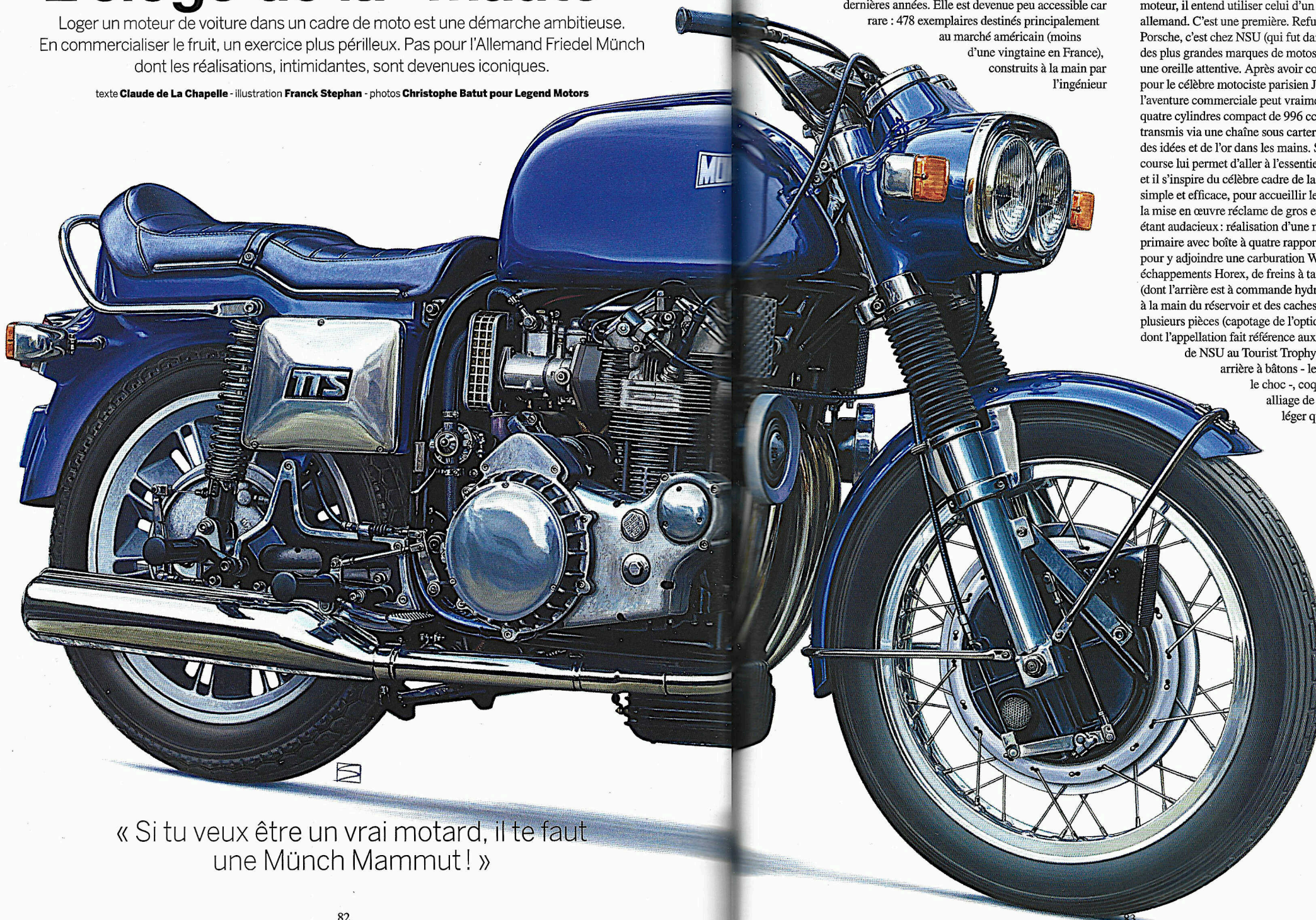


MOTO  
MÜNCH MAMMUT 1200 TTS

# L'éloge de la "mauto"

Loger un moteur de voiture dans un cadre de moto est une démarche ambitieuse. En commercialiser le fruit, un exercice plus périlleux. Pas pour l'Allemand Friedel Münch dont les réalisations, intimidantes, sont devenues iconiques.

texte **Claude de La Chapelle** - illustration **Franck Stephan** - photos **Christophe Batut pour Legend Motors**



À moins de quatre-vingt-dix mille euros, il est difficile de trouver une belle Münch Mammut des 60s ou 70s en petites annonces ou lors de ventes aux enchères. On a vu un exemplaire changer de mains à cent trente mille euros, témoignant de l'enthousiasme généré par cette brûleuse d'asphalte à nulle autre pareille. À l'origine, elle valait déjà quasiment le triple d'une moto "classique" de bonne facture comme la Honda 750 CB ou la Kawasaki 900 Z1. Sa cote a explosé ces dernières années. Elle est devenue peu accessible car rare : 478 exemplaires destinés principalement au marché américain (moins d'une vingtaine en France), construits à la main par l'ingénieur

en aéronautique Friedel Münch lui-même, entre 1966 et 1978. Moins d'une moto par semaine. De l'artisanat haut de gamme, un travail de mécanicien de première classe. Formé chez Horex (un constructeur allemand ayant vu le jour en 1923) où il œuvrait au service compétition, Friedel subit la fermeture de l'usine en 1960. À 33 ans, il rachète l'outillage et le stock et décide de voler de ses propres ailes. Son idée ? Construire la moto la plus puissante du monde. Mais n'ayant pas les moyens financiers de développer son moteur, il entend utiliser celui d'un constructeur automobile allemand. C'est une première. Refus de Volkswagen et Porsche, c'est chez NSU (qui fut dans les années 50 l'une des plus grandes marques de motos du monde) qu'il trouve une oreille attentive. Après avoir construit une machine pour le célèbre motociste parisien Jean Murit, dès 1966, l'aventure commerciale peut vraiment démarrer avec un quatre cylindres compact de 996 cc développant 55 chevaux, transmis via une chaîne sous carter étanche. Friedel a des idées et de l'or dans les mains. Son expérience de la course lui permet d'aller à l'essentiel, sans sortie de route, et il s'inspire du célèbre cadre de la Norton Featherbed, simple et efficace, pour accueillir le moteur de NSU. Mais la mise en œuvre réclame de gros efforts, l'accouplement étant audacieux : réalisation d'une nouvelle transmission primaire avec boîte à quatre rapports, travail sur la culasse pour y adjoindre une carburation Weber, adaptation des échappements Horex, de freins à tambour double came (dont l'arrière est à commande hydraulique), façonnage à la main du réservoir et des caches latéraux, création de plusieurs pièces (capotage de l'optique NSU Prinz TTS dont l'appellation fait référence aux nombreuses victoires de NSU au Tourist Trophy, tableau de bord, roue arrière à bâtons - les rayons ne tenant pas le choc -, coque...) en Elektron, un alliage de magnésium 33 % plus léger que l'aluminium. Tous ces

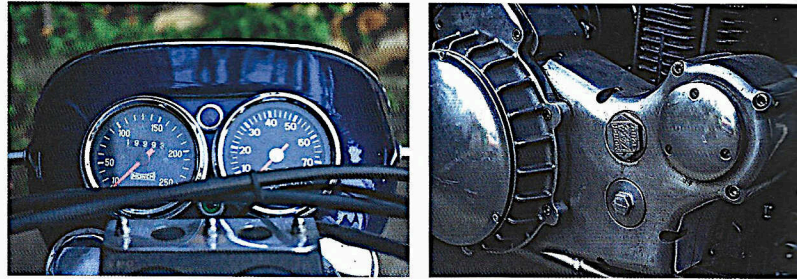
« Si tu veux être un vrai motard, il te faut une Münch Mammut ! »

La Münch 1200 TTS, avec son moteur quatre cylindres NSU, est un choc visuel et culturel.

Haute, volumineuse, imposante, la Münch Mammüt de 1972 frôle la barre des 300 kilos.



Pour encaisser le couple généreux du bloc NSU, les rayons ne tenant pas le choc, la roue arrière est dotée de bâtons.



efforts permettent de contenir le poids à moins de 300 kg en ordre de marche, et d'offrir à la Münch une maniabilité et une certaine vivacité que sa silhouette trapue ne laisse pas présager. Côté look, faut reconnaître, c'est du brutal ! Tout rentre au chausse-pied, l'important étant que cela fonctionne et qu'importent les radiateurs d'huile disgracieux de part et d'autre du réservoir, ils ont leur raison d'être : refroidir les 6,5 litres d'huile du mastodonte. Au salon de Cologne 1967, la Münch attire la curiosité et les premières commandes tombent. La cylindrée augmentera au fil des modèles et chaque moto peut recevoir des options, y compris pour augmenter les performances. Ce qui incitera l'ancien pilote et éditeur américain Floyd Clymer à investir dans l'entreprise, mais son décès, peu de temps après, à 74 ans en 1970, ne lui permettra pas de voir grandir la marque outre-Atlantique. En 1968, la 1200 TTS, la version sport, voit le jour. C'est la machine la plus aboutie de Münch, produite à 450 exemplaires, devenue mythique : un moteur quatre cylindres face à la route, refroidi par air, de 1 177 cc délivrant via ses deux carburateurs Weber double corps de 40 mm 88 ch à 6000 tr/min et un couple exceptionnel de 11,3 mkg à 2800 tr/min qui permet à la Mammüt de passer de 0 à 100 km/h en 4 secondes, d'offrir de vives relances

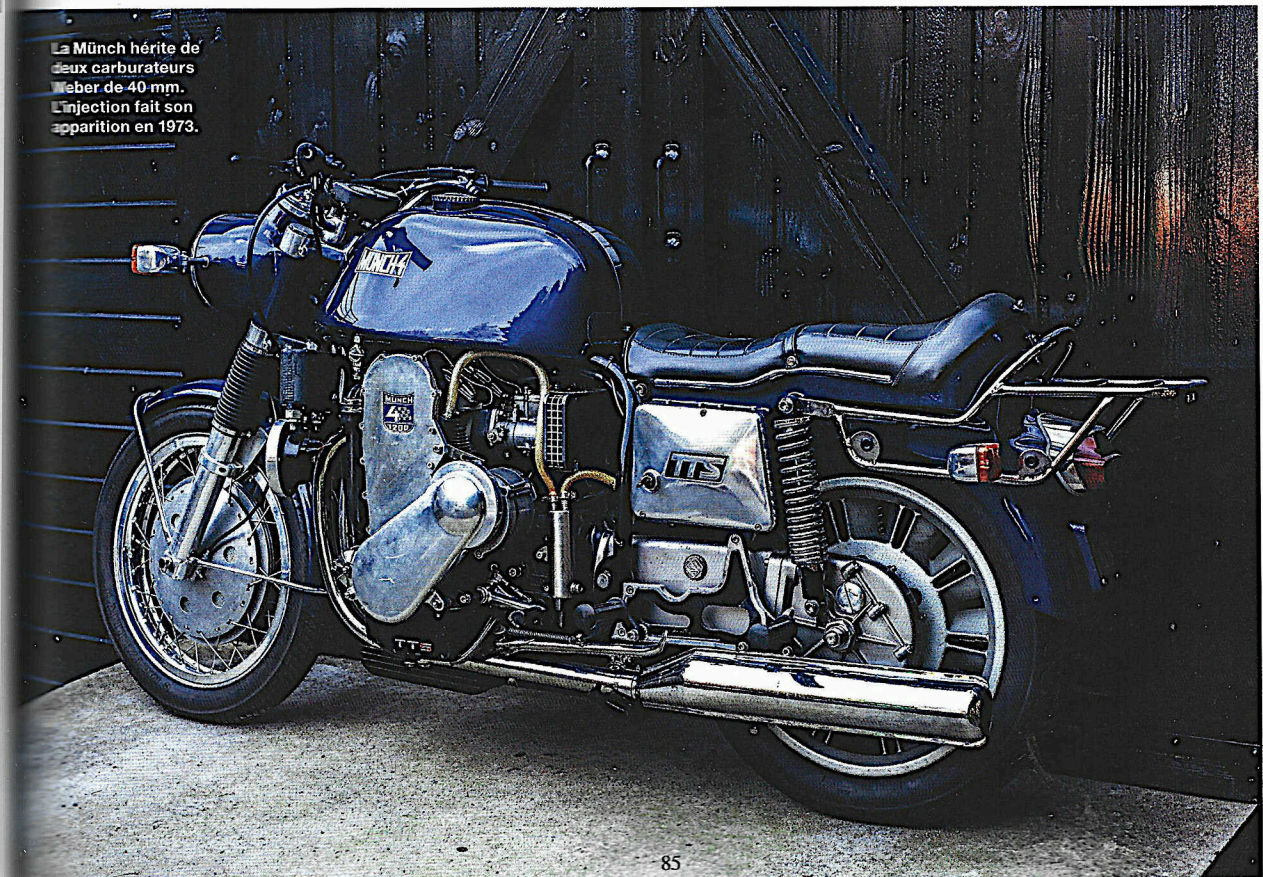
dès 4000 tr/min dans une sonorité rauque et de franchir la barre des 200 km/h sans s'essouffler. Chère, malmenée par les motos européennes et japonaises qui rivalisent de performances, la Münch (qui innove en 1973 avec la TTSE de 104 chevaux en étant la première moto de "série" à injection) ne trouve pas la clientèle lui permettant d'assurer sa pérennité. L'atelier ferme en 1980. La marque Münch étant déposée (en 2000, elle est relancée en utilisant des moteurs d'Opel Calibra turbo de 260 ch), Friedel, contre vents et marées, poursuit, seul, son activité sous le nom Mammüt avec des modèles comme les Titan 1800 cc et Titan 2140 cc, équipées de compresseur. Toujours cette idée de faire plus gros, plus puissant, plus démesuré. Décédé en 2014, Friedel, qui vivait modestement, habité par l'amour de la mécanique au sens large du terme, aura réussi son pari : concevoir une moto hors du commun pour rouler à l'extraordinaire. Une moto admirée par des collectionneurs avertis comme Jay Leno ou Malcolm Forbes, qui en possédait deux, dont une offerte par l'actrice Elizabeth Taylor. Elle fut, plus proche de nous, immortalisée en 2010 dans le film *Mammuth*, avec Gérard Depardieu dans le rôle principal à son guidon, un hommage à la mesure de son pedigree, vu par 900000 spectateurs en salle en France. La

Friedel Münch aura réussi son pari : concevoir une moto hors du commun pour rouler à l'extraordinaire.

Le radiateur d'huile ne cherche pas à faire joli, mais à refroidir 6,5 litres de lubrifiant.

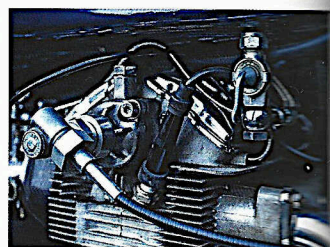


La Münch hérite de deux carburateurs Weber de 40 mm. L'injection fait son apparition en 1973.





L'optique de  
NSU Prinz est  
la signature  
stylistique de la  
Münch 1200 TTS



La Münch est  
disgracieuse,  
mais aime la  
curiosité et impose  
le respect.



Münch Mammut 1200 TTS millésime 1972, dans une livrée bleu navy, qui illustre cet article a été vendue récemment par Christophe Bodelot, aux commandes de Legend Motors, une enseigne de référence à Lille spécialisée dans les motos d'exception. Autant dire que le maître des lieux ne se laisse pas impressionner par la première mécanique venue. Concernant la Münch, sa simple évocation le transporte de joie. « Plus jeune, je m'étais offert une Kawasaki 1300 Z, un six cylindres qui ne manquait pas de ressources, mais mon père m'a dit: "Si tu veux être un vrai motard, il te faut une Münch Mammut!" Cette phrase a toujours résonné sous mon casque et cette machine m'a toujours fait rêver. » Lors d'un road trip aller-retour entre Lille et Saint-Malo, Christophe a pu prendre la mesure de la moto phénoménale. « Chevaucher une Münch est une chance, un cadeau de la vie! Elle est démente à tous points de vue! Elle est très haute et très volumineuse, débordante, imposante même, offrant une position de conduite magistrale, dans un esprit Béhème si l'on devait trouver une référence. Comme elle est lourde, ce n'est pas un foudre de guerre, elle joue avant tout sur le couple, il faut qu'elle prenne son élan, c'est même indispensable en ville où une certaine vitesse est nécessaire pour qu'elle puisse se balancer et se manœuvrer

efficacement. Elle exige une bonne paire de bras et mieux vaut ne pas être trop court sur pattes pour être serein. Une fois passé le cap des 5000 tours, elle semble ne plus vouloir s'arrêter d'accélérer, c'est impressionnant, comme si la poignée de gaz effectuait une rotation à 180 degrés. Elle en veut toujours plus, mais on sent que la moto ne suit pas, c'est au pilote de décider d'en finir, de placer le curseur selon son degré d'engagement. Aujourd'hui, cette moto n'a plus de sens dans sa définition, c'est un monument historique. Elle était taillée pour aller aux Éléphants ou à des concentrations du même ordre où il fallait carburer au courage et à l'envie de se dépasser. Ce qui est certain, c'est que son propriétaire doit aujourd'hui se montrer généreux avec les autres, perdre du temps à répondre aux questions des curieux car elle suscite un intérêt incroyable de tous les instants. » Christophe Bodelot a intégré la confrérie des rouleurs de Münch (« la Franc-maçonnerie » plaisante-t-il). Via le réseau tissé par Legend Motors et son expérience, il peut vous dénicher une Münch bien sous tous rapports, en évitant les reconstructions partielles ou les contrefaçons, si vous lui en donnez le temps et les moyens. Selon Christophe, l'investissement en vaut la peine, car la Mammut est une valeur sûre « et quand même plus sexy qu'un livret A ». ■

« Chevaucher une Münch est une chance, un cadeau de la vie!  
Elle est démente à tous points de vue! » Christophe Bodelot