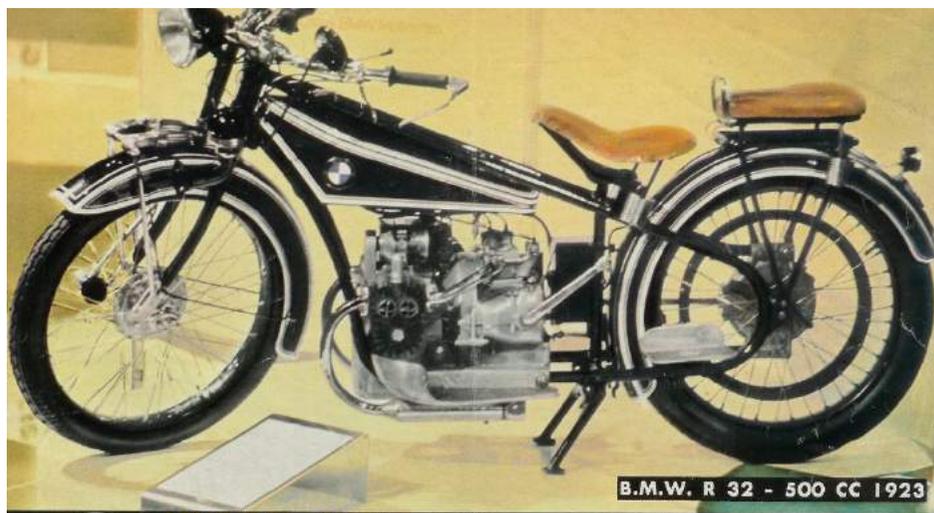


# BMW :

## La légende du flat-twin

\* \* \*



*L'ancêtre de toutes les BMW.*

*Auteur/Editeur : Jairbelaz*

Du même auteur :

- 236 marques d'automobiles françaises (2017)
- Artistes & chansons (2012)
- Avant les japonaises il y avait les françaises (2009, 2018)
- Camions français (2018)
- Ceux qui ont fait l'automobile (2007)
- Historique SIMCA (2013, 2017)
- La légende du flat-twin B M W (2006)
- Souvenirs d'A à Z (2010)

L'origine de cette marque prestigieuse, remonte à un certain Gustav Otto (fils de Nikolaus Otto, inventeur du cycle à quatre temps), fondateur en 1911, de la société aéronautique « Gustav Otto Flugmaschinen Fabrik ». En 1916, celle-ci fusionne avec la « Rappmotoren-Werke », pour former la « Bayerische Flugzeug-Werke » (BFW).

La première guerre mondiale contribue à l'essor de ce nouveau groupe industriel, dont la production est essentiellement destinée à l'armée allemande. Après la défaite de l'Allemagne, la « BFW » doit envisager sa reconversion. Les responsables de la firme, pensent que le marché de la moto devrait connaître un développement intéressant, car moins chère que l'automobile et moins complexe à fabriquer la motocyclette pourrait satisfaire une clientèle importante.

La « BFW », décide donc d'abandonner progressivement la construction d'avions, pour s'engager dans la production de motos.

En 1921, deux ingénieurs de la société, Max Fritz et Martin Stolle, réalisent un moteur à deux cylindres à plat, peu poussé mais très robuste. Ce groupe est produit en petite série et livré à quelques

constructeurs de motocyclettes, dont la firme « Victoria » assez réputée à l'époque.

En 1922, un premier modèle, « l'Hélios » est lancé à titre d'essai, mais ne connaît qu'une diffusion limitée.

Le véritable départ de la marque se situe en 1923, avec la présentation au salon de Paris de la « R32 », prévue pour une production régulière. La société change de nom et devient la Bayerische Motoren Werke : B M W (fabrique de moteurs de Bavière).

La R32 est équipée du moteur bicylindre à plat conçu en 1921, mais Max Fritz a l'idée géniale de le situer transversalement par rapport au cadre. Cette solution rationnelle, abaisse le centre de gravité de la machine et procure un bon équilibre, qui caractérisera toutes les futures BMW. L'ingénieur Fritz a aussi imaginé d'autres innovations techniques, la principale étant la transmission par cardan, grande première à l'époque qui contribuera au succès de la marque.

Le moteur de la R32 développe une faible puissance, mais fait preuve d'une grande souplesse et d'une étonnante fiabilité; sa vocation touristique exclue toute utilisation sportive. Mais BMW pense à la compétition et aux retombées commerciales en cas de succès. Les techniciens réétudient le moteur, modifient la culasse, adoptent les soupapes en tête, et la première BMW de

course la « R37 », va immédiatement devenir une des meilleures machines de compétition, avec les pilotes : Henne, Stelzer, Stoenius...

La suprématie des marques anglaises, est alors détrônée par ce nouveau venu, sans expérience dans la compétition. De 1924 à 1930, BMW remporte 90 victoires dans des conditions indiscutables. La preuve est faite, le flat-twin bavarois a des qualités exceptionnelles.

Au début de 1930, BMW s'attaque aux records de vitesse avec le pilote Ernest Henne au guidon de machines à compresseurs, parfois munies de carénages intégraux : 205 records sont battus entre 1930 et 1939, l'un d'eux tiendra jusqu'en 1951...

Durant cette période, la production des motos de tourisme va connaître une croissance exceptionnelle, parallèlement à la branche automobile lancée en 1928, suite au rachat de la firme « Dixi-Werke » à Eisenach. De nombreux modèles se succèdent au catalogue entre 1925 et 1940, tous dérivés de l'étalon de référence la « R32 ».

Pendant la guerre, les « R71 » et « R75 », participent aux campagnes les plus dures, surtout en Russie, où elles font preuve d'une extraordinaire résistance.

Les usines de Munich sérieusement endommagées, sont sous le contrôle des forces alliées

d'occupation, qui ne favorisent pas une reprise des activités industrielles de l'ancien Reich allemand. Les ateliers d'Eisenach situés dans la zone Soviétique, ne seront plus utilisés par BMW. Pourtant les activités reprennent lentement à l'usine de Munich, la fabrication des motos reprend dès la fin des hostilités, la branche automobile ne redémarre qu'en 1951, avec le type « 501 ».

Presque sans concurrence (\*) en Allemagne, BMW profite de son image de marque, pour conquérir une nouvelle clientèle. La production de monocylindre de 250 cm<sup>3</sup> (R24 et R25), atteint 9 000 exemplaires en 1949

Vers 1950, le marché de la motocyclette se trouve concurrencé par celui des voitures économiques, fabriquées en quantité importante. En dépit de nouveaux succès sportifs, les ventes de motos sont de plus en plus difficiles. La gamme automobile trop chère et trop élitiste, connaît aussi une désaffection progressive. En 1959, BMW est au bord de la faillite, la sortie de la berline « 1500 », présentée en 1961, sauve l'entreprise, qui redémarre grâce à la réussite technique de ce nouveau modèle, à son succès commercial, et à l'arrivée d'un nouveau dirigeant le Dr. H Quandt.

Les chaînes des usines de Munich, continuent pourtant de sortir une gamme de motos toujours

noires, et toujours animées par le vieux flat-twin continuellement amélioré.

La fin des années 60, connaît une renaissance du marché des deux-roues, la firme se décide à rajeunir sa production et propose des couleurs moins tristes que le noir. La gamme s'élargit en puissance avec les « R90 et R90 S ».

Les marques italiennes et surtout japonaises deviennent des concurrentes très agressives, les BM ne cherchent pas à contrer ses rivales sur le plan des performances et de la puissance des moteurs, elles préfèrent conserver leur image traditionnelle de grandes routières confortables, fiables et polyvalentes.

Pourquoi les « BM » sont-elles choisies par les livreurs de journaux, qui attelées à un Side-car souvent surchargé, cumulent des centaines de milliers de kilomètres ? C'est qu'aucune autre moto n'est capable d'assurer ce transport, avec le confort des pilotes. Les motards de la gendarmerie nationale, et les C R S, apprécient aussi toutes les qualités de maniabilité et de fiabilité des machines bavaroises.

\* Il y a D K W, qui est spécialiste du moteur 2 temps en 350 et 500 cm<sup>3</sup>, et N S U fabricant de 250 et 350 cm<sup>3</sup>, à haut rendement, réputées en course et en moto-cross.

## Les grandes étapes de la carrière du flat-twin de Munich.

\* \* \* \* \*

1921 : conception du premier flat-twin, par l'ingénieur Martin Stolle, cylindrée 486 cm<sup>3</sup>, puissance 6,5 CV à 2 800 t/mn.

1923 : présentation de la R32 au salon de l'auto à Paris, conçue par Max Fritz, avec toutes les caractéristiques spécifiques à BMW : moteur bicylindre à plat disposé transversalement et transmission par cardan.

1925 : première monocylindre de 250 cm<sup>3</sup>.

1929 : Ernest Henne établit le record du monde de vitesse en moto avec 216 Km /h, sur la Ingolstädter Landstrasse à Munich.

1935 : la R12, une 750 cm<sup>3</sup>, est la première moto à être équipée d'une fourche télescopique avant.

1936 : les R5, BMW de course sont équipées de compresseur monté en bout de vilebrequin, avec deux arbres à cames.

1937 : Ernest Henne, atteint 279,5 Km/h record mondial de vitesse valable jusqu'en 1951.

1938 : la 100 000<sup>e</sup> moto sort de l'usine de Munich.

1939 : double victoires en Angleterre à l'île de Man, où les deux premières places sont arrachées aux marques anglaises.

1941 : sorti de la R75 avec Side-car, pour l'armée allemande.

1950 : présentation des R50/1 et R50/2, premières 500 conçues après la guerre.

1955 : suspension arrière sur les R26, R50 et R69.

1960 : la R69 S atteint 175 Km/h, c'est la moto de tourisme la plus rapide du moment, et la plus appréciée des motards.

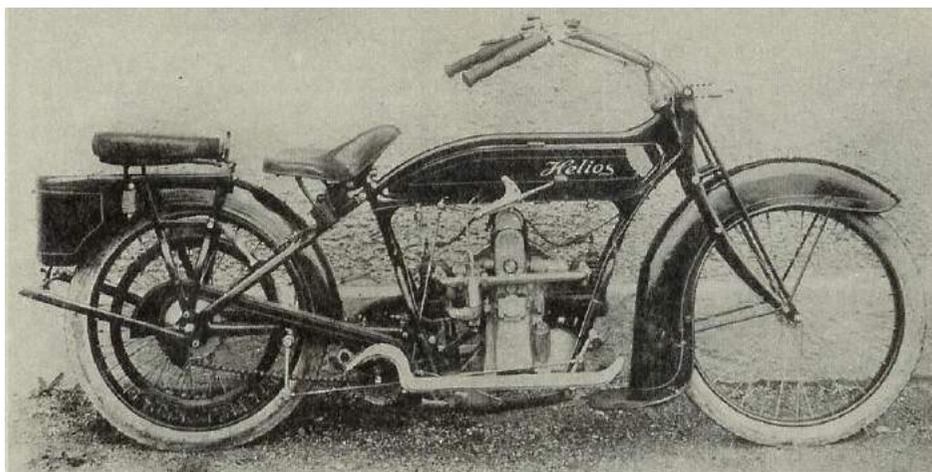
1973 : apparition des grosses R90/6 et R90 S.

1976 : sortie de la première moto de série à carénage intégral la R100 RS.

1981 : Hubert Auriol gagne le Paris Dakar avec une R 80 GS.

1982 : lancement des R 80 ST et R 80 RT.

1983 : BMW fête le soixantième anniversaire du flat-twin, et Auriol remporte de nouveau la victoire au rallye Paris Dakar.



*Le passé : c'est l'« Hélios » avec le premier « flat-twin » de 486 cm<sup>3</sup>, monté longitudinalement, et transmission par chaîne. Apparu en 1922, ce modèle eut une carrière très éphémère.*

*Les renseignements qui ont servi à la rédaction de ce résumé de l'histoire de B M W proviennent de différents documents conservés dans mes archives, et en particulier d'un article de Didier Laine, paru dans la revue Auto - Moto de décembre 1983.*

JAIRBELAZ 2006  
Modifié 2017

**R 50 de 1955**



**R 80 RT de la gendarmerie**

