

ESSAI LATÉRALES



## L'éternel retour

*Soixante-douze années séparent la BMW R12 de la Chang-Jiang M1M toujours produite en Chine ! Même la Royal-Enfield Bullet ne peut se targuer d'une telle longévité. Le temps d'un essai, nous avons réuni l'arrière grand-mère et sa lointaine descendante, construites autour de la même base mécanique, l'incorruptible flat-twin à soupapes latérales de 750 cm<sup>3</sup>.*

# BMW R12 – Chang Jiang 750 M1M

TEXTE : MARC BERTRAND PHOTOS : FABRICE BERRY

Juliet 2007, un vieux monsieur s'approche pour nous conter ses souvenirs: « C'est des Béhèmes de la guerre, ça... Oh, je les reconnais, on en a vu passer pas mal dans les années '40 ? ». Pour ce qui est de la BMW R12, l'ancien ne s'est pas trompé. En revanche, concernant la CJ 750, même dans les pires cauchemars qui prévalaient du temps de la guerre froide, l'armée Chinoise n'a jamais franchi le Yang-Tsé-Kiang pour envahir Montigny-les-Cornuilles. Et cette moto n'est pas une nécessité de plus, lancée sur le marché pour flatter la fibre nostalgique de l'humotardus classicus. A nouveau importée en France, la CJ 750 est l'ultime descendante de la célèbre BMW. Ce sont les aïeux de l'Histoire qui lui ont permis de traverser six décennies et c'est avec la mondialisation qu'elle nous revient aujourd'hui. Une vraie moto ancienne neuve, en quelque sorte. Et tant qu'à l'essayer, autant la comparer avec une de ses lointaines ancêtres. Ça tombe bien, il y a justement une BMW R12 dans le parking de *Moto Revue Classic*, propriété de Jérôme, rédacteur-en-chef de *Tatouage Magazine*. Le point commun de ces deux bécanes, c'est le moteur de 745 cm<sup>3</sup>. En 1928, il apparaît pour la 1<sup>re</sup> fois avec la BMW R62. Considérable pour l'époque, cette cylindrée est parfaitement adaptée à la surcharge d'un side-car. Mais le cadre

en tubes de la R62 supporte mal une telle contrainte et en 1929, le « 78 x 78 » prend place dans un cadre en tôle emboutie bien plus rigide. Ce modèle est baptisé R11. En 1935, BMW se distingue en lançant la R12, considérée comme la première moto construite en grande série avec une fourche télescopique à amortissement hydraulique. Ce modernisme n'empêche pas BMW de rester fidèle au cadre rigide démodé de suspension arrière pour accueillir l'éprouvé flat-twin issu de la R62, via la R11. Alors que de lourds nuages menacent la paix du Monde, la R12 est produite massivement pour équiper l'armée allemande. En 1938, BMW revient au cadre tubulaire pour équiper sa nouvelle R71 d'une suspension arrière coulissante. Le moteur est toujours le 745 cm<sup>3</sup> de 78 x 78 mm. Et c'est un an plus tard que l'Histoire s'en mêle...

**78 au carré**

À la veille de la guerre, l'Allemagne et l'URSS signent un traité de non-agression qui comporte également des échanges techniques. Selon Constantin Parvulesco, auteur du livre *50 ans de motos russes*, les nazis transmettent aux Soviétiques les plans et cinq exemplaires de la BMW R71. Dès 1940, les Russes commencent à en construire une copie rebaptisée M72 dans leurs sites de production automobiles de Moscou et de Leningrad. Au prin-



Bien que dotée d'une suspension AR, la CJ 750 souffre d'une direction plus lourde que la BMW R12.

**Fiche technique**  
Chang-jiang 750 M1M

Moteur : bicylindre à plat, quatre temps, refroidi par air, simple arbre à cames central, deux soupapes latérales par cylindre.  
Alésage X course : 78 x 78 mm  
Cylindrée : 745 cm<sup>3</sup>  
Puissance : 24 ch à 4 500 tr/min  
Taux de compression : 6 à 1  
Alimentation : deux carburateurs 12 Ø 26 mm  
Allumage : batterie-bobine  
Mise en route : kick et électrique  
Embrayage 51-dague à sec  
Boîte de vitesse : 4 rapports + marche arrière commandés par sélecteur double-branche au pied gauche  
Transmission : par arbre à cardan et couple conique  
Cadre : tubulaire à berceau fermé  
Suspensions : AV à fourche téle-hydraulique, AR coulissante  
Freins : à tambour simple cane Ø 200 mm AV et AR (disque AV en option)  
Pneus : 3,50 X 15, roues AV et AR interchangeables  
Capacité réservoir : 24 l  
Poids : 210 kg (350 atelles)  
Prix : 5 000 € (5 700 € atelles)  
Années de production : années '60 à nos jours, suivant de nombreuses modifications  
Importateur : Mavip Motors France, 7 rue Louis-Lévesque, 78420-Campbre-sur-Seine, Tél. : 01 39 14 64 62, www.mavip-motors.fr

Le fouillis de câbles et de fils électrique ne donne pas un aspect très fini. Le démarreur est au-dessus du bloc et le carter AV abrite l'alternateur 12 V. Le levier de vitesses à main facilite la recherche du point mort.



La « Béhème » chinoise, c'est le fossile et le marteau !



Sur le réseau secondaire, la Chang-jiang 750 M1M s'accommode tranquillement d'une conduite enroulée.

temps 1941, ils érigent à Kharkov, en Ukraine, une usine totalement consacrée à la production de la M72. Et en juin de la même année, les nazis déclenchent l'Opération Barbarossa et envahissent l'Ukraine. Dans l'urgence, les Soviétiques démontent les sites d'assemblage de la M72 vers Gorki, à l'Est de Moscou. La production reprend, mais les motos sont légèrement modifiées pour ne pas servir, au cas où, de pièces de rechange à l'armée allemande. Ainsi, ils changent les diamètres d'axe de piston, des cotés de filetages, la taille des cannelures de moyeux de roues... Pendant ce temps, pour satisfaire une commande militaire, Harley-Davidson copie à son tour la R71 pour fabriquer la XA équipée du fameux flat-twin de 750 cm<sup>3</sup> à soupapes latérales. Ce sera la première Harley dotée d'une suspension AR coulissante. L'Allemagne vaincue, les alliés reprennent à leur compte les restes technologiques de l'industrie allemande. En France, le Centre de Montage et de Réparation (CMR), issu de la réquisition, dès 1944 des ateliers de maintenance allemands, reprend la fabrication de la R12 et de la R75, avant de développer un modèle spécifique proche de la R71 (cadre en tube et suspension arrière coulissante) qui deviendra la Cemec, puis la Ratier L7... toujours avec l'incontournable "78 x 78" ! Même les Suisses s'y mettent, avec l'Universal B30 motorisée par le 750 "latérales" accouplé à une boîte à 12 rapports, destinée à l'armée.

### Toujours plus à l'Est

Au cours des années 50, les Soviétiques continuent de produire la M72. La fabrication va se diversifier à Irbit, au-delà de l'Oural, dans l'usine IMZ (Irbitskiy Motocyclezny Zavod, littéralement usine de motos d'Irbit) et à Kiev en Ukraine, chez KMZ (on vous laisse traduire). Les Soviétiques ayant également mis la main sur l'usine BMW d'Eisenach, désormais en RDA, ils travaillent à l'évolution du moteur de la M72 pour en faire un culbuté de 650 cm<sup>3</sup> qui deviendra la M61, ancêtre de l'IMZ 750 toujours fabriquée de nos jours à Irbit dans l'usine Ural. À Kiev,

### Fiche technique

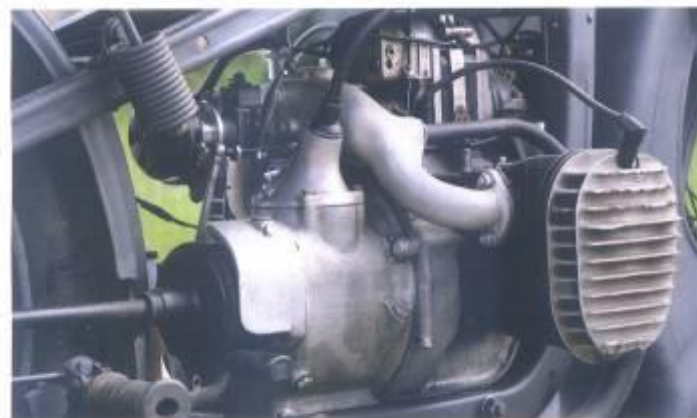
#### BMW R12

**Moteur** : bicylindre à plat, quatre temps, refroidi par air, simple arbre à cames central, deux soupapes latérales par cylindre.  
**Alésage X course** : 78 x 78 mm  
**Cylindrée** : 745 cm<sup>3</sup>  
**Puissance** : 18 ch à 3 400 tr/min  
**Taux de compression** : 5,2 à 1  
**Alimentation** : un carburateur Solex de Ø 30 mm (Som de Ø 25 mm d'origine)  
**Allumage** : magnéto Bosch  
**Mise en route** : kick  
**Embrayage** : bi-disque à sec  
**Boîte de vitesses** : 4 rapports commandés par sélecteur manuel au réservoir  
**Transmission** : par arbre et couplet conique  
**Cadre** : en tôle emboutie rivetée  
**Suspensions** : AV à fourche télé-hydraulique (AR rigide)  
**Freins** : à tambour simple came Ø 200 mm AV et AR  
**Pneus** : 3,50 X 19, roues AV et AR interchangeables  
**Capacité réservoir** : 14 l  
**Poids** : 185 kg  
**Cote** : environ 5 000 €  
**Années de production** : 1935-1942

le 750 à soupapes latérales est à nouveau recyclé dans une nouvelle partie-cycle à suspension oscillante et side-car à roue motrice, la K750, qui donnera naissance à la Dnepr MT 12 qui restera produite jusque dans les années '70. Quant à la M72, elle est refilée en 1957, avec l'outillage de l'usine de Gorki, à la Chine Populaire qui la produit dans les sites de la Chang-Jiang Aircraft Manufacturing Company où sont fabriqués les avions de chasse CJ 5 et CJ 6. C'est le dernier volet de l'histoire. À leur tour, les Chinois y vont de leurs modifications et font évoluer le bon vieux 750 en un nouveau moteur à soupapes en tête baptisé M1S (essai dans MRC 32), sans interrompre pour autant la fabrication du "78 x 78" latérales (type M1M) qui reçoit, au fil des ans, un nouvel allumeur monté à l'extérieur du carter d'allumage, un alternateur et un démarreur en



**La première fourche télé-hydraulique construite en grande série. Notez l'intégration de la biellette de commande de frein à l'intérieur du tambour.**



**Dépourvue de suspension AR, la BMW R12 secoue son pilote sur les bosses.**

**Le flat-twin de la R12 est alimenté par un seul carburateur. La pipe d'admission est doublée d'un tube de réchauffage pour prévenir les phénomènes de givrage par temps froid.**

La R12 est à la moto militaire ce que la Jeep est aux 4x4

## BMW R12 / CHANG JIANG M1M

12 V. Mais il est toujours associé au culte à suspension coulissante, avec les leviers de guidon inversés, les silencieux d'échappement en "queue de poisson" et peut être accouplé à un side-car suspendu sur ressort à lames... comme en 1938 !

### Retrouvailles

Récemment restaurée, la R12 est donc prête à rejoindre les locaux de la société Mavip Motors France qui importe les CJ 750 en région parisienne.

La prise en main de la BMW R12 de 1935 est celle d'une moto d'autrefois : enfoncement du "clou" de contact sur le phare, appel de l'essence au titilleur du carbu, avance manuelle "plein retard", il ne reste plus qu'à kicker pour réveiller le bicylindre à soupapes latérales. La boîte est à commande manuelle, avec une grille en H, 1<sup>re</sup> en haut à gauche, 4<sup>e</sup> en bas à droite, comme sur une bagnole. Le pédale de frein placée à droite se commande au talon. Une fois en route, il suffit de penser à régler l'avance à l'allumage en repoussant le levier au pouce gauche et c'est parti. Les vitesses passent très bien et l'incroyable souplesse du moteur permet de se faufiler en ville en restant sur le 3<sup>e</sup> rapport. Quand ça se dégage, on passe la 4<sup>e</sup> et la

R12 atteint sa vitesse de croisière à 75-80 km/h sans effort. Malgré l'absence de suspension arrière, le confort est bon et s'il ne faut pas avoir à freiner brusquement, on se sent parti pour aller au bout du monde, tant sa robustesse et sa simplicité d'emploi semblent évidentes. Curieusement, la CJ 750 est plus difficile à appréhender. Même si elle offre l'agrément d'un démarreur électrique, la rusticité de ses commandes n'en fait pas pour autant une moto "presse-bouton". L'encombrant sélecteur double-branché placé au pied droit est d'un maniement très rustique. Au guidon, les leviers inversés, comme sur la BMW, sont aussi doux que ceux de l'allemande sans en offrir la franchise d'exécution. Dès les premiers mètres, la lourdeur de la partie-cycle impose une conduite volontaire, mais sans brusquerie, comme pour le verrouillage des rapports. Ajoutons à ça que la fourche est équipée de ressorts tarés dans pour la conduite en side-car et que le moteur, pourtant plus puissant d'après la fiche technique, s'avère finalement plus mou que celui de la Bébéme. Quant aux freins... Reste que si vous voulez vraiment rouler avec la dernière moto à soupapes latérales produite par l'un des derniers pays communiste, le choix de la M1M s'impose.

« Une R 12, ça t'emmène au bout du Monde et ça peut se réparer n'importe où. » Tel est le credo d'Éric Dumas, fondateur de l'Amicale R 12. Il a accumulé les kilomètres sur les pistes du Cachemire, de l'Asie centrale et de la Sibérie. Le 15 octobre prochain, il mettra le cap vers Ushuaia, avant de remonter sur les traces des Incas et les frontières de l'Amazonie.

Le temps d'une pause, on n'en finit pas de détailler les similitudes et les différences de ces lointaines cousines.

Tôle emboutie ou tubes, qu'importe le berceau pour le flat latérales



### Amicalement vôtre

Fondée en 1991 et affiliée à la Fédération Française des véhicules d'époque (FFVE), l'Amicale BMW R 12 regroupe une cinquantaine d'adhérents pour une trentaine de machines en état de marche. Les vingt restantes sont en cours ou en attente de restauration. Outre l'organisation de deux rassemblements par an, l'Amicale participe aux salons et manifestations de motos anciennes. Elle représente également le meilleur soutien qu'il soit pour restaurer et rouler en R 12. Elle dispose de son propre portail internet, hébergé sur le site du BMW Moto Club de France dont elle est une des branches active.

Contact à L'amicale BMW R12, 4 allée des berges 94370 Sully en Brie ou [www.bmwcf.com](http://www.bmwcf.com)

Concernant les Chang Jiang 750, l'Amicale Dnepr-Cural de France regroupe les amateurs des motos produites dans les pays de l'ex-bloc soviétique. Son site internet, très convivial et richement documenté propose un descriptif détaillé de ces machines et repère de leurs dévôts. <http://dnepr.usal.free.fr>



Rustique, la R 12 n'offre qu'un tachymètre. Pas de témoin de charge, d'huile, de phare... nein !



Optimiste (160 km/h), le tableau de bord de la Chang Jiang, hormis deux témoins (charge et huile) assure le minimum syndical.