

# Jacques Charrier und die Kompressor-BMW – eine mysteriöse Geschichte vor 80 Jahren

Um es gleich vorweg zu sagen: Die wahrscheinlich wichtigste Frage konnte ich auch nicht klären. Wie genau ist die Kompressor-BMW 1945 – heute vor 80 Jahren – in die Hände von Charrier gelangt?

Die Antwort findet sich in keiner Quelle, auch nicht in einem Interview mit Charrier aus dem Jahr 1951. Zeitzeugen stehen nicht mehr zur Verfügung. Fest steht, dass Charrier ein solches Motorrad in den Jahren 1946 und 1947 bei diversen, allerdings wenigen Veranstaltungen sowohl in Frankreich als auch in der Schweiz und in Belgien gefahren hat.

Der Reihe nach. Jacques Charrier, geboren 1921, kam 1942 als Zwangsarbeiter (STO) u.a. zu BMW nach München. Im weiteren Verlauf des Krieges schloss er sich der französischen Befreiungsarmee (FFL) an, die in Nordafrika rekrutiert und ausgebildet wurde. So gelangte er in den letzten Kriegstagen mit seiner Einheit nach Bayern bzw. Tirol.

Nun folgt eine Lücke in seinem Lebenslauf. Es bleibt somit offen, ob die Kompressor-BMW durch Charrier als Reparation offiziell beschlagnahmt wurde. Dafür fehlen jegliche Quellen. Ebenso ist unklar, ob Charrier das Motorrad – für einen kleinen Preis – über einen verantwortlichen BMW-Mitarbeiter kaufen konnte, damit es nicht in die Hände der Alliierten wie den Briten (z.B. Joe Craig, Norton-Rennleiter) geriet. Diese Version wird in manchen Quellen vermutet. Die Zeitschrift »Der

Spiegel« berichtet im Juni 1953, dass Joe Craig 1946 mit vorgehaltener Pistole die Herausgabe der Konstruktionspläne der Kompressor-BMW von H. W. Bönsch ohne Beschlagnahmungsorder verlangte. Die dritte Variante ist, dass Charrier das Motorrad schlichtweg gestohlen und auf abenteuerliche Weise fortgeschafft hat. So wird es im Roman »Deux pour cent« von Autor Kimble aus dem Jahr 2011 als Fiktion beschrieben.

Das Nächste, was wir anhand von Quellen, vornehmlich die zeitgenössischen Ausgaben der Zeitung »L'Equipe« und der Zeitschrift »Moto Revue«, nachvollziehen können, ist, dass Charrier sein erstes Rennen mit der Kompressor-BMW am 30. Mai 1946 im Bois de Boulogne in Paris fuhr. Als Motorrad-Rennfahrer hatte er erst wenig Erfahrung und insbesondere nicht mit einer so leistungsstarken Maschine. Vermutlich war das der Hauptgrund, warum er mehrfach nicht ins Ziel kam, sondern Stürze, Verletzungen und Ausfälle erlitt. Dazu kam, dass es in Frankreich bereits 1947 zu einem Verbot von kompressor geladenen Motoren im Rennsport kam. So konnte er nur selten und dann meist außer Konkurrenz starten. Ebenso bemühte er sich bald, das Motorrad zu verkaufen. Da er sich

Mit Lücken in der  
Geschichte müs-  
sen wir leben und  
Spekulationen  
helfen nicht weiter.  
So bleibt manche  
Begebenheit  
nebulös.

1947 mit einer Motorradwerkstatt in Paris Saint-Cloud selbstständig machte, konnte er außerdem Startkapital gut gebrauchen. Im März 1947 lieh Charrier seine Kompressor-BMW dem belgischen Seitenwagenfahrer Marcel Masuy. Der baute einen Seitenwagen rechts an das Solo-Motorrad und gewann damit das Rennen Brüssel-Antwerpen. Doch auch Masuy wollte das Motorrad angesichts des kommenden FIM-weiten Kompressorverbots nicht kaufen.

Dann stand das Motorrad einige Zeit im Schaufenster von Charriers Motorradgeschäft, bis es Jean Murit (Motorradhändler in Paris, u.a. Rennfahrer auf BMW RS mit Seitenwagen 1954-1958) kaufte. Nun war Murit derjenige, der das Motorrad

zunächst auch als Ausstellungsstück nutzte und später dann bei Wind und Wetter im Hinterhof stehen ließ. Vermutlich war es auch Murit, der den Motor ohne Ölzusatz im Sprit laufen ließ, so dass die Kompressor-Schaufeln Schaden nahmen. Jedenfalls suchte schließlich auch Murit einen Käufer.

Dieser fand sich 1961 in Person von Charles Locke, Mitinhaber des britischen BMW Importeurs MLG in London. So steht es im Newsletter 120 vom Juli 1961 des BMW Motorrad Clubs UK. Locke wollte das sehr heruntergekommene Motorrad restaurieren und wandte sich dazu an BMW in München auf der Suche nach Ersatzteilen. Dort war man sehr verwundert; galt dieses Motorrad doch als verschollen, so wie zwei weitere Kompressor-Motoren, die später in der damaligen UDSSR (Lettland, Riga) und in den USA wieder auftauchten. Nachdem Locke einige Teile ersetzen konnte, verlor auch er das Interesse und verkaufte die Kompressor-BMW an den Motorradhändler Ted Pratt (Vintage Motorcycle Company, zunächst Greenwich, London/UK, dann ausgewandert nach Boston, Massachusetts/USA).

Es bedeutete für den eher ungeübten Charrier eine große Herausforderung, ein solch anspruchsvolles Motorrad zu beherrschen.



**Charrier** beim Rennen in Angouleme 1947; er wurde Zweiter.

Mit einem berühmten deutschen Motorrad kurz nach dem Krieg in Frankreich Rennen zu fahren, bedurfte eines gewissen Mutes.





An einem der offensichtlich zwei Motorräder, die Lodermeier am Sachsenring 1939 im Training (Sturz) und im Rennen fuhr, ist der Reibungsdämpfer zu sehen.

## Wann genau die Reibungsdämpfer erstmals rennmäßig verwendet wurden, ist schwierig zu beantworten.

Dort hat schließlich John Surtees, wie er selbst in der Zeitschrift »Classic Bike« vom April 1990 erzählt, das Motorrad in Teilen vorgefunden und 1981 gekauft. Surtees wiederum hat – ebenfalls mit Münchener Hilfe – die Restaurierung fortgesetzt.

Die wieder hergestellte Kompressor-BMW präsentierte er der allgemeinen Öffentlichkeit bei den vom ihm initiierten Veranstaltungen für klassische Rennmotorräder wie z.B. beim »Super Prix« im Juli 1994 in Brands Hatch/Kent.



Im Jahr 2003, nach fast 60 Jahren, schloss sich der Kreis: John Surtees verkaufte die Kompressor-BMW an BMW München. Ob es sich dabei tatsächlich genau um das Motorrad handelt, mit dem Georg Meier die Senior-TT 1939 auf der Isle of Man gewann (Doppelsieg mit Jock West), bleibt offen. Wir können davon ausgehen, dass die BMW-Mannschaft den Einsatz bei den TT-Rennen 1939 nach dem Missgeschick von Meier dort ein Jahr zuvor akribisch vorbereitete und die drei Fahrer

**John Surtees** bei einem seiner Classic-Veranstaltungen in den 1980er und 1990er Jahren.

Karl Gall, Georg Meier und Jock West mehr als drei komplette Kompressor-BMW-Motorräder zur Verfügung hatten. Nach dem Unfall von Gall, der schließlich zu seinem Tod führte, stand also auch das Gallsche Motorrad – soweit nach dem Unfall noch einsatzfähig – den anderen beiden Fahrern zur Verfügung. Daher sprechen manche Quellen davon, dass Meier dort aus zwei oder sogar drei Kompressor-Motorrädern für das eigentliche Rennen wählen konnte. Dass die Kompressor-BMW von Charrier eines derer war, die 1939 auf der Isle of Man waren, ist in den Quellen unumstritten. Dieses Motorrad sei das einzige noch vorhandene Motorrad in der Ausführung von 1939. Alle anderen entsprechenden Motorräder in der BMW-Sammlung und anderswo zeigen die Veränderungen u.a. an Rahmen und Gabel, die erst nach 1945 eingeführt wurden.

Die TT war nicht das letzte Rennen, das Meier 1939 fuhr. Er fuhr nach der TT noch in Assen (NL), Spa (B) und schließlich in Saxtorp (S), wo

er verunglückte und so den letzten Einsatz der Kompressor-BMW vor dem Krieg – am Sachsenring – verpasste. So muss ich den Bericht beenden, wie ich ihn begonnen habe; mit einer unbeantworteten Frage. Wann genau wurde der Reibungsdämpfer an der Hinterradfederung angebracht, den auch die Kompressor-BMW von Charrier aufweist? Die Fotos aus Nürnberg, Assen, Spa, Saxtorp und auch vom Sachsenring (Fahrer Lodermeier, Mansfeld, Rührschneck, West; da, wie gesagt, Meier und Kraus noch verletzt) zeigen dieses Detail auf einem Foto nur an der Lodermeier-Maschine; auf allen anderen Fotos von dort ist dieses Detail nicht vorhanden oder zumindest nicht zu sehen. Die Unterschiedlichkeit mag daran liegen, dass Lodermeier sturzbedingt im Rennen eine andere Maschine als im Training fuhr. Laut Zeitungsberichten ging die Maschine, die für Meier vorgesehen war, an Mansfeld.

**Charrier (2.v.l.)**  
mit dreien seiner  
Sportfreunde in  
Saint Cloud 1946.

