

# BMW Group Belux

## Corporate Communications

Communiqué de presse

Bornem, 23 juin 2020

### **Belgische Motoren Werke : l'histoire des 24 victoires BMW aux 24H de Spa-Francorchamps**

**Ce lundi 22 juin marque un moment inédit de l'histoire de BMW sur le circuit de Francorchamps : le constructeur a choisi le plus beau circuit du monde pour la première mondiale « physique » de la toute nouvelle BMW M5. Pour la première fois, la presse automobile internationale a pu découvrir cette mythique voiture de sport. De belles retrouvailles entre Francorchamps et BMW ; de quoi se remémorer les 24 victoires de BMW aux 24H légendaires du circuit Ardennais.**

Francorchamps est le biotope naturel des voitures BMW M et les journalistes ont pu s'en rendre compte par eux-mêmes. Grâce à un baptême de course inoubliable sur le circuit des Ardennes, c'est ainsi qu'une page de l'histoire de la course automobile s'est concrétisée : celle des 24 victoires BMW aux 24H de Spa-Francorchamps.

En effet, dans l'histoire des 24 H « modernes » de Spa-Francorchamps, compétition créée en 1964, 24 victoires BMW y sont relatées. Un chiffre impressionnant qui s'explique en outre par la très bonne performance de nombreuses équipes belges. Entre 1974 et 1998, plusieurs BMW « made in Belgium » ont remporté la victoire et ce, à 7 reprises : Luigi Racing a remporté la course en 1974 et en 1975, Emilio en 1976 ou encore Juma Racing qui décrocha 4 fois la première place (1977, 1982, 1983 et 1998). La Marc VDS Racing Team est, quant à elle, la quatrième équipe belge à avoir étendu en 2015 le palmarès de ce qui, dans les milieux de course, a été surnommé « Belgische Motoren Werke ».

#### **Les premières années**

Après les victoires bavaroises des frères Ickx (Pascal en 1965 et Jacky en 1966), il faudra attendre 1970 pour voir l'Alpina-BMW 2.800 CS de Huber-Kelleners triompher. Afin de lutter contre la domination « des fabriques de Capri » (tout-puissants entre 1971 et 1972), BMW arriva sur le sol Ardennais (1973) avec une armada de voitures. Le Néerlandais Toine Hezemans et l'Autrichien Dieter Quester prirent 8 tours d'avance sur la Capri de Mass-Fitzpatrick et ce, grâce à la BMW d'usine 3.0 CSL.

Sous l'influence du regretté Paul Frère, pilote et journaliste automobile, BMW opte en 1974 pour la Formule Francorchamps : des voitures moins chères du groupe 1A (aujourd'hui Groupe N+) dotées de certaines libertés techniques et, en termes de look, de déflecteurs et grands passages de roues, copiées au Groupe 2. Aux 24H, le premier succès belge revient à Xhenceval-Peltier et à la BMW Luigi en battant les Alfa Autodelta aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> places.

Une prestation que l'équipe Luigi Racing a réitérée en 1975 avec Hughes de Fierlant comme équipier de Xhenceval, beau-frère de Luigi, et ce malgré des problèmes de freinage en finale. Ils ont donc eu peu de mal à laisser derrière eux la quasi-série BMW « GTL Tuning » de Noël « Pedro » Van Assche et Yvette Fontaine, avec pas moins de neuf tours d'avance.

# BMW Group Belux

## Corporate Communications

### International

En 1976, la Formule Francorchamps allait être à la base d'un groupe Light 2 marquant le retour des 24H sur le calendrier international. Les équipes d'usine, en laissant la Coupe d'Europe de côté, la contribution est (à nouveau) venue du Luigi Racing belge. Les 24H ont tourné au massacre pour les BMW favorites (avec les débuts du Juma malinois et BMW). C'est la BMW 3.0 CSL « Emilio » et l'outsider Détrin- « Chavan »-Demuth, plus lente mais tout aussi belge, qui a valu à BMW une 7<sup>e</sup> victoire.

C'est au volant de la BMW 530 IUS que Joosen-Andruet a remporté la première victoire de Juma en 1977, après une bataille acharnée face à Cudini-Fréquelin (BMW 530 IUS Benoît) et les Capri de Woodman-Buncombe et Spice-Craft. Tout le monde connaît maintenant l'histoire du Belge Joosen Racing-Juma qui, grâce à sa stratégie et à son endurance, a permis à la 530i de jouer un rôle important dans la lutte contre les Capri (78, 79, 80) et surtout contre la Mazda RX7 (81) qui s'est emparée à quatre reprises du premier prix !

### Les années 1980, des années d'or

En 1982, la FIA a lancé le Groupe A, remettant les 24 Heures sur le calendrier international et attirant ainsi l'attention des constructeurs. Pour pouvoir se mesurer à la Jaguar XJS, BMW a alors homologué la BMW 528i déployée lors de la Coupe d'Europe par des équipes privées comme Eggenberger et... Juma. La voiture a garanti la deuxième victoire aux 24 Heures pour Juma et Joosen, cette année-là avec Hahne et Heyer, et la 9<sup>e</sup> victoire pour BMW.

Néanmoins, Munich s'est rendu compte que la BMW 528i n'était pas à la hauteur de la Jaguar XJS et l'homologation de la BMW 635 CSi a eu lieu moins d'un an plus tard. Aux 24 Heures, Tassin-Heyer-Hahne a vaincu avec la Juma-BMW 635 rouge la Schnitzer-BMW de Quester-Winkelhock-Rossi.

En 1985, Ravaglia-Berger-Surer l'ont emporté sur les coéquipiers Quester-Ostereich-Cecotto et l'Eggenberger-Volvo 240 Turbo. Un an plus tard, les amis BMW de Freilassing ont réitéré cet exploit, avec le trio Tassin-Quester-Heger. Le fait que le podium ait été entièrement occupé par des formations 635 en dit long sur le retour de BMW dans la compétition automobile.

### L'arrivée de la M3

En 1987, Spa figurait au calendrier de la nouvelle Coupe du monde de voitures de tourisme et chez BMW, la 635 a cédé la place en grande pompe à la M3. Sous des trombes d'eau, l'Italien CiBiEmme a sauvé l'honneur de Munich avec les Belges Van de Poele-Martin-Theys.

Un an plus tard, Schnitzer a pris sa revanche et a remporté la Coupe d'Europe et les 24 Heures avec Ravaglia. La Coupe d'Europe a ensuite été supprimée par la fédération internationale. En 1989, les organisateurs des 24 Heures ont pu compter sur à peu près les mêmes voitures et participants. Lors de la finale sous la pluie, Ravaglia-Heger-Giroix dans la Schnitzer-BMW a perdu la victoire face à la Sierra Cosworth de Brancatelli-Percy-Schneider.

La performance était meilleure en 1990 avec une victoire pour Cecotto-Giroix-Oestreich dans la BMW Schnitzer. 1992 était l'année du dernier tour et du dernier virage historique pour décider des victoires et des défaites : Soper-Martin-Danner a remporté le Bigazzi-BMW du Schnitzer-M3 de Van de Poele-Winkelhock-Heger.

# BMW Group Belux

## Corporate Communications

Après le chaos de 1993, Spa a résolument opté pour la FIA Classe 2, mais les participations purement belges d'Audi, Toyota et de Peugeot n'ont pas pu s'imposer face aux BMW 318is plus puissantes, ce qui a valu un Top 3 et une victoire à Tassin-Ravaglia-Burgstaller.

En 1995, Opel et Honda Audi sont venus renforcer la bataille face à BMW. Pas pour longtemps. Schnitzer-BMW a remporté la victoire devant Bigazzi et la Honda Accord de Radigues-Snijders-Favre a terminé 3<sup>e</sup> à 30 tours du vainqueur Schnitzer de Jo Winkelhock, Steve Soper et du Néerlandais Peter Kox.

### Fina-Bastos

Les 24 Heures se sont de plus en plus tournées vers une rencontre exclusivement belge, ce qui a également frappé les personnes des maisons mères. Audi était ainsi absente et BMW a décidé de ne plus envoyer que deux voitures Bigazzi sous la bannière de Fina-Bastos. BMW est toutefois restée toute puissante en 1996 : Müller-Burgstaller-Tassin a remporté la victoire face aux coéquipiers Kox-Soper-Duez.

Radigues-Duez-Hélary a pour ainsi dire mené la course du début à la fin en 1997, devant les coéquipiers de BMW Bigazzi, Piquet-Cecotto-Winkelhock, et le « taxi »-BMW – une voiture de classe 2 équipée d'un diesel à l'avant ! - du Néerlandais Peter Kox, Menzel et Naspetti.

En 1998, la Supertourisme Classe 2 a dû céder la place à la SuperProduction ou à DTC, moins chère mais malheureusement moins emblématique. Grâce à une préparation poussée, à des tests approfondis et à l'adaptation permanente de la stratégie, l'équipe de Bart Mampaey (Juma-RBM) et le trio Van de Poele-Cudini-Duez ont réussi à offrir à BMW une 21<sup>e</sup> victoire.

En 2000, Martin-Tassin-Moureau a presque réussi à remporter une 22<sup>e</sup> victoire pour BMW. C'est une belle et passionnante conclusion de l'histoire des voitures de course aux 24 Heures car en 2001, on a résolument opté pour les voitures GT. Sans BMW.

Cependant, Munich n'a pas totalement abandonné Spa. C'est par une participation au Belcar et l'obtention d'une homologation GT National que l'équipe BMW Schnitzer a pu revenir à « ses » 24 heures avec deux M3 V8 GTR dans la quatrième édition des 24 Heures de la FIA GT. L'équipe Stuck-Muller-Muller n'a pas été plus loin que la 6<sup>e</sup> place générale.

En 2010 également, Schnitzer a bénéficié d'une homologation nationale (GTN) pour présenter la M3 E92 qui était au centre de l'attention. À 40' de la ligne d'arrivée, il semblait même qu'une 22<sup>e</sup> victoire était en vue, jusqu'à ce que le n°79 soit forcé de rejoindre les stands à 4 tours de la fin à cause d'une sortie de piste...

### La finale

Avec la « pole position », Maxime Martin et Hennerici et Leinders ont prouvé que la nouvelle Z4 du Belge Marc VDS Racing avait du potentiel. C'est toutefois l'équipe allemande Schubert qui a couronné le premier voyage de la Z4 aux 24 Heures avec une 2<sup>e</sup> place pour Werner-Hurtgen-Sandström en 2011. En 2015, Luhr-Werner-Paltalla espéraient la victoire finale jusqu'à ce qu'ils soient rattrapés à un quart d'heure de la ligne d'arrivée. Un an plus tard, les hommes de Marc VDS ont pris leur revanche et Luhr, Paltalla et cette fois le Néerlandais Nicky Catsburg en tant que troisième homme de la BMW Z4 l'ont emporté avec un seul tour d'avance sur l'équipe WRT Audi de Müller, Ortelli et Stipler.

# BMW Group Belux

## Corporate Communications

En 2016, le 23<sup>e</sup> succès est arrivé pour BMW grâce à la BMW M6 GT3 débutante de Philipp Eng, d'Alexander Sims et du Belge Maxime Martin. À l'arrivée, le trio du ROWE Racing ne comptait que deux minutes d'avance sur la Mercedes AMG GT3 de Rosenqvist, de Vautier et de Van der Zande.

Grâce au succès du Walkenhorst Motorsport BMW M6 GT3 #34 de Philipp Eng, de Tom Blomqvist et de Christian Krognès, BMW comptait au total 24 victoires aux 24 Heures de Francorchamps en 2018 !

---

### À propos du groupe BMW

Avec ses marques BMW, MINI, Rolls-Royce et BMW Motorrad, le groupe BMW est le premier fabricant mondial de voitures et de motos de luxe et un fournisseur de services financiers et de mobilité de haute qualité. Le réseau de production du groupe BMW comprend 31 usines de production et d'assemblage dans 15 pays et la société dispose d'un réseau de vente mondial avec des bureaux de représentation dans plus de 140 pays.

En 2019, le groupe BMW a réalisé des ventes mondiales de plus de 2 520 000 voitures et de plus de 175 000 motos. Le résultat avant impôts pour l'exercice 2018 s'élève à 9,815 milliards d'euros, avec un chiffre d'affaires de 97,480 milliards d'euros. Au 31 décembre 2018, l'entreprise comptait 134 682 employés dans le monde entier.

La réflexion à long terme et l'action responsable ont toujours été à la base du succès économique du groupe BMW. Dans sa stratégie, l'entreprise a ancré la durabilité écologique et sociale dans toute la chaîne de production, la responsabilité globale des produits et un engagement clair en faveur de la conservation des ressources.

[www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com)

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmwgroup>

### Contact presse :

BMW Group Belux Jeroen Lissens

GSM: +32 488 23 55 85

Tel.: +32 3 890 97 08

E-mail: [jeroen.lissens@bmw.be](mailto:jeroen.lissens@bmw.be)

**BMW Group Belux**  
**Corporate Communications**