



Communiqué de presse

## **Belgische Motoren Werke : 25 victoires BMW aux 24 Heures de Spa-Francorchamps**

**Alors que les moteurs rugiront ce week-end pour le centenaire des légendaires 24 Heures de Spa-Francorchamps, une seule marque sortira franchement du lot. Sur les 75 éditions de cette course, une BMW s'est hissée à la première marche du podium à pas moins de 25 reprises. Ce week-end encore, quatre BMW M4 GT3 prendront le départ à Spa sur le plus beau circuit du monde. Une équipe belge va-t-elle écrire un nouveau chapitre dans le grand livre du « Belgische Motoren Werke » ?**

La barre est placée très haut : pour l'écurie allemande ROWE Racing, avec la #98 BMW M4 GT3, et le trio Philipp Eng (AUT), Marco Wittmann (GER) et Nick Yelloly (GBR), l'objectif n'est donc pas moins qu'une répétition de la victoire de l'année dernière. ROWE mettra également au départ la BMW M4 GT3 #998, aux couleurs du partenaire BMW M Motorsport MultiBank Group, pilotée par Augusto Farfus (BRA), Dan Harper (GBR) et Max Hesse (GER).

La BMW M Team WRT belge célébrera sa course à domicile avec des voitures au design singulier. Pour la BMW M Team WRT, Sheldon van der Linde (RSA), Dries Vanthoor et Charles Weerts (tous deux BEL) seront au volant de la BMW M4 GT3 #32, comme en 2023. Raffaele Marciello (SUI), Maxime Martin (BEL) et Valentino Rossi (ITA) courront tour à tour sous le numéro 46. Les deux BMW WRT de la catégorie Pro arboreront un design spécial en l'honneur du 100<sup>e</sup> anniversaire de l'événement.

Tout au long de ces 100 années, la solide présence de BMW sur le podium n'est pas la seule à sauter aux yeux (voir graphique ci-dessous). En effet, bon nombre d'équipes belges n'y sont pas étrangères. Entre 1974 et 1998, une BMW « prepared in Belgium » a franchi la ligne d'arrivée à sept reprises : Luigi Racing a remporté le trophée en 1974 et 1975. En 1976, c'était au tour d'Emilio tandis que Juma Racing s'est hissé quatre fois sur la plus haute marche du podium (en 1977, 1982, 1983 et en 1998). Enfin, la Marc VDS Racing Team est 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 de BMW à Spa**

Après les victoires bavaroises des frères Ickx (Pascal en 1965 et Jacky en 1966), il a fallu attendre 1970 pour voir l'Alpina-BMW 2.800 CS de Huber-Kelleners triompher. Pour lutter contre la domination des Capri d'usine (tout-puissants en 1971 et 1972), BMW est venue en 1973 dans les Ardennes avec une armada de voitures. Le Néerlandais Toine Hezemans et l'Autrichien Dieter Quester ont pris 8 tours d'avance sur la Capri de Mass-Fitzpatrick grâce à la BMW d'usine 3.0 CSL.



Sous l'influence de feu Paul Frère, coureur et journaliste automobile, BMW a opté en 1974 pour la Formule Francorchamps : des voitures de groupe 1A moins chères (aujourd'hui Groupe N+) dotées de certaines libertés techniques et, en termes de look, de déflecteurs et grands passages de roues, copies du Groupe 2. Aux 24 H, Xhenceval-Peltier a créé un premier succès belge grâce à la Luigi-BMW et l'a emporté sur les Alfa Autodelta aux 2e et 3e places.

Une prestation que l'équipe de Luigi Racing a réitérée en 1975, mais avec Hughes de Fierlant comme équipier de Xhenceval, le 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.

### **International**

En 1976, la Formule Francorchamps allait être à la base d'un groupe Light 2 et signifier le retour des 24 H sur le calendrier international. Les équipes d'usine ont laissé la Coupe d'Europe de côté et la contribution est (à nouveau) venue du Luigi Racing belge. Les 24 Heures ont tourné au massacre des BMW préférées (avec également les débuts du Juma malinois avec BMW) et c'est la BMW 3.0 CSL « Emilio » et l'outsider Détrin- « Chavan »-Demuth, plus lente mais tout aussi belge, qui ont valu à BMW une 7e 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 difficile avec Cudini-Fréquelin (BMW 530 IUS Benoît) et les Capri de Woodman-Buncombe et Spice-Craft. Tout le monde connaît aujourd'hui l'histoire du Belge Joosen Racing-Juma qui, grâce à sa stratégie et son endurance, a fait jouer à la 530i un rôle significatif dans la lutte contre Capri (1978, 1979, 1980) et surtout Mazda RX7 (81), mais qui est passé quatre fois à côté du 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 l'attention des constructeurs. Pour pouvoir se mesurer à la Jaguar XJS, BMW a homologué la BMW 528i, qui a été 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 9e 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.

Mieux dans les années 1990 avec la victoire pour Cecotto-Giroix-Oestreich dans la Schnitzer-BMW. 1992 fut l'année du dernier tour historique et ce fut au dernier virage de décider de la victoire ou de la défaite : Soper-Martin-Danner a remporté le Bigazzi-BMW du Schnitzer-M3 de Van de Poele-Winkelhock-Heger.

Après le chaos de 1993, Spa a résolument opté pour la FIA Classe 2, mais les participations purement belges d'Audi, de 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-Snijers-Favre a terminé 3e à 3 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 le bannière de Fina-Bastos. BMW est toutefois restée très puissante en 1996 : Müller-Burgstaller-Tassin a remporté la victoire face aux coéquipiers Kox-Soper-Duez.

En 1997, Radigues-Duez-Hélary ont, pour ainsi dire, mené la course du départ à l'arrivée, devant les coéquipiers de BMW Bigazzi, Piquet-Cecotto-Winkelhock et le « taxi » BMW, une voiture de Classe 2 dotée d'un moteur diesel sous le capot, des 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 21e victoire.

En 2000, Martin-Tassin-Moureau a presque réussi à remporter une 22e 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 haut que la 6e 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 22e victoire se profilait, jusqu'à ce que le n° 79 soit forcé de rejoindre les stands pour avarie à 4 tours de la fin à la suite 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 en 2011 le premier voyage de la Z4 aux 24 Heures avec une 2e place pour Werner-Hurtgen-Sandström. 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.

En 2016, le 23e 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 totalisait 24 victoires aux 24 Heures de Francorchamps en 2018. Le fabuleux numéro 25 est arrivé il y a exactement un an, quand la ROWE #98 BMW M4 GT3 a été la première à franchir la ligne d'arrivée avec Philipp Eng, Marco Wittmann et Nick Yelloly. L'équipe ROWE répète-t-elle le tour de force de 2023 ou l'équipe WRT écrit-elle une suite à l'histoire des « Belgische Motoren Werke » ? Nous connaissons la réponse à cette question dimanche, après ce qui s'annonce déjà comme une course légendaire !



Année	Pilotes	Voiture
2023	Philipp Eng, Marco Wittmann, Nick Yelloly	BMW M4 GT3
2018	Tom Blomqvist, Philipp Eng, Christian Krognès	BMW M6 GT3
2016	Philipp Eng, Maxime Martin, Alexander Sims	BMW M6 GT3
2015	Nick Catsburg, Lucas Luhr, Markus Palttala	BMW Z4 GT3
1998	Alain Cudini, Marc Duez, Eric van der Poele	BMW 318i
1997	Didier de Radiguès, Marc Duez, Éric Hélary	BMW 320i
1996	Alexander Burgstaller, Jörg Müller, Thierry Tassin	BMW 320i
1995	Peter Kox, Steve Soper, Joachim Winkelhock	BMW 320i
1994	Alexander Burgstaller, Roberto Ravaglia, Thierry Tassin	BMW 320i
1992	Christian Danner, Jean-Michel Martin, Steve Soper	BMW M3
1990	Johnny Cecotto, Fabien Giroix, Markus Oestreich	BMW M3
1988	Altfrid Heger, Dieter Quester, Roberto Ravaglia	BMW M3
1987	Jean-Michel Martin, Didier Theys, Eric van de Poele	BMW M3
1986	Altfrid Heger, Dieter Quester, Thierry Tassin	BMW 635CSi
1985	Gerhard Berger, Roberto Ravaglia, Marc Surer	BMW 635CSi
1983	Armin Hahne, Hans Heyer, Thierry Tassin	BMW 635CSi
1982	Armin Hahne, Hans Heyer, Eddy Joosen	BMW 528i
1977	Jean-Claude Andruet, Eddy Joosen	BMW 530i
1976	Nico Demuth, Jean-Marie Détrín-Chavan	BMW 3.0 CSL
1975	Hughes de Fierlant, Pierre Dieudonné, Jean Xhenceval	BMW 3.0 CSi
1974	Pierre Dieudonné, Alain Peltier, Jean Xhenceval	BMW 3.0 CSi
1973	Dieter Quester, Toine Hezemans	BMW 3.0 CSL
1970	Günther Huber, Helmut Kelleners	BMW 2800 CS
1966	Hubert Hahne, Jacky Ickx	BMW 2000Ti
1965	Pascal Ickx, Gérard Langlois van Ophem	BMW 1800 TISA

### A propos du BMW Group

Avec ses quatre marques BMW, MINI, Rolls-Royce et BMW Motorrad, le groupe BMW est le premier constructeur mondial d'automobiles, de motos, de services financiers et de mobilité haut de gamme. Le réseau de production de BMW Group comprend plus de 30 sites de production dans le monde entier ; l'entreprise dispose d'un réseau de vente mondial dans plus de 140 pays.

En 2023, BMW Group a vendu plus de 2,55 millions de véhicules et plus de 209 000 motos dans le monde. Le bénéfice avant impôt pour l'exercice 2023 s'est élevé à 17,1 milliards d'euros pour un chiffre d'affaires de 155,5 milliards d'euros. Au 31 décembre 2023, le BMW Group employait 154 950 personnes.

# BMW Group Belux

## Corporate Communications



Le succès du BMW Group a toujours été construit sur une réflexion à long terme et d'actions responsables. L'entreprise a fixé très tôt le cap pour l'avenir et place systématiquement la durabilité et la gestion efficace des ressources au cœur de son orientation stratégique, de sa chaîne d'approvisionnement, des fins de phases d'utilisations des produits et de la production.

[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/bmw-group/>