



Communiqué de presse  
27 juin 2025

## **BMW et l'excellence belge aux 24H de Spa-Francorchamps**

**+++ Un palmarès record de 25 victoires BMW aux 24H de Spa-Francorchamps. +++ Objectif d'une 26<sup>ème</sup> victoire sur le plus beau circuit du monde. +++**

Dans l'histoire des 24 Heures « modernes » de Spa-Francorchamps, BMW a inscrit 25 victoires à son palmarès, un chiffre impressionnant qui témoigne des performances remarquables de nombreuses équipes belges.

Entre 1974 et 1998, plusieurs BMW « made in Belgium » ont triomphé à sept reprises. Luigi Racing a remporté la course en 1974 et 1975, suivi par Emilio en 1976, et Juma Racing, qui a décroché la première place à quatre reprises (1977, 1982, 1983 et 1998). La Marc VDS Racing Team est la quatrième équipe belge à avoir ajouté son nom à ce palmarès, en s'imposant en 2015, contribuant ainsi à ce que l'on appelle dans le milieu de la course les **Belgische Motoren Werke**.

Avec une stratégie millimétrée, une équipe technique et des pilotes d'élites, BMW M Motorsport vise une 26<sup>ème</sup> victoire ce weekend.

### **Légendes belges sur l'asphalte ardennais**

#### **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.

### **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-Ostreich-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.

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-Snijers-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 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 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 2e 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.

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 Krognes, BMW comptait au total 24 victoires aux 24 Heures de Francorchamps en 2018 !

---

### **Le BMW Group**

Avec ses marques BMW, MINI, Rolls-Royce et BMW Motorrad, le BMW Group est le leader mondial en matière de construction de voitures et de motos et de fourniture de services financiers et de mobilité haut de gamme. Le réseau de production BMW Group compte plus de 30 sites dans le monde entier et dispose d'un réseau de distribution mondial avec des bureaux dans plus de 140 pays.

# BMW Group Belux

## Corporate Communications



En 2024, BMW Group a réalisé plus de 2,45 millions de voitures et plus de 210 000 motos dans le monde. Le résultat avant impôt de l'exercice 2024 s'établit à 11,0 milliards d'euros, pour un chiffre d'affaires de 142,4 milliards d'euros. Au 31 décembre 2024, l'entreprise employait 159 104 collaborateurs et collaboratrices dans le monde.

Une réflexion sur le long terme et une conduite responsable sont depuis toujours le fondement du succès économique du BMW Group. La durabilité constitue un élément important de la stratégie d'entreprise du BMW Group, de la chaîne d'approvisionnement à la fin de la phase d'utilisation de tous les produits, en passant par la production.

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

LinkedIn: <http://www.linkedin.com/company/bmw-group/>

YouTube: <https://www.youtube.com/bmwgroup>

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

Facebook: <https://www.facebook.com/bmwgroup>

X: <https://www.x.com/bmwgroup>