

BMW France

Presse et Relations Publiques

Communiqué de presse
2 Juin 2010

Les 24 Heures du Mans.

Les marathoniens de Bavière

Rares sont les disciplines qui exigent autant d'expérience que la course d'endurance. Les équipes doivent être capables de réagir à la vitesse de l'éclair aux changements de conditions et toute décision concernant la stratégie de course peut faire la différence entre victoire et défaite. En 2010, BMW mise une fois de plus sur la collaboration éprouvée entre ingénieurs BMW et Schnitzer Motorsport.

Cette équipe a maintes fois prouvé dans le passé qu'elle était à la hauteur des formidables défis des classiques du 24 heures et des championnats d'endurance. Dans le domaine du GT, l'équipe BMW Motorsport s'était particulièrement illustrée lors de l'édition 2005 des 24 Heures du Nürburgring, ses deux BMW M3 GTR renouvelant l'éclatant doublé de l'année précédente en franchissant la ligne d'arrivée en première et deuxième positions. En 2001, elle avait déjà décroché le titre GT à l'ALMS (American Le Mans Series) avec la même voiture.

Après la victoire finale de Jörg Müller à l'ALMS, Schnitzer Motorsport revient à la course de voitures de tourisme en 2002. Lors du Championnat d'Europe (ETCC), l'équipe se distingue dans les sprints de 50 km, plutôt que dans l'endurance. A partir de 2005, la BMW Team Germany participe au Championnat du monde des voitures de tourisme (WTCC), où Schnitzer s'était déjà imposé dans la première version de 1987 avec la victoire du pilote italien Roberto Ravaglia.

Le bilan à l'issue de trois saisons d'ETCC et cinq de WTCC est impressionnant : la BMW Team Germany et ses coureurs totalisent 45 victoires, auxquelles s'ajoutent 14 poles positions et pas moins de 108 places de podium. Seul le second titre mondial échappe à Schnitzer, les pilotes de l'écurie traditionnelle BMW manquant plusieurs fois de peu la victoire au championnat. L'équipe prouve cependant qu'elle est l'une des meilleures en matière de course de voitures de sport et de tourisme.

Le nom de Charly Lamm est inséparable des multiples succès enregistrés par Schnitzer Motorsport. Ce stratège expérimenté est convaincu que son équipage est prêt à relever les nouveaux défis du programme 2010. « Schnitzer Motorsport a une longue tradition d'endurance, que nous entendons perpétuer cette année avec succès », affirme-t-il. « Les courses de 24 heures constituent l'ultime défi pour la voiture, la technique, mais aussi l'équipe. Au sein de notre équipe, la fébrilité avec laquelle tout le monde se prépare et attend l'épreuve est palpable. »

Schnitzer Motorsport, dont le siège est implanté dans la ville bavaroise de Freilassing, près de la frontière autrichienne, a remporté avec BMW 16 titres au cours des cinq dernières décennies, dont trois championnats d'Europe de voitures de tourisme et des titres nationaux en Allemagne, en Angleterre, en Italie, au Japon et en Asie du Sud-Est. L'équipe peut aussi se prévaloir de quelques succès majeurs en endurance. En 1997, Schnitzer décroche ainsi plusieurs victoires lors du Championnat FIA GT avec la McLaren BMW F1 GTR. En 1999, elle s'empare de la première place au classement général des 24 Heures du Mans avec son prototype ouvert BMW V12 LMR.

« En 1999, nous avons réalisé au Mans la course de notre vie », estime Charly Lamm. « Espérons qu'il y en aura encore beaucoup d'autres dans le même style. Cet événement a une réputation unique et tout à fait méritée. La compétition était alors très serrée. Nous avons accompli une performance fantastique. Cette victoire au classement général a été une expérience très particulière. »

Onze ans plus tard, l'équipe BMW Motorsport revient au Mans, non pas en classe prototypes comme en 1999, mais en catégorie LM GT2. « Cette classe réunit une foule de constructeurs qui a placé la barre en matière de GT », commente Charly Lamm. « Nous voulons nous mesurer aux marques établies et démontrer la force de la BMW M3 GT2. »

Schnitzer remporte des succès non seulement au Mans, mais aussi dans d'autres classiques. L'équipe signe notamment cinq victoires aux 24 Heures de Spa-Francorchamps. En 1989, 1990, 2004 et 2005, elle termine première au classement général du Nürburgring. Les récents triomphes enregistrés dans l'Eifel occupent pourtant une place à part aux yeux de Charly Lamm. « Après être repartis les mains vides du Nürburgring en 2003, nous en sommes revenus en 2004 et 2005 avec deux doubles victoires. C'était fabuleux », se souvient-il. En 2010, Schnitzer Motorsport espère revivre de tels moments non seulement sur le Nürburgring mais aussi au Mans. Jörg Müller et Dirk Werner se battront aussi à l'American Le Mans Series pour décrocher des points et des victoires.

Lorsqu'on demande à Charly Lamm si son équipe est mieux armée pour les sprints de courte durée, comme ceux du WTCC, que pour les marathons qui se disputent cette saison, il se refuse à une réponse définitive. « C'est difficile à dire », déclare-t-il. « Le fait est que l'équipe s'investit plus intensément dans un programme GT. Je sais que chacun des membres de l'équipe s'implique avec passion. C'est là une condition essentielle dans une course d'endurance. »

La rencontre de l'expérience et de la vitesse : portrait des pilotes

Dirk Werner – Portrait

Date/lieu de naissance : 25 mai 1981/Hanovre (DE)

Lieu de résidence : Kissenbrück (DE)

Etat civil : Célibataire

Site Web : www.dirk-werner.net

En 2010, Dirk Werner voit s'accomplir plusieurs de ses vœux. Après avoir prouvé sa valeur au fil de ces dernières années, le pilote allemand dispute aujourd'hui sa première saison en qualité de pilote d'usine. « C'est pour moi un grand honneur mais aussi un défi majeur que de travailler pour un constructeur comme BMW », a-t-il confié. « Cela a été longtemps mon objectif. Je vais à présent tenter de réaliser les meilleures performances pour remercier tous ceux qui m'ont fait confiance. »

Aucun doute qu'il possède le talent nécessaire pour y parvenir. Après un passage par diverses formules, notamment la BMW ADAC Formula Junior Cup, il se tourne vers la course de voitures de tourisme, où il remporte bientôt ses premiers titres de champion. En 2007, il écrit une page de l'histoire de la Grand-Am Series en devenant le premier pilote non américain à décrocher le titre GT. Un exploit renouvelé la saison dernière au volant d'une Porsche.

Dirk Werner n'accumule pas seulement les expériences du 24 heures sur les pistes de Daytona ou du Nürburgring, où il termine troisième en 2009. En 2006 et en 2007, il fait partie de l'équipe gagnante des 24 Heures de Silverstone en pilotant une BMW Z4 M Coupé pour Duller Motorsport. En 2007, il monte aussi sur la plus haute marche du podium aux 24 Heures de Dubaï (EAU). « Ces courses m'ont laissé un souvenir très positif de la collaboration avec les ingénieurs BMW », dit-il, évoquant ses premiers engagements au volant d'une voiture de course BMW. « Après ma présentation comme pilote d'usine, j'ai été immédiatement admis dans la grande famille BMW par le personnel de BMW, l'équipe Schnitzer et mes collègues pilotes. »

Dirk Werner attend avec impatience les 24 Heures du Mans. « J'ai hâte de voir l'un de mes rêves se réaliser et de prendre le départ », assure-t-il. « Le Mans est pour moi la course la plus grande et la plus passionnante du monde. Ce sera absolument magique. »

Nécessité vitale dans la course GT, le « travail d'équipe » constitue la priorité absolue pour les pilotes BMW. « Pour réussir, nous devons tous tirer dans le même sens », estime-t-il. « C'est un véritable sport d'équipe et la collaboration avec l'ensemble de l'équipe me procure une intense satisfaction. »

Andy Priaulx – Portrait

Date/lieu de naissance : 8 août 1973/Guernesey (GB)

Lieu de résidence : Guernesey (GB)

Etat civil : Marié avec Joanne, deux enfants : Sebastian et Danniella

Site Web : www.andypriaulx.com

Un talent exceptionnel, une stratégie superbe et des nerfs d'acier : Andy Priaulx réunit toutes ces qualités. Combinées à un solide esprit d'équipe et une rapidité sans pareille, ces caractéristiques font du pilote de Guernesey le prototype du coureur parfait. Avec sa victoire au Championnat d'Europe des voitures de tourisme en 2004, il inaugure une série unique de succès. En remportant trois titres consécutifs de champion du monde entre 2005 et 2007, il devient le pilote le plus titré de l'histoire du WTCC.

En endurance aussi, Andy Priaulx peut se prévaloir d'une riche expérience et de nombreux succès. Dès 2002, il s'engage dans des marathons automobiles en Australie, dont le légendaire Bathurst 1000. Mais son plus grand triomphe vient trois ans plus tard sur la Nordschleife du Nürburgring : avec Pedro Lamy (P), Boris Said (US) et Duncan Huisman (NL), il gagne les 24 heures du massif de l'Eifel au volant d'une BMW M3 GTR.

« C'était sans conteste l'une des plus grandes victoires de ma carrière chez BMW Motorsport », se souvient-il. « La course sur la Nordschleife est une véritable classique, et c'était fabuleux de se retrouver tout en haut du podium avec mes coéquipiers. Cet événement a une importance immense pour BMW et le soutien des supporters est incroyable. » Outre son retour dans l'« enfer vert », Andy Priaulx attend avec impatience la classique des 24 Heures du Mans. « Cette course est l'une des plus prestigieuse du monde », explique-t-il. « Après la Formule 1, c'est le but ultime de tout pilote. »

L'exceptionnel talent d'Andy Priaulx s'est manifesté très tôt. A l'instar de son père Graham, il se distingue d'abord dans la course de côte. Fraîchement sacré « British Formula 1 Hillclimb Champion », il se tourne vers les monoplaces en 1996. Trois ans plus tard, il prend la tête du championnat Renault Spider britannique avec 13 victoires pour autant de courses. Via la Formule 3, il passe ensuite aux voitures de tourisme. Depuis sa première participation en 2003 au Championnat d'Europe pour BMW, il aligne les victoires. Pour la saison 2010 du WTCC, il vise son quatrième titre de champion du monde au côté d'Augusto Farfus avec l'équipe RBM BMW nouvellement constituée.

« Les profils d'exigences pour les courses de sprint et les classiques de l'endurance sont très différents », souligne Andy Priaulx lorsqu'il décrit les différentes facettes de son programme de l'année. « Dans les courses de 24 heures, on doit calculer très précisément le risque tout en étant rapide. Dans le WTCC, on n'a que 50 km pour finir en tête. Les deux procurent un égal plaisir. »

Dirk Müller – Portrait

Date/lieu de naissance : 18 novembre 1975/Burbach (DE)

Lieu de résidence : Monte Carlo (MC)

Etat civil : Marié avec Daniela, une fille : Minal-Emily

Site Web : www.dirk-mueller.com

Dirk Müller, 34 ans, est considéré comme l'un des meilleurs pilotes mondiaux de GT. La liste de ses succès dans cette discipline est d'ailleurs très longue. Dès 1997, il se lance sur un circuit au volant d'une voiture de sport et se distingue à la Porsche Carrera Cup, qu'il remporte un an plus tard. Il fait également sensation en finissant deuxième lors des classiques de l'endurance à Daytona (1998 et 1999) et au Mans (1999).

Il n'attendra pas longtemps son premier grand titre international : en 2000, il remporte la classe GT de l'American Le Mans Series et devient pilote d'usine BMW l'année suivante. A l'ALMS, il décroche une victoire avec la BMW M3 GTR, avant d'aborder la course de voitures de tourisme en 2002.

« Du fait de ma formation de pilote GT, j'ai beaucoup appris durant mes cinq années de compétition en voitures de tourisme », affirme Dirk Müller, qui a pris 96 fois le départ de l'ETCC et du WTCC. « Mes expériences d'alors s'avèrent aujourd'hui très utiles, car la compétition GT a changé. A l'ALMS, en particulier, il n'est plus question de tactique mais de capacité à soutenir des duels sur le circuit. Mes années de course en tourisme chez BMW m'aident énormément. »

Au cours de ses cinq saisons chez Schnitzer Motorsport, il remporte au total 12 victoires et manque de peu le titre de champion d'Europe en 2004, puis celui de champion du monde l'année suivante. En endurance aussi, il poursuit sur la voie du succès en s'imposant, en 2004, aux 24 heures du Nürburgring en compagnie de Jörg Müller et Hans-Joachim Stuck.

« Je me souviens avec précision de chaque tour de la course », assure Dirk Müller. « C'était l'un des 24 heures les plus difficiles du Nürburgring. La météo était très changeante et les conditions extrêmement difficiles. Après notre doublé, nous voulions fêter l'événement le soir, mais je n'ai même pas pu m'extraire de mon lit. »

En 2007, Dirk Müller revient à l'endurance et remporte d'emblée le championnat FIA GT avec Ferrari. A l'ALMS aussi, il renoue l'année suivante avec les succès passés. Terminant deuxième, il passe de peu à côté d'une seconde victoire générale. Lorsque BMW Amérique du Nord prévoit en 2009 un retour à l'ALMS avec la version de course de la nouvelle BMW M3, son choix se porte tout naturellement sur Dirk Müller. Après une sixième place en première année, le champion vise cette année le titre suprême avec l'équipe BMW Rahal Letterman Racing. Il souhaite également améliorer son bilan aux classiques des 24 heures du Nürburgring et du Mans.

Née pour la course : la BMW M3 GT2

Déjà à sa quatrième génération, la BMW M3, la voiture de sport hautes performances développée par BMW M GmbH sur la base de la BMW série 3 Coupé, fait preuve d'une excellente sportivité, qu'il s'agisse de la BMW M3 Coupé pour la conduite de tous les jours, de la BMW M3 GTS pour les courses de clubs ou de la BMW M3 GT2 pour les courses d'endurance et les classiques du GT.

Mario Theissen, directeur de BMW Motorsport, le confirme : « Même le modèle de série de la BMW M3 a la sportivité inscrite dans les gènes. C'est la raison qui nous a poussés à développer une version de course de cette voiture. Le fait que la BMW M3 soit propulsée en série par un puissant moteur V8 a constitué pour nous un point de départ idéal. » Lorsque les ingénieurs de BMW Motorsport ont entamé le développement de la BMW M3 GT2 vers la mi-2007, ils se sont trouvés face à un ambitieux défi : rendre encore plus sportive une voiture déjà entièrement tournée vers la sportivité. Difficile d'imaginer une meilleure base que la BMW M3 pour cette mission. Même la version de série affiche une dynamique hors pair.

Dans la version de série, le moteur huit cylindres de 4,0 litres de cylindrée développe 420 chevaux. Il est proche parent du bloc V8 développé pour le projet de formule 1 de BMW. Le moteur BMW P65 dérivé qui équipe la BMW M3 GT2 a été encore optimisé dans le cadre du règlement GT2. Les huit clapets d'admission individuels reçoivent leur air via un collecteur en PRFC avec système optimisé d'admission variable à résonance. La mécanique a été adaptée aux exigences extrêmes de la course GT et d'endurance : le BMW P65 dispose ainsi d'un vilebrequin en acier, de pistons forgés, de bielles en acier hautes performances et d'une lubrification à carter sec. Cela permet au moteur d'atteindre une puissance de 500 chevaux.

Grâce à ces caractéristiques, la BMW M3 GT2 est capable d'accomplir le sprint de 0 à 100 km/h en 3,42 s. Avec une cylindrée de 500 cm³ par cylindre et un rapport alésage/course de 72,5 x 92 mm, le moteur répond de manière idéale aux attentes des constructeurs les plus exigeants. Le bloc-moteur avec carter inférieur de type « bed plate » est en alliage d'aluminium spécial. Grâce à ses dimensions, la capacité de son réservoir, son nombre de composants réduit et son poids extrêmement faible, le moteur V8 s'avère parfait pour les circuits de course.

La BMW M3 GT2 fait appel à des systèmes de contrôle intelligents. L'unité de contrôle POWER400 commande tous les accessoires du véhicule (éclairage, essuie-glace, etc.) via deux systèmes de bus. Les traditionnels relais et fusibles sont ainsi éliminés, ce qui permet un gain de poids considérable, améliore la fiabilité et simplifie l'utilisation. Les fonctions du moteur BMW P65 sont gérées par l'unité de contrôle électronique ECU408, un système entièrement développé par BMW Motorsport. Faisant appel à deux puissants microprocesseurs, cette unité commande notamment l'injection et l'allumage individuels des cylindres ainsi que le système de mémoire de données moteur.

L'ECU408 surveille également la fonction "Quick-Shift" de la boîte séquentielle à six rapports de la BMW M3 GT2. En supprimant l'allumage lors du changement de vitesse, celle-ci permet un changement de vitesses encore plus rapide. L'unité de transmission compacte est positionnée sur le train arrière afin de permettre une répartition optimale du poids. Le conducteur est assisté par un différentiel mécanique à glissement limité et un contrôle de traction.

Pour les utilisations pour la course, les ingénieurs n'ont pas seulement modifié le groupe propulseur mais aussi le châssis. Par rapport à la version de série, les trains avant et arrière de la BMW M3 GT2 possèdent des angles de chasse et de carrossage plus élevés ainsi qu'une voie plus large. Les amortisseurs sont réglables sur cinq niveaux et les barres de stabilisation tubulaires peuvent être utilisées pour adapter la voiture aux différents circuits.

L'optimisation du poids joue un rôle important dans le développement d'une voiture de course. Ce qui avait été commencé sur la version de série de la BMW M3 avec la conception légère intelligente et l'utilisation d'un toit en fibre de carbone unique, les ingénieurs de BMW Motorsport l'ont systématiquement poursuivi sur la BMW M3 GT2. L'utilisation de plastique renforcé fibre de carbone (PRFC) a contribué de manière décisive à réduire le poids de la voiture à 1 245 kg (spécification ACO). Aussi bien le toit de la BMW M3 GT2 que les jupes avant et arrière, les capots avant et arrière, les jupes latérales, les portes, les ailes avant et les élargisseurs d'aile arrière sont en PRFC.

L'aérodynamique de la BMW M3 GT2 a encore été affinée grâce à l'analyse de flux assistée par ordinateur (Computational Fluid Dynamics ou CFD en abrégé). L'ordinateur a également permis d'optimiser la géométrie et la cinématique du châssis et de déterminer la position optimale des points de fixation des essieux. La déformation de la carrosserie sous des contraintes extrêmes a en outre pu être simulée grâce à de puissants programmes de calcul. Des études approfondies en soufflerie ont par ailleurs permis aux ingénieurs de valider les résultats des calculs du CFD avant de lancer la fabrication des composants. Grâce à l'expérience précédemment acquise dans le cadre du projet Formule 1, une fiabilité et une précision de mesure maximales ont pu être atteintes lors des essais en soufflerie.

La climatisation apporte un surcroît de confort aux pilotes au volant de la BMW M3 GT2. Aux 24 Heures du Mans, le règlement prévoit que les températures dans le cockpit ne dépassent pas 32 °C. Après un arrêt au stand de ravitaillement, cette valeur doit être à nouveau atteinte dans les huit minutes. Pour accroître l'efficacité du refroidissement, le volume de l'habitacle a été réduit par l'insertion d'un écran plastique derrière le siège du conducteur. Cela contribue à minimiser les besoins de climatisation.

Pour BMW Motorsport, le seul aspect qui a la priorité absolue sur les performances, c'est la sécurité du conducteur. C'est la raison pour laquelle la BMW M3 GT2 utilise une cage de sécurité constituée de tubes d'acier de précision haute résistance. Soudée à la carrosserie en tôle d'acier autoportante, celle-ci protège efficacement le pilote en cas de collision. Cette cage de sécurité, développée et conçue à l'aide d'outils de CAO et de simulations assistées par ordinateur, est fabriquée par des experts de l'usine BMW de Ratisbonne, en Allemagne. BMW Motorsport est certifié par la Fédération internationale de l'automobile (FIA) comme institut de CAO pour les cages de sécurité.

Sur le circuit, les pilotes sont maintenus à l'aide d'une ceinture de sécurité à six points d'ancrage dans un nouveau siège de sécurité développé par BMW Motorsport. En cas d'accident, le pilote avec son siège peuvent être extraits du véhicule par le toit. Les pilotes sont en outre protégés par le système HANS (Head-and-Neck Support), par la mousse absorbant l'énergie cinétique insérée dans les profilés creux et par des crash-pads sur les portes.

Contrairement à la BMW M3 Coupé, qui est équipée de freins hautes performances en matière composite assurant une excellente décélération, la BMW M3 GT2 fait appel à des freins à étrier fixe. Réalisés en aluminium, les étriers sont dotés de six pistons à l'avant et de quatre pistons à l'arrière. Les disques en fonte grise à ventilation interne ont un diamètre de 378 mm à l'avant et de 355 mm à l'arrière.

Partenaire de BMW Motorsport en matière de développement, Dunlop a équipé la BMW M3 GT2 de pneus de course hautes performances qui assurent la transmission optimale des couples d'accélération et de freinage au bitume et sont capables de résister à des forces d'accélération latérales extrêmes. Le fabricant de pneus a été intégré dès le début dans le développement de la voiture de sport GT. La BMW M3 GT2 évolue sur le circuit sur des roues de 18 pouces avec jantes en aluminium.

BMW M3 GT2 – Caractéristiques techniques

Longueur :	4 634 mm
Largeur :	1 912 mm
Hauteur :	1 280 mm
Empattement :	2 779 mm
Poids :	1 245 kg
Réservoir :	110 l

Toutes les caractéristiques sont conformes aux spécifications ACO.

Châssis/caisse : Structure autoportante en acier avec cage de sécurité constituée de tubes soudés en acier de précision haute résistance ; réservoir de sécurité en PRFC à structure en sandwich ; 4 vérins pneumatiques pour soulever la voiture rapidement

Pack aérodynamique : Jupes avant et arrière, capots avant et arrière, jupes latérales, portes, ailes avant et élargisseurs d'aile arrière en PRFC ; aileron arrière en alliage d'aluminium

Transmission : Embrayage en fibre de carbone commandé par vérin hydraulique central piloté ; boîte séquentielle transversale à 6 rapports avec pignons droits, sans synchronisation ; radiateur huile/air supplémentaire ; système Quick-Shift avec suppression de l'allumage ; verrouillage différentiel mécanique et système de refroidissement huile/air supplémentaire

Train avant : Par rapport à la version de série, angles de chasse et de carrossage augmentés, voie avant plus large ; amortisseurs réglables sur 5 niveaux ; barre de stabilisation tubulaire

Train arrière : Par rapport à la version de série, angle de carrossage plus élevé et voie arrière plus large ; amortisseurs réglables sur 5 niveaux ; barre de stabilisation tubulaire

Freins avant : Etriers de frein en aluminium à 6 pistons ; disques de frein ventilés en fonte grise, diamètre 378 mm

Freins arrière : Etriers de frein en aluminium à 4 pistons ; disques de frein en fonte grise, diamètre 355 mm

Assistance au freinage : ABS avec fonction DSC intégrée

Direction : Direction assistée hydraulique à crémaillère

Roues : Jantes en aluminium, 12x18 pouces à l'avant, 13x18 pouces à l'arrière

Tableau de bord : Ecran LCD programmable et module externe d'indication du passage des rapports

Volant : Volant multifonction à démontage rapide (Quick-Release) et

affichage intégré.

Gestion d'énergie : Contrôle et répartition de la puissance électrique via le boîtier de commande BMW Motorsport POWER400, liaison par double bus

Moteur : 8 cylindres, configuration V

Cylindrée : 3 999 cm3

Alésage x course : 92 x 75,2 mm

Rapport volumétrique : 13,0:1

Puissance max. : 500 ch avec restricteur d'air

Couple max. : env. 500 Nm

Régime max. : 8 750 tr/min

Bloc-moteur : En aluminium avec carter inférieur de type « bed-plate »

Vilebrequin : En acier

Pistons : Jupes de piston forgées

Bielles : En acier haute résistance

Culasse : En aluminium, avec doubles arbres à cames en tête ; 4 soupapes par cylindre

Soupapes : 4 arbres à cames avec distribution par chaîne ; commande par poussoir à clapet

Admission : 8 clapets d'admission séparés, collecteur d'admission en PRFC avec optimisation du système d'admission variable à résonance

Système d'échappement : Collecteur d'échappement et silencieux

Alimentation en carburant : Injection multipoints optimisée par cylindre

Graissage : Lubrification à carter sec

Refroidissement : Radiateur eau/air et échangeur thermique huile/eau

Gestion du moteur : Unité de commande BMW Motorsport ECU408 avec double micro-processeur hautes performances ; injection commandée par cylindre ; Pit-Speed-Limiter (limiteur de vitesse pour les arrêts au stand) ; fonction Quick-Shift (passage rapide des rapports) ; EML (commande électronique de papillon de gaz) ; contrôle de traction

intégré ; système VANOS (calage des arbres à cames) ; système de mémorisation des données moteur

Faisceau de câblage : Poids optimisé

Bobine d'allumage : 8 bobines crayon hautes performances avec commande d'allumage intégrée

Bougies d'allumage : Bougies hautes performances

24 Heures du Mans : l'ultime challenge

Chaque année, les constructeurs automobiles les plus renommés répondent présent à l'appel de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO). Depuis sa première édition, qui s'est déroulée les 26 et 27 mai 1923, les 24 Heures du Mans comptent parmi les plus grandes courses automobiles du monde. BMW a connu son plus grand succès sur le circuit de la Sarthe en 1999, lorsque Pierluigi Martini, Yannik Dalmas et Joachim Winkelhock ont remporté la victoire au classement général au volant d'un prototype BMW V12 LMR. En 2010, BMW va tenter une nouvelle fois de relever le défi de cette classique de l'endurance. Onze ans après son triomphe en catégorie LM P1, l'équipe Schnitzer Motorsport vise à nouveau les plus hautes marches du podium. L'équipe BMW Motorsport s'engage quant à elle en catégorie LM GT2 avec la BMW M3 GT2.

Pour marquer son retour dans la Sarthe, BMW fait revivre une tradition : la BMW Art Car Collection. L'une des deux BMW M3 GT2 engagées par l'équipe BMW Motorsport sera aux couleurs imaginées par l'artiste américain Jeff Koons. « J'ai toujours pensé que ce serait un honneur de travailler sur une BMW Art Car », a déclaré Jeff Koons. « J'ai hâte de perpétuer une tradition initiée par des artistes aussi prestigieux que Calder, Lichtenstein, Stella et Warhol. »

L'idée de faire appel à des artistes célèbres pour décorer des modèles de course BMW revient au commissaire-priseur et pilote de course français Hervé Poulain. En 1975, l'artiste américain Alexandre Calder est le premier à personnaliser une BMW 3.0 CSL. Quinze autres œuvres d'art sur roues verront ensuite le jour. Jeff Koons rejoint aujourd'hui la liste des illustres créateurs d'Art Cars. Cinq de ces impressionnantes voitures ont pris part aux 24 Heures du Mans. Le plus grand succès sportif a été enregistré en 1979 par la BMW M1 décorée par l'artiste américain Andy Warhol, qui terminera sixième au classement général.

Seuls 55 concurrents sont invités chaque année par l'ACO. Malgré un circuit relativement limité comparé aux 24 Heures du Nürburgring, la tension est toujours à son comble durant la compétition. Rien qu'en catégorie GT2, 17 équipes ambitieuses s'aligneront sur la grille de départ. Avec sa BMW M3 GT2, BMW affrontera cette année les grands favoris de Ferrari et Porsche, auxquels il faut ajouter Jaguar, qui revient cette année sur le circuit. Avec la participation d'Aston Martin, Corvette et Spyker, la compétition promet encore plus de suspense que l'an dernier, où neuf des dix premières voitures à franchir la ligne d'arrivée étaient des Ferraris. La catégorie LM GT2 a rarement réuni autant de concurrents prêts à se battre farouchement pour la première place.

Avec plus de 200 000 spectateurs, le circuit de 13,629 km va devenir les 12 et 13 juin prochains la capitale du sport automobile. Il offre bien plus qu'une passionnante course de 24 heures. La semaine des 24 Heures du Mans débute le dimanche précédent la course avec l'inspection

technique qui se déroule dans le centre-ville.

Le circuit

Pour la première édition des 24 Heures du Mans en 1923, l'ACO avait établi un circuit de 17,292 km au sud de la ville, dont la forme s'inspirait du tracé utilisé deux ans plus tôt pour le Grand Prix de l'Automobile Club de France. Les voitures de course devaient alors négocier un virage serré en épingle à cheveux dans le faubourg de Pontlieue, s'engager sur la route nationale vers Tours, puis revenir vers le Mans en traversant la ville de Mulsanne.

Le tracé du circuit a peu évolué peu au cours des années suivantes. En 1932, l'ACO acquiert des terrains au sud-est de la ville et contourne la périphérie de la ville avec les « esses » et le désormais célèbre Tertre rouge. Le tracé est ainsi raccourci de quelque trois kilomètres.

Après le tragique accident de 1955 qui a coûté la vie à 84 personnes, d'autres modifications sont entreprises afin de renforcer la sécurité des pilotes et des spectateurs. Des zones de décélération sont créées et la piste est élargie. Le tracé de la Sarthe conserve néanmoins son caractère de circuit grande vitesse.

Le tour démarre par l'étroite chicane Dunlop, qui débouche sur la passerelle Dunlop, l'emblème du circuit. Viennent ensuite les « esses », qui n'admettent qu'une seule ligne et où la faute la plus minime est sanctionnée. Le virage à droite du Tertre Rouge a été resurfacé il y a quelques années et offre désormais une meilleure adhérence.

La ligne droite des Hunaudières qui lui succède, longue d'environ 5 kilomètres, a connu des records de vitesse de plus de 400 km/h dans les années 1980. Pour des raisons de sécurité, deux chicanes ont été construites afin de réduire les vitesses extrêmes. Une bonne vitesse de pointe reste cependant la clé d'un tour rapide au Mans. Aujourd'hui, la vitesse moyenne des voitures LM P1 est d'environ 240 km/h, tandis que celle des voitures de la catégorie GT2 se situe aux alentours de 200 km/h. Après un virage à droite, on aborde ensuite la courbe de Mulsanne avec un dos d'âne particulièrement traître lorsqu'on est à plusieurs. Même chose pour les virages rapides d'Indianapolis et Porsche. C'est ici que s'opère la sélection des meilleurs. La chicane Ford exige quant à elle un mélange d'excellente traction et de puissance moteur concentrée.

Pour plus d'informations, merci de contacter le Département Communication :

Eric de RIEDMATTEN
BMW Group France
Directeur de la Communication / V1-FR-K
Tél : +33.1.30.43.94.34
Fax : +33.1.30.43.94.86
Mail : eric.deriedmatten@bmw.fr

BMW France
SA à Directoire et Conseil de Surveillance
Capital : 2.805.000 €
Siège social : 3 avenue Ampère
Montigny-le-Bretonneux
78886 Saint-Quentin en Yvelines Cedex
722.000.965 RCS Versailles

Christophe Koenig
BMW Group France
Chargé de Communication Technologique et
Corporate / V1-FR-K
Tél : +33.1.30.43.92.75
Fax : +33.1.30.43.94.86
Mail : christophe.koenig@bmw.fr

BMW France
SA à Directoire et Conseil de Surveillance
Capital : 2.805.000 €
Siège social : 3 avenue Ampère
Montigny-le-Bretonneux
78886 Saint-Quentin en Yvelines Cedex
722.000.965 RCS Versailles

BMW Group

BMW Group est, avec ses trois marques BMW, MINI et Rolls-Royce, l'un des constructeurs d'automobiles l'entreprise possède 24 sites de production implantés dans 13 pays et un réseau de distribution mondial et de motos haut de gamme les plus prospères du monde. D'envergure mondiale, étendu sur plus de 140 pays.

Lors de l'exercice 2009, BMW Group a vendu près de 1,29 millions d'automobiles et plus de 87 000 motos à travers le monde. Son chiffre d'affaires s'est élevé à 50,68 milliards d'euros. Au 31 décembre 2009, l'entreprise employait près de 96 000 personnes à l'échelle mondiale.

Le succès économique de BMW Group repose depuis toujours sur une pensée à long terme et une action responsable. L'entreprise a inscrit dans sa stratégie la durabilité économique et sociale tout au long de sa chaîne de création de valeur, la pleine responsabilité du constructeur vis-à-vis des produits et l'engagement à préserver les ressources. Ces efforts sont récompensés puisque BMW Group figure depuis cinq ans en tête des constructeurs automobiles dans le Dow Jones Sustainability Index.