



Information presse
16 mai 2012

BMW M GmbH. **40 ans d'histoire.**

« Les entreprises sont à l'image des êtres humains. Le sport est bénéfique pour leur forme, leur endurance, leur dynamisme et leurs performances. » Tels sont les propos tenus en 1972 par Robert A. Lutz, alors membre du Directoire de BMW AG en charge des ventes, à la naissance de la toute nouvelle filiale de BMW AG, BMW Motorsport GmbH. Rebaptisée par la suite BMW M GmbH, cette dernière n'a rien perdu de la forme, de l'endurance, du dynamisme et des performances de ses débuts, qui remontent à 40 ans.

Les années 1970 amorcent une nouvelle ère pour BMW. Sous la houlette d'Eberhard von Kuenheim, un Directoire rajeuni entreprend de renforcer de manière stratégique le succès déjà phénoménal du Groupe. Un nouveau siège social – le légendaire « Quatre cylindres » – est ainsi édifié, et BMW se dote de sa propre Division Sports. Robert A. Lutz déclare à ce sujet : « Le sport ayant toujours occupé un rôle central chez BMW, y compris lors de son développement dynamique sur le plan économique, la consolidation de nos activités liées aux sports mécaniques s'impose comme une évidence. »

L'ancien département Sports de BMW n'avait en effet plus les capacités ni le potentiel requis pour répondre à la demande et exploiter les multiples opportunités de croissance. Course après course, les BMW 1800 TI et 2000 TI, ainsi que les différents modèles Série 02, raflent toutes les victoires. Mais BMW n'était en mesure de satisfaire qu'une partie seulement de la demande, la grande majorité des véhicules étant transformés, pilotés et vendus par des préparateurs indépendants. Dès le milieu des années 1960, BMW s'engage en Formule 2. Ses motorisations hautes performances deviennent bientôt incontournables pour les écuries qui visent le podium. BMW ne compte plus les succès ni les titres décrochés en championnat européen.

1972 : une équipe d'experts en course automobile crée BMW Motorsport GmbH.

BMW Motorsport GmbH prend la relève le 1^{er} mai 1972. L'équipe, initialement composée de 35 spécialistes, est chapeautée par Jochen Neerpasch. Cet ancien pilote d'usine Porsche et Directeur sportif de Ford, qui quitte Cologne pour Munich, rassemble sans tarder un groupe de pilotes voués à marquer BMW Motorsport de leur empreinte au cours des décennies à venir : Chris Amon, Toine Hezemans, Hans-Joachim Stuck et Dieter Quester. Björn Waldegaard et Achim Warmbold sont engagés en tant que pilotes de rallye.

Entreprise
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Adresse
BMW AG
80788 Munich
Allemagne

Téléphone
089-382 24360

Internet
www.bmwgroup.com



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 2

La nouvelle division emménage dans ses propres locaux après quelques mois. Ses ateliers de préparation et de construction de moteurs de course, ses installations de fabrication d'outillage et son banc d'essai dynamométrique se trouvent tous à proximité immédiate de l'usine BMW de Munich, sur un site s'étendant sur plus de 8 000 m² dans la Preussenstrasse. C'est là que les modèles sport de 1973 voient le jour : la 2002 de course, d'un poids de 950 kilos, renfermant un 4 cylindres à 16 soupapes de 2 litres, d'une puissance de 240 ch, ainsi qu'un nouveau coupé, évoqué par Jochen Neerpasch en ces termes : « Considérant 1973 comme l'année du véritable démarrage de nos activités, nous ne nous attendions pas à remporter cette édition du championnat d'Europe des voitures de tourisme. » Baptisé 3.0 CSL, ce modèle dispose de portes, d'un capot et d'un coffre en aluminium et d'une boîte 5 rapports à carter en magnésium lui conférant un poids de 1 092 kg. Mais son principal atout réside dans son moteur à injection 6 cylindres en ligne à 12 soupapes de 3 340 cm³ affichant un taux de compression de 11:1 et une puissance maximale de 360 ch. Il s'agit du dernier moteur à deux soupapes par cylindre construit par BMW pour la compétition.

Le facteur humain : une priorité de longue date chez BMW.

La division BMW Motorsport GmbH débute la saison 1973 en étant parfaitement préparée, et pas uniquement sur le plan technique. Les pilotes sont au mieux de leur forme, après un stage organisé par Jochen Neerpasch à Saint-Moritz, paradis suisse des skieurs, au cours duquel toute l'équipe a été prise en charge par un coach sportif et un psychologue. Dès cette époque, BMW accorde la plus haute importance à l'optimisation de la relation entre l'homme et la machine, et envisage de mettre en place des stages de conduite réservés aux amateurs. Le BMW Driver Training est créé en 1977.

L'écurie BMW Motorsport GmbH rejoint les circuits lors de la saison 1973. Remarquée pour sa 3.0 CSL Coupé, elle se distingue également par une autre particularité : des semi-remorques aux moindres porte-clés, elle est la toute première à adopter uniformément les mêmes couleurs : trois bandes – bleue, violette et rouge – sur un fond blanc brillant, qui sont entrées dans la légende.

Les coupés CSL, rapidement célèbres dans le milieu de la compétition automobile, décrochent tous les titres. Hans-Joachim Stuck et Chris Amon remportent le Grand Prix de Nürburgring dès leur première participation à cette course de véhicules de tourisme. BMW se classe également en tête de la catégorie Grand Tourisme des 24 Heures du Mans.

BMW 3.0 CSL : le palmarès le plus impressionnant de son époque.



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 3

Coupé de rêve doté d'une livrée de compétition spectaculaire, la 3.0 CSL affiche le palmarès le plus impressionnant de son temps, gagnant six fois le championnat d'Europe des voitures de tourisme entre 1973 et 1979 et dominant la scène internationale pendant une dizaine d'années. La BMW 3.0 CSL brille par ses couleurs mais également par des innovations techniques majeures. Son capot abrite en effet, dès 1973, le tout premier 6 cylindres à 24 soupapes de BMW. En outre, le véhicule reçoit un prototype de système de freinage antiblocage en 1974, bien avant que cette technologie n'équipe d'usine la BMW Série 7. À la fin de sa carrière, la 3.0 CSL développe une puissance plafonnant à 800 ch en version coupé turbo. En 1976 entre en piste le modèle de tourisme le plus puissant de BMW, avec Ronnie Peterson au volant : une CSL à motorisation bi-turbo de 3,2 litres dont la puissance a volontairement été bridée à 750 ch par BMW Motorsport GmbH.

BMW Motorsport GmbH se distingue également en Formule 2. Cinquante moteurs de 2 litres à 4 soupapes par cylindre sont utilisés par March, totalisant 11 victoires sur 16 courses. En 1973, Jean-Pierre Jarier devient champion d'Europe de Formule 2 au volant de sa March-BMW, qui domine la catégorie des 2 litres pendant près de 10 ans avec les titres successifs de Patrick Depailler (1974), Bruno Giacomelli (1978), Marc Surer (1979) et Corrado Fabi (1982). D'autres écuries s'enthousiasment pour ce moteur produit à plus de 500 unités, la plupart dans des puissances supérieures à 300 ch.

En 1975, BMW Motorsport GmbH s'aventure outre-Atlantique et se concentre sur la Série IMSA, cherchant à promouvoir BMW auprès d'un vaste marché américain. En moins d'un an, la notoriété de la marque progresse de manière spectaculaire aux États-Unis, et BMW remporte sans surprise le championnat IMSA dans la catégorie Constructeurs.

1976 : d'une simple école de conduite au BMW Driver Training.

Le 3 février 1976, le Directoire de BMW décide de confier à BMW Motorsport GmbH la mission de professionnaliser une activité appelée à l'époque « école de conduite ». La direction de BMW Motorsport GmbH reçoit pour instruction d'organiser, dans les centres d'essais BMW, 15 stages par an de 20 participants chacun, complétés par 5 stages sur circuit de 100 participants chacun. Au total, ce sont quelque 800 personnes à former chaque année. « En tant qu'entité en charge de l'ensemble des activités liées aux sports mécaniques au sein de BMW, BMW Motorsport GmbH souhaite cultiver les performances du conducteur, dans le cadre de la relation homme/machine. » Cette approche, dévoilée dans la première publication du département BMW Driver Training, est toujours d'actualité.



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 4

Depuis ses débuts, BMW Driver Training met un point d'honneur à fournir un véhicule aux participants aux stages, ce qui a pour ces derniers un double avantage : d'une part, ils évitent l'appréhension liée aux éventuels dégâts en cas d'utilisation de leur propre voiture et, d'autre part, ils sont tous sur un pied d'égalité, mécaniquement parlant. Pour mettre en pratique cette philosophie, toujours d'actualité, une flotte de BMW 320i est constituée. D'une puissance maximale de 125 ch, ce modèle est en effet idéal pour les formations au pilotage. Tous ces véhicules sont équipés d'une suspension spécifique, d'un différentiel à glissement limité à 40 % et d'un siège baquet côté conducteur. Le premier « team » du BMW Driver Training est sans conteste bien préparé.

Le programme est établi après les premiers essais réalisés sur l'aéroport militaire de Manching, près d'Ingolstadt. Rauno Aaltonen devient le premier instructeur en chef le 13 janvier 1977. Il met ainsi à profit son expérience non seulement sur les pistes, mais également en signant le premier ouvrage consacré à la conduite sportive : *Revolution am Steuer* (Révolution au volant) – un ouvrage unique en son genre détaillant la formation proposée, dont tous les exemplaires se vendent en un rien de temps. À ce jour, le « Finlandais volant » s'attache toujours à transmettre son talent aux conducteurs de BMW, sans négliger l'enjeu majeur qu'est depuis longtemps devenue la sécurité.

Naissance des premières routières sportives BMW.

Dans la seconde moitié des années 1970, BMW Motorsport GmbH se consacre presque exclusivement à la construction de voitures de course. Ainsi, la nouvelle BMW 320 évoluant dans le Groupe 5 perpétue l'immense succès de la Série 02. Cependant, plus d'un client fidèle – pilotes de course, mais aussi inconditionnels de la marque – est en quête de davantage de puissance sur route. C'est ainsi que naît, en 1974, la première génération de Série 5, avec les modèles 530, 533i et 535i. Ceux-ci surpassent leurs homologues produits en série, en termes de motorisation, évidemment, mais également de suspension et de freinage, dont les technologies ont fait l'objet d'une attention toute particulière de la part des ingénieurs de BMW Motorsport GmbH. Ces puissantes berlines « classiques », que rien ne semble distinguer au premier coup d'œil, deviennent les premières quatre places à révolutionner le monde des sportives par leurs technologies des plus sophistiquées. Initialement confinées à un marché très confidentiel, elles profitent rapidement de la popularité croissante de la philosophie de la performance. En 1980, la première Série 5 s'était déjà vendue à 895 exemplaires.



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 5

BMW M1 : la sensation sportive de l'année 1978.

Motorsport GmbH se tourne ensuite vers la production du premier véhicule de compétition non dérivé d'un modèle de série : la BMW M1. BMW décide de se charger des composants techniques et de confier le châssis et la carrosserie à Lamborghini. Mais la firme italienne traverse des problèmes financiers qui entraînent d'importants retards. Une nouvelle chaîne de production doit alors être trouvée, transformant la construction de la BMW M1 en véritable puzzle. Le châssis tubulaire est fabriqué par Marchesi et la carrosserie en plastique renforcé de fibres de verre par T.I.R., deux entreprises de Modène. Leur assemblage ainsi que l'habillage intérieur sont réalisés par l'agence ItalDesign, dirigée par Giorgio Giugiaro. Les voitures sont ensuite transportées jusqu'à Stuttgart, où Baur les équipe de leurs différents éléments mécaniques.

En raison du retard accumulé, ce nouveau modèle n'est pas prêt à temps pour la saison. Jochen Neerpasch, Directeur de Motorsport GmbH, collabore donc avec Bernie Ecclestone et Max Mosley à la création du ProCar, un championnat disputé en ouverture des principaux Grands Prix européens de Formule 1 de la saison 1979/80.

Le règlement de la FIA imposant une production minimale de 400 unités pour l'homologation d'un véhicule en Groupe 4, la M1 à moteur central, d'une hauteur d'à peine 1,14 m, est également déclinée en version routière. La première voiture estampillée du légendaire « M » fait ainsi son entrée sur le marché. Affichant 277 ch, la M1 est proposée au prix de 100 000 DEM (plus de 50 000 EUR) en 1978, mais la demande est largement supérieure à l'offre. En un an, 130 exemplaires sont livrés, tandis que 300 commandes fermes restent à honorer. Dès ses débuts, la M1 représente la routière sportive allemande la plus rapide, comme en atteste un magazine automobile de renom : lors d'essais effectués en 1979, elle atteint les 264,7 km/h. « Il suffit de passer de la 4^e à la 5^e, à 213 km/h, puis de continuer à accélérer jusqu'à la vitesse maximale », selon les testeurs. Nombreux sont les clients à apprécier cette caractéristique, à l'instar du futur champion du monde de Formule 1, Alan Jones.

Ces performances restent cependant bien modestes au regard de celles de la version ProCar, qui développe 470 ch et monte à plus de 300 km/h. En 1979, Niki Lauda, qui compte déjà à son actif deux titres au championnat du monde de Formule 1, s'illustre au volant de l'un de ces bolides, remportant trois des huit manches du M1 ProCar et terminant deuxième dans une autre. Aux États-Unis, les M1 de l'écurie Red Lobster deviennent cultes, dominant le championnat IMSA dans la catégorie GTO.



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 6

L'énorme succès de la M1 et sa formidable image de marque poussent Motorsport GmbH à produire un autre modèle. En 1980, s'inspirant des premières Série 5, les ingénieurs développent la M535i, qui hérite du moteur 6 cylindres à 12 soupapes de la 635CSi. D'une puissance de 218 ch, elle s'impose rapidement comme la reine du bitume.

1980 : les Formule 1 à moteur turbocompressé BMW créent l'événement.

Jochen Neerpasch quitte Motorsport GmbH en 1980, cédant sa place de Directeur de course à Dieter Stappert. Paul Rosche, responsable des moteurs BMW dédiés à la compétition depuis 1969, est nommé Directeur technique. Il joue un rôle capital lorsque BMW décide de faire la démonstration de son savoir-faire au plus haut niveau des sports mécaniques. En avril 1980, BMW annonce officiellement son entrée en Formule 1, donnant le feu vert aux ingénieurs de Motorsport GmbH pour développer la première motorisation du genre de la marque.

Réunis autour du talentueux Paul Rosche, ceux-ci conçoivent un moteur dérivé d'un 4 cylindres de seulement 1,5 litre, intégré à un bloc standard, qui délivre une puissance de pas moins de 800 ch. Ce rendement hors du commun est le résultat de l'association de la technologie 16 soupapes et d'un turbocompresseur, commandés par un système électronique de gestion du moteur – le Digital Motor Electronics (DME) –, une première en Formule 1.

Un an plus tard, le premier véhicule d'essai fait ses preuves, et en 1982, l'écurie Brabham dispute un Grand Prix avec une motorisation BMW. Ce moteur turbocompressé affirme sa suprématie sur les circuits, triomphant dès 1983 : 630 jours après ses tout débuts, le pilote brésilien Nelson Piquet est sacré champion du monde sur une Brabham BMW. Au total, BMW décroche ainsi 9 Grand Prix jusqu'en 1987.

Outre Brabham, les moteurs BMW M turbo séduisent d'autres écuries, telles que Arrows, qui l'adopte de 1984 à 1986, ATS en 1983/84 et Ligier en 1987. En 1986, Gerhard Berger remporte le Grand Prix de Mexico à bord d'une Benetton, couronnant la carrière de cette motorisation. L'année suivante, le magazine américain Road and Track encense les performances de la Benetton B 186 pilotée par Teo Fabi. Cette monoplace de 900 ch est en effet capable de se propulser de 0 à 100 miles par heure (160 km/h) en 4,8 secondes. Paul Rosche sait que son 4 cylindres dispose d'une marge importante : « Il doit pouvoir développer près de 1400 ch, mais nous ne connaissons pas le chiffre exact puisque le banc dynamométrique ne va pas au-delà de 1280 ch. »



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 7

En 1983 a lieu un autre événement de taille, qui passe pratiquement inaperçu. BMW Motorsport GmbH devient une société de développement orientée performances et étend ses activités. Ses effectifs passent ainsi à 380 personnes. Parallèlement au développement, à la conception et au test des produits BMW d'exception, ses responsabilités s'étoffent avec la gestion et l'organisation de courses et la mise en place d'ateliers, donnant lieu à la création de centres individuels de développement dédiés aux moteurs et technologies de suspension. Motorsport GmbH propose de longue date bien plus que de « simples » technologies de pointe : la vente d'accessoires et la personnalisation des véhicules, à la demande d'un nombre croissant de clients, représentent déjà une part significative de son chiffre d'affaires.

Avec les M5 et M635CSi, le 6 cylindres BMW M1 fait son apparition sur les véhicules de série.

En 1984, Motorsport GmbH se distingue à nouveau, en particulier auprès des amateurs de sportives hautes performances. Le coupé M635CSi et la M5 héritent du 6 cylindres en ligne à 24 soupapes de la M1, aux valeurs de couple exceptionnelles. La M5, assemblée à la main sur le site de la Preussenstrasse, est rapidement élevée au rang de légende : un « loup déguisé en agneau » affichant une puissance de 286 ch, soit près de trois fois celle de la 518i. Si à première vue rien ne semble vraiment distinguer la M5 de ses homologues de série, sa vitesse de pointe de 245 km/h surprend de nombreux conducteurs de grosses berlines et de sportives, qu'elle laisse littéralement sur place. Ainsi naît la fameuse « Businessman's Express ».

1986 : les débuts de la M3, une voiture de tourisme sans rivale.

Après la Formule 1, Motorsport GmbH concentre tous ses efforts sur les courses de voitures de tourisme. C'est ainsi que naît en 1986 la BMW M3, une berline sportive deux portes compacte, développée en parallèle pour la compétition et la production en série. La version routière, dont 5 000 exemplaires annuels doivent être fabriqués au titre de son homologation en tant que véhicule de tourisme, est dès le départ conçue pour la course et précisément adaptée aux réglementations relatives au Groupe A. Les installations de la Preussenstrasse étant dépassées par l'ampleur de la tâche, Motorsport GmbH s'installe à Garching, en périphérie de Munich, en 1986.

Pour BMW, le succès est au rendez-vous. La voiture de course blanche en livrée BMW Motorsport accumule les victoires, les trophées et les titres. Dès 1987, le pilote italien Roberto Ravaglia remporte le championnat du monde de véhicules de tourisme au volant d'une BMW M3.



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 8

Avec sa motorisation 4 cylindres à 16 soupapes développant 195 ch et son pot catalytique de série, cette berline hautes performances devient la référence en sports mécaniques.

Au cours des cinq années suivantes, la M3 règne en maître sur la scène mondiale et remporte deux championnats d'Europe et deux championnats d'Allemagne des voitures de tourisme, ainsi qu'un grand nombre de compétitions internationales.

La version routière rencontre tout autant de succès. Le volume des ventes pulvérise les prévisions avec plus de 17 970 unités de la première BMW M3 livrées, dont 600 modèles Sport Evolution 2,5 litres, et 765 cabriolets assemblés à la main. La M3 démontre également que les performances sportives et la protection de l'environnement ne sont pas forcément incompatibles, avec une consommation de carburant exemplaire au regard de sa puissance et de ses performances.

M5 : la deuxième génération se décline en voiture de tourisme, ouvrant un nouveau marché.

La deuxième génération de M5 voit le jour en 1988. Elle reçoit un moteur 6 cylindres en ligne de 3,6 litres et 315 ch, puis 3,8 litres et 340 ch. La lettre « M » disparaît du code de production interne des moteurs, remplacée par un « S » qui identifie dorénavant les motorisations BMW Motorsport GmbH. Le client peut constater la différence d'un simple coup d'œil : la mention « BMW » laisse place à « M Power » sur le couvercle de culasse, comme c'est le cas pour le 4 cylindres de la M3. Initialement présentée comme une berline, puis comme une voiture de tourisme au début de l'année 1992, la M5 est la parfaite synthèse d'une bête de course et d'une routière sophistiquée.

À l'aube de l'introduction de la génération suivante de Série 3, en 1990, Motorsport GmbH travaille déjà à la nouvelle BMW M3. Elle est commercialisée en 1992, dépourvue cette fois d'aileron massif et d'imposants élargisseurs d'ailes. Signe des temps, la M3 joue la carte de la discrétion, ne dévoilant son caractère qu'aux seuls connaisseurs, au travers de certains détails, dont le ronronnement inimitable de son 6 cylindres à 24 soupapes de 3 litres d'une puissance maximale de 286 ch.

Ce moteur est le tout premier de BMW à intégrer le déphaseur d'arbre à cames d'admission VANOS, qui ajuste en continu le calage de la distribution – un système breveté, signé BMW M, qui assure un couple élevé à bas régime et



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 9

régime intermédiaire. Autre particularité inédite de cette voiture : la gestion du moteur développée par BMW, capable de traiter 20 millions d'instructions par seconde.

BMW M3 : la voiture du siècle.

Cette M3 de deuxième génération enthousiasme immédiatement les médias et les clients. Le carnet de commandes se remplit en un temps record, et les éloges ne tardent pas à pleuvoir. Merveille d'agilité, cette représentante de la Série 3 séduit les lecteurs du magazine allemand sport auto qui l'élisent « voiture de l'année » deux ans de suite, tandis qu'en France, Auto Plus la désigne « voiture du siècle » à l'issue d'un comparatif avec d'autres modèles haut de gamme. Dès son lancement aux États-Unis, la revue Automobile Magazine lui décerne le titre de « voiture de l'année », jusqu'alors réservé à la production américaine.

Le calendrier prévoit d'emblée une version cabriolet et une berline quelque peu plus confortable. La M3 GT, une édition limitée spéciale de 295 ch, place la barre très haut en matière de performances. De 1992 à 1996, Motorsport GmbH construit plus de 85 exemplaires de cette quatre portes de tourisme Série 3 dérivée de la M3, qui offre à Johnny Cecotto une victoire à l'ADAC GT de 1993. La M3 GT devient une arme redoutable pour la conquête du marché américain des sportives. Rien d'étonnant, donc, à ce que le prototype M3 PTG, animé par un moteur de 400 ch, remporte l'IMSA en 1996.

Les clients avisés peuvent obtenir une M3 sur mesure, comme c'est le cas pour les autres modèles de la marque, grâce au programme BMW Individual, mis en place en 1992 par Motorsport GmbH, en marge de ses activités existantes. Couvrant l'ensemble de la gamme BMW, ce programme se plie à tous les désirs de personnalisation, bien au-delà des nombreuses options traditionnellement proposées. Les demandes portent principalement sur les teintes de carrosserie et l'équipement intérieur, ainsi que sur des transformations spécifiques et l'intégration d'électronique de communication professionnelle. Avec BMW Individual, Motorsport GmbH innove une fois de plus et ouvre la voie à une tendance à l'individualisation plus affirmée dans le domaine de l'automobile, réinventant ainsi l'approche client.

Cette activité se développe à un rythme effréné, qui appelle une réorganisation. Il devient nécessaire de regrouper tous les métiers couverts par Motorsport GmbH sous une nouvelle désignation afin de ne pas désorienter les clients qui souhaitent participer à un stage de conduite BMW Driver Training ou faire appel à BMW Individual pour personnaliser leur véhicule. L'idée de



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 10

reprendre le légendaire « M », la « lettre la plus puissante au monde » pour BMW, s'impose d'elle-même. Au 1^{er} août 1993, « Motorsport GmbH » devient ainsi « BMW M GmbH ».

En 1995, la populaire BMW M3 gagne en puissance et en couple dans le cadre d'un processus d'évolution en profondeur. Sa nouvelle motorisation de 3,2 litres qui atteint les 321 ch – soit plus de 100 ch par litre – établit de nouvelles références dans le monde de la compétition. Elle étrenne le système de calage de la distribution double VANOS, qui adapte en continu le calage des arbres à cames d'admission et d'échappement. Par ailleurs, la puissance motrice est transmise aux roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte manuelle à 6 rapports.

SMG : une innovation de taille dans les technologies de transmission.

BMW M GmbH est le premier constructeur automobile à adopter la boîte séquentielle SMG (Sequential M Gearbox), une technologie dont il dote la M3. Dérivée de la boîte classique de cette dernière, la SMG active automatiquement l'embrayage via une commande électro-hydraulique lors des changements de rapports, évitant ainsi au conducteur d'avoir à enfoncer la pédale d'embrayage. Suscitant de prime abord un certain scepticisme, cette nouvelle technologie fait bientôt des adeptes, et à l'arrêt de la production, près d'une BMW M3 sur deux est équipée d'une boîte SMG.

Un autre moteur « M Power » brille en 1995 : le musclé 12 cylindres de 6 litres, inspiré du 750i, qui permet à la McLaren à carrosserie fermée de remporter les 24 Heures du Mans. Grâce à la technologie 4 soupapes par cylindre, à un vilebrequin en titane et à un embrayage en aluminium, la puissance de ce V12 est portée à plus de 600 ch. Il s'agit, là encore, d'un moteur conçu et construit par Paul Rosche, qui a aussi collaboré avec Gordon Murray, Directeur technique de McLaren, à la création de la F1, routière sportive par excellence. Quelques années plus tard, BMW célèbre le triomphe de son V12 en signant la première place de l'édition 1999 de la légendaire course des 24 Heures du Mans.

À l'époque, ce moteur n'est toutefois plus signé BMW M GmbH. À la fin de l'année 1995, BMW crée le département BMW Motorsport Ltd, installé au Royaume-Uni, afin de regrouper toutes ses activités liées aux sports mécaniques. BMW M GmbH se recentre alors sur trois pôles : les véhicules BMW M, le programme BMW Individual et le BMW Driver Training.

M Roadster et M Coupé : des jumeaux au caractère bien trempé.

Dès 1997, le M fait son retour à l'arrière d'un nouveau modèle sportif : pensé en tout point pour le plaisir de la conduite, le M Roadster ne se résume pas à



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 11

l'association détonante du roadster Z3 et du moteur de 321 ch de la M3. Ce concentré de puissance devient l'ambassadeur de la gamme de roadsters BMW. Un coupé haut de gamme le suit de près. Dérivé du M Roadster, il est également doté du moteur de la M3 mais présente un caractère qui lui est propre. Le M Coupé révèle en effet une agilité et un dynamisme étonnants. Outre ses qualités en termes de plaisir de conduite, il a également été étudié pour faciliter le quotidien du conducteur. Son compartiment arrière aux lignes de rêve peut ainsi accueillir deux sacs de golf.

1998 : la M5 à moteur 8 cylindres de 400 ch.

En 1998, les ingénieurs de BMW M GmbH lancent la troisième génération de M5, qui révolutionne son segment de marché par une dynamique de conduite inédite. La discrétion reste cependant de mise avec ce luxueux modèle hautes performances, digne successeur de la célèbre Série 5. À l'extérieur, l'identité de la nouvelle M5 ne transparaît qu'à travers quelques détails, tels que son bouclier avant revisité intégrant de vastes prises d'air, ses roues élargies en alliage léger et ses quatre sorties d'échappement, déjà présentes sur le M Roadster et le M Coupé.

Cette M5 renferme par ailleurs un tout nouveau 8 cylindres surprenant de couple (quelque 500 Nm maximum) et de puissance (près de 400 ch / 300 kW). À l'image de la génération précédente, la nouvelle M5 dispose d'une boîte manuelle à 6 rapports qui brille par sa souplesse et sa précision.

2000 : la M3 fait peau neuve.

Au fil des ans, les ingénieurs de BMW M ont multiplié les innovations, tant en matière de technologies de motorisation que de châssis et de suspension. La troisième génération de M3 n'y fait pas exception. Présentée en 2000, elle est équipée de freins en matériau composite à disques flottants qui favorisent la dissipation thermique et présentent une durée de vie accrue par rapport aux systèmes conventionnels. La nouvelle BMW M3 se distingue par son surcroît de puissance, de performances et de caractère. Avec ses 343 ch et 365 Nm, elle passe de 0 à 100 km/h en 5,2 secondes. En outre, elle affirme clairement sa vocation sportive par ses lignes plus viriles, sans concession sur le comportement routier et le côté pratique de ses aînées. Voiture hautes performances aux caractéristiques exceptionnelles, la M3 surclasse toutes ses concurrentes.

Un an plus tard, la M3 quitte sa robe de routière pour enfiler une livrée de course. Une M3 GTR à moteur 8 cylindres de 4 litres s'aligne sur la grille de départ de l'American Le Mans Series. Ce bolide, paré d'un capot aux prises d'air



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 12

caractéristiques et d'un immense aileron, domine le circuit américain et remporte le championnat dans la catégorie GT – une victoire à point nommé pour fêter les 30 ans de BMW M GmbH en 2002.

2003 : la résurrection de la CSL.

Une renaissance dans le plus pur style BMW ! Les trois lettres de la désignation CSL – Coupé Sport Léger – parlent d'elles-mêmes : pavillon, console centrale et panneaux de porte en plastique renforcé de fibres de carbone, lunette arrière amincie et habitacle spartiate. Mue par un moteur de 360 ch, la CSL se comporte remarquablement bien dans les virages les plus serrés, faisant la preuve de son extrême agilité. Lors d'essais, elle réalise un temps de 7:50 minutes sur la boucle Nord du Nürburgring, un exploit pour un véhicule de ce type. Commercialisée en 2003, la CSL est produite à 1 383 unités, qui se vendent toutes en quelques mois.

Entre-temps, la M3 GTR est immobilisée au stand, privée de course en raison d'une modification de la réglementation américaine. Néanmoins, la Série 3 à motorisation 8 cylindres n'en est pas à la fin de sa carrière. Elle subit des modifications qui lui permettent de participer aux courses d'endurance sur le Nürburgring, et son succès impressionne : en 2004, la M3 GTR réalise un doublé gagnant aux 24 Heures disputés dans l'Eifel, et réitère l'exploit l'année suivante.

2004 : la M5 et la M6 accueillent un 10 cylindres.

Depuis au moins le début du millénaire, il ne se passe pas une année sans qu'un modèle M ne fasse les gros titres. À l'automne 2004, c'est au tour de la nouvelle M5, dont la version précédente a franchi la barre des 20 000 unités fabriquées. Cette splendide Série 5 bat des records de puissance : moteur 10 cylindres de 5 litres, 507 ch, 520 Nm et un régime pouvant dépasser les 8 000 tr/min. Excellant dans toutes les disciplines, la M5 réduit à néant la frontière entre berline à usage routier et véhicule à vocation sportive.

La quatrième génération de M5 domine le segment des berlines sportives hautes performances. Avec une puissance augmentée de plus de 25 % par rapport à celle du 8 cylindres de la génération antérieure, la M5 bénéficie d'un rendement qui franchit le seuil symbolique des 100 ch par litre. Ses caractéristiques sont à la hauteur de celles des véhicules de compétition. Dotée, en outre, d'un V10 et d'une boîte SMG à 7 rapports, elle surclasse largement les autres berlines de série, franchissant le 0 à 100 km/h en à peine 4,7 secondes et le 0 à 200 km/h en quelque 15 secondes. Le limiteur de vitesse électronique se déclenche à 250 km/h.



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 13

La M6 arrive à sa suite, quelques mois plus tard, avec la même motorisation. Le train roulant peut être réglé d'une simple pression sur un bouton et, comme la M3 CSL, la version Coupé possède un toit en fibres de carbone. La M6 peut évidemment aller bien au-delà des 250 km/h auxquels elle est limitée d'usine. BMW propose donc à ses clients un débridage sous réserve qu'ils suivent un stage de conduite sur circuit fermé.

En 2006, BMW M GmbH étoffe son portefeuille d'une nouvelle sportive – la BMW Z4. Déclinée en versions roadster et coupé, la Z4 M emprunte à la M3 son impressionnant 6 cylindres de 343 ch, qui propulse la version biplace à 250 km/h. Une dizaine de véhicules d'usine sont dérivés du coupé en vue de la compétition. Animés par un 6 cylindres poussé à 430 ch, ils dominent les circuits. En 2009 et 2010, les Z4 Coupé engagées au championnat d'endurance VNL du Nürburgring remportent 11 des 16 courses. Depuis 2010, la relève est assurée par la Z4 GT3, une version de compétition de la Z4 Roadster à moteur 8 cylindres de 4,4 litres.

2007 : la première BMW M3 à moteur 8 cylindres.

En 2007, la nouvelle génération de M3 abandonne, après 15 années de bons et loyaux services, son 6 cylindres en ligne, élu plusieurs fois « moteur de l'année ». Un 8 cylindres équipe pour la première fois le coupé, puis la berline qui est présentée peu après. Ce V8 de 3 999 cm³ de cylindrée développe 420 ch. Près de 85 % du couple maximal de 400 Nm est disponible sur la vaste plage de régime de 6 500 tr/min. La puissance est transmise aux roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte manuelle à 6 rapports et d'un différentiel d'essieu arrière entièrement repensé. Les concepteurs se sont une fois de plus efforcés d'alléger l'ensemble, en particulier pour le coupé. Au vu de l'expérience positive sur les précédents modèles M, ils optent pour un pavillon en plastique renforcé de fibres de carbone et un capot en aluminium.

En 2008, trente ans après le lancement de sa première voiture de série, BMW M GmbH livre son 300 000^e véhicule. Son portefeuille comporte désormais neuf modèles. Les motorisations adoptées possèdent des caractéristiques exclusives exploitant le concept de haut régime : 6 cylindres en ligne de 343 ch sur les BMW Z4 M Roadster et Coupé, V10 de 507 ch sur la BMW M5, la nouvelle BMW M5 Touring et les BMW M6 Coupé et Cabriolet. BMW M GmbH enregistre par ailleurs une hausse sensible de ses ventes de Packs Sport, disponibles sur les BMW Série 1, Série 3, Série 5 et Série 6, ainsi que les BMW X3 et X5.



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 14

2009 : le retour en force du turbo.

Le phénomène prend de l'ampleur. Les hautes performances caractérisant les véhicules produits par BMW M GmbH sont d'abord transposées aux modèles X, à commencer par la BMW X5 M et la BMW X6 M en 2009, qui bénéficient d'un nouveau puissant V8 sur mesure. Le moteur M TwinPower Turbo de 555 ch est le tout premier au monde à associer un collecteur d'échappement reliant les bancs de cylindres à la technologie Twin Scroll Twin Turbo. Le turbocompresseur et les pots catalytiques sont logés dans l'espace en V séparant les bancs de cylindres. Cette configuration garantit une réponse spontanée du moteur, un déploiement linéaire de la puissance, ainsi qu'un développement uniforme du couple, autant de caractéristiques attachées à la lettre M.

Cette même année, BMW M GmbH conçoit une sportive ultime dérivée de la BMW M3 Coupé qui s'adresse aux clients les plus intransigeants en matière de performances. Adaptée aux courses amateurs en club, la BMW M3 GTS est construite sur commande dans les installations de BMW M GmbH. Les modifications effectuées en vue de la pratique du sport automobile portent sur la transmission, le châssis, la carrosserie et l'habitacle. Reprenant des principes conceptuels et détails techniques directement empruntés au monde de la compétition, le moteur 8 cylindres gagne en cylindrée et en puissance, à 4,4 litres et près de 450 ch, respectivement.

Aujourd'hui : un pas de plus vers des sommets de performance.

À la fin de l'année 2010, BMW M GmbH élargit à nouveau sa gamme de produits et dévoile la Série 1 M Coupé, une voiture compacte de 340 ch. Le 6 cylindres en ligne M TwinPower Turbo à injection directe confère à ce poids plume une agréable nervosité, grâce à un excellent rapport poids/puissance de 4,4 kg/ch. Quelques mois plus tard entre en scène la nouvelle M5, avec un moteur turbo 8 cylindres de 560 ch lui permettant de dépasser les 305 km/h.

M passe au diesel.

Quarante ans après la création de la division qui porte aujourd'hui le nom de BMW M GmbH, les experts en conduite sportive imaginent un nouveau projet baptisé BMW M Performance : des voitures en complément de la gamme classique, clairement orientées performances, combinant des aptitudes routières irréprochables et une sobriété exemplaire. La nouvelle catégorie de produits comporte quatre modèles à son lancement : BMW M550d xDrive Berline, BMW M550d xDrive Touring, BMW X5 M50d et BMW X6 M50d. Ils partagent un moteur diesel 6 cylindres en ligne à trois turbocompresseurs de 381 ch exclusivement développé pour la gamme BMW M Performance.



Information presse

Date 16 mai 2012

Objet **BMW M GmbH. 40 ans d'histoire.**

Page 15

Pour plus d'informations, merci de contacter :

Jean-Michel Juchet
Directeur de la Communication
Tél : +33.1.30.43.94.34
E-Mail : jean-michel.juchet@bmw.fr

Olivier Wodetzki
Attaché de Presse Produits et Technologies
Tél : +33.1.30.43.92.75
E-Mail : olivier.wodetzki@bmw.fr

BMW Group

BMW Group, avec ses quatre marques BMW, MINI, Husqvarna Motorcycles et Rolls-Royce, est une entreprise de dimension mondiale avec 29 sites de production implantés dans 14 pays différents et un réseau de vente présent dans plus de 140 pays. BMW Group, leader sur le segment Premium du marché automobile, a vendu en 2011 1,67 millions d'automobiles et plus de 113 000 motos. Le résultat avant impôts s'est établi à 7,38 milliards d'euros, le chiffre d'affaires à 68,82 milliards d'euros. Au 31 décembre 2011, BMW Group employait environ 100 000 personnes. Le succès économique de BMW Group repose sur une vision 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 fossiles. Ces efforts sont récompensés puisque BMW Group figure depuis sept ans en tête des constructeurs automobiles dans le Dow Jones Sustainability Index.

BMW Group France

BMW Group est implanté sur quatre sites en France : Montigny-le-Bretonneux (siège social), Tigery (centre de formation), Strasbourg (centre PRA international) et Miramas (centre d'essais techniques international). BMW Group France emploie 389 salariés sur l'ensemble de ses sites. Son réseau de distribution emploie plus de 3500 collaborateurs sur 175 sites de vente BMW et 112 sites MINI, dont sa filiale BMW Distribution qui emploie 144 collaborateurs sur trois sites.

En 2011, BMW Group France a immatriculé 68.007 unités automobiles, dont 46.305 BMW, 21.702 MINI plus 10.103 motos. Depuis plus de 26 ans, BMW Group France finance des projets d'utilité publique à travers sa Fondation placée sous l'égide de la Fondation de France.