

BMW

Des moteurs d'avions aux automobiles ● 1928 : la Dixi ● Succès sportifs et crise économique ● 1962 : la relance avec une série réussie de modèles.

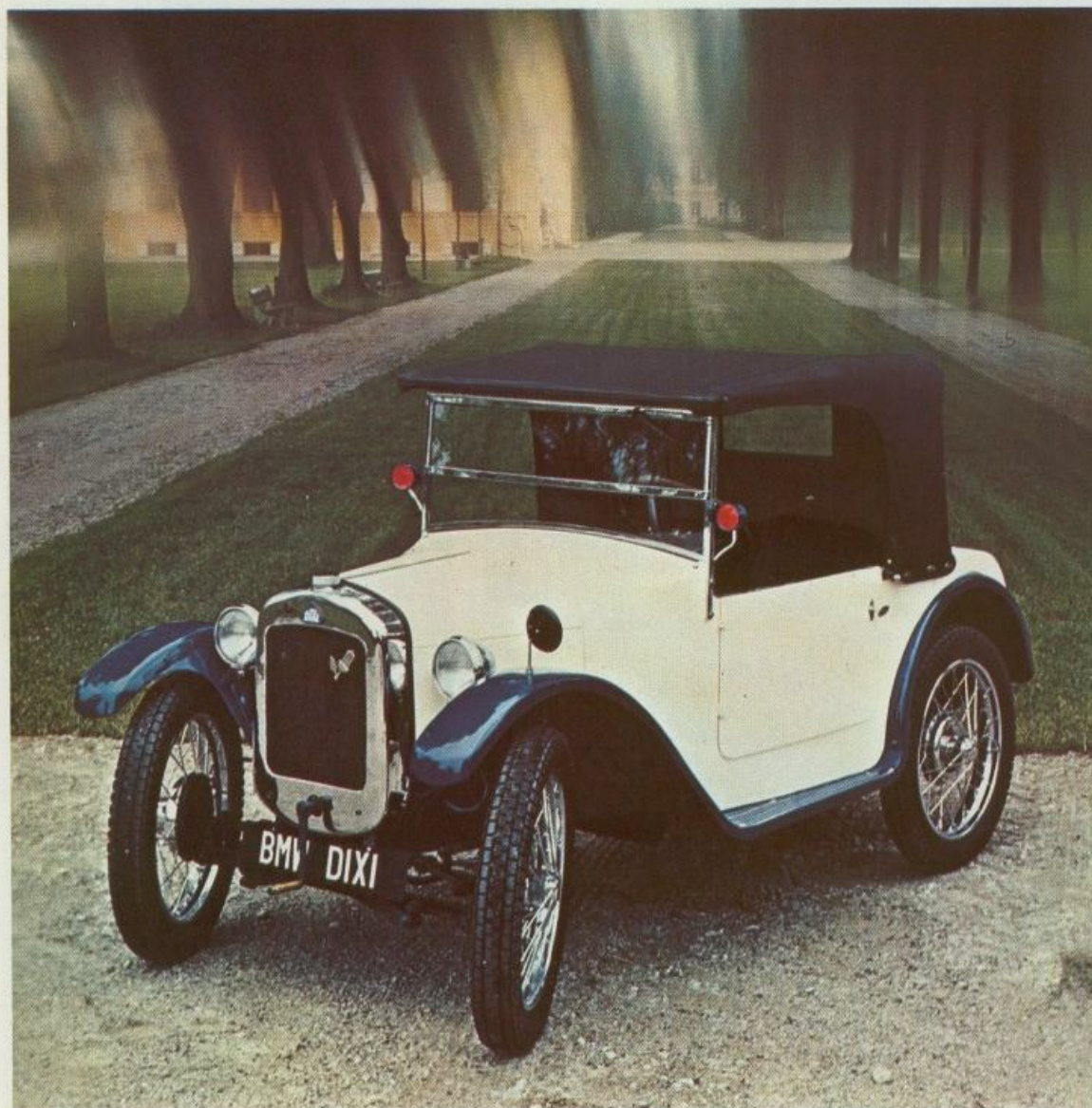
L'histoire de cette firme automobile allemande débute en 1916 par la fusion de deux usines de Munich, la Rapp Motorenwerke et la Gustav Otto Flugmaschinenfabrik. Le siège de cette dernière se trouvait dans la Lerchenauer Strasse, où se situent encore les établissements B.M.W. La raison sociale, d'abord modifiée en Bayerische Flugzeugwerke, donne finalement en 1918 : Bayerische Motoren Werke (B.M.W.).

Dans les premières années d'activité, la production concerne exclusivement les moteurs d'avions, conçus par l'ingénieur Max Fritz.

En juin 1919, un biplan équipé d'un moteur B.M.W. de 320 ch et piloté par Diemer établit un

prestigieux record mondial en volant à 9 760 m d'altitude. Un mois plus tard, le traité de paix interdit à l'Allemagne les constructions aéronautiques. C'est un coup très dur pour la firme de Munich, qui, obligée de modifier toute sa production, se consacre alors aux moteurs pour camions et bateaux.

En 1923 cependant, Fritz réalise le premier moteur de moto de la firme. Il s'agit d'un flat twin de 500 cm³, à soupapes latérales, qui développe 8,5 ch ; la transmission finale est à cardan. Ces motos s'affirment très tôt dans les plus grandes compétitions, contribuant ainsi au relèvement de l'entreprise.



En 1928, B.M.W. avait acquis la licence de fabrication de l'Austin 7, qui fut produite en Allemagne sous la marque Dixi. (Cl. B.M.W.)

Quelques années plus tard, la société B.M.W. commence à s'intéresser à l'automobile. En 1928, elle acquiert les licences et les installations de la société Dixi, d'Eisenach (Allemagne orientale), qui construisait les Austin Seven sous licence. A partir de ce moment et jusqu'en 1945, toutes les voitures B.M.W. sortiront des établissements d'Eisenach.

La première voiture qui porte le nom de BMW est une Seven avec des modifications insignifiantes. De bonne qualité, bien que de petites dimensions, elle conquiert la confiance d'un public qui semble orienté de préférence vers des voitures plus imposantes. Enfin, les victoires de l'équipe B.M.W. à la Coupe des Alpes en 1929 et au Rallye de Monte-Carlo en 1930 (classe 750 cm³) sont des éléments publicitaires très convaincants.

Ainsi débute la gamme sportive qui, en 1930, s'enrichit du modèle Wartburg, une voiture à deux places avec un moteur de 748 cm³ d'une puissance de 18 ch. De nombreux pilotes qui devinrent célèbres plus tard commencèrent leur carrière au volant de cette voiture : Ernst von Delius, Rudi Klein, Eugen Stösser, Robert Kohlrausch, etc.

La crise économique

Les premiers succès de la marque sont suivis d'une période sombre. En effet, la crise économique mondiale n'épargne pas la maison allemande, qui enregistre une baisse de 10 % de son chiffre d'affaires et est obligée de contracter des emprunts auprès des banques pour un montant de 7 millions de marks.

En 1931, la 3/20 PS équipée d'un 4 cylindres à soupapes en tête de 788 cm³ développant 20 ch à 3 500 tr/mn remplace le modèle Wartburg. En 1934 débute la production en série d'une voiture de tourisme : l'AM 4 de 975 cm³, d'une puissance de 20 ch.

En 1933, la responsabilité du bureau technique est confiée à Fritz Fiedler qui conçoit le premier 6 cylindres de la marque. Ce groupe monté sur le type 303, livré en versions limousine et cabriolet, est un 1 173 cm³. Fiedler est un partisan convaincu du moteur 6 cylindres ; néanmoins, avant de commencer cette nouvelle série, il conçoit un nouveau 4 cylindres de 22 ch avec boîte à quatre vitesses, dont deux synchronisées. Ce groupe est monté sur le type 309 qui produit de 1934 à 1936, ne connaît qu'un modeste succès. Après cette parenthèse, Fiedler se consacre complètement aux 6 cylindres. Ainsi naît la B.M.W. 315 équipée d'un 1 490 cm³ de 34 ch qui, en version sportive (315/1), développe plus de 40 ch.

Ce dernier modèle comble un vide dans la gamme sportive un peu négligée jusqu'alors, puisque l'unique voiture disponible était encore le vieux modèle Wartburg. Avec la 315, commence les succès sportifs en catégorie 1 500 cm³, succès



qui permettront de continuer la production de la 315 après la Seconde Guerre mondiale. Dans l'intervalle, la société B.M.W. construit toujours des moteurs d'avions, de motos ou de véhicules industriels.

Les succès sportifs des motos B.M.W. assurent à la marque un certain prestige. Ainsi, en 1935, le record mondial de vitesse est établi sur B.M.W. à 256 km/h, et porté l'année suivante à 272 km/h.

En 1935, Fritz Fiedler réalise son chef-d'œuvre : un moteur 6 cylindres de 1 911 cm³ (55 ch à 3 750 tr/mn) qui sera à la base de toute la production d'avant guerre. On le retrouve sur le type 319 de 1936, bonne voiture de cylindrée moyenne, qui atteignait une vitesse de 110 km/h. Le directeur de B.M.W., Franz Popp, convaincu de la valeur publicitaire des succès sportifs, s'empresse de construire une version sportive de la 319 qui sera dénommée 319/1. La 319/1 se révèle capable de

Comme l'Austin 7, qui lui avait servi de modèle, la Dixi fut également proposée dans une version sportive. Ce fut la première fois que l'on employa la calandre caractéristique de B.M.W., que les fanatiques de la marque appellent familièrement les « deux haricots ».
(Cl. Deler.)

L'AM de 1934 avec son moteur de 975 cm³ se présentait comme une réduction des grosses berlines de l'époque.
(Cl. B.M.W.)





Lorsque Fritz Fiedler prit la direction technique de B.M.W. en 1933, la marque abandonna le moteur 4 cylindres pour le 6 cylindres. Ci-contre : un cabriolet 315. (Cl. B.M.W.)

La 315 fut également proposée en version sport sous la désignation 315/1. Cette 1 500 cm³ connut de notables succès en compétition. (Cl. B.M.W.)



battre des voitures beaucoup plus puissantes. Ainsi, Ernst Henne célèbre pilote, et recordman motocycliste, s'adjuge la première place en catégorie 2 litres dans la course de l'Eifel sur le circuit du Nürburgring en 1936.

Une version spéciale de la 319 dénommée 329, possède une structure presque identique, mais avec une carrosserie plus moderne. Elle est suivie du type 320, puis, en 1939, de la 321. Le modèle 326, produit de 1936 à 1939 est équipé d'un moteur de 1 971 cm³, à deux carburateurs Solex fournissant 50 ch. La voiture, qui possède des freins à commande hydraulique sur les quatre roues, est vendue 5 500 marks. Elle se révèle assez compétitive dans sa catégorie, et connaît un bon succès sur le marché.

La légendaire 328

Au début de son activité, la société B.M.W. se proposait d'offrir des voitures de bonne qualité, à des prix modérés. Pourtant, en 1937, la production se tourne vers une clientèle plus exigeante et raffinée, particulièrement orientée vers les modèles sportifs à six cylindres de 2 l, ce qui débouche sur une augmentation des prix de vente. La 327, qui témoigne de cette politique nouvelle, est un cabriolet de 1 971 cm³ d'une puissance de 55 ch à boîte 4 vitesses synchronisées qui atteint une vitesse maximale de 125 km/h.

Dans la même année est lancé un des plus célèbres cabriolets B.M.W. : la 328. Le prototype est présenté en juin 1936, équipé d'un moteur de 80 ch qui deviendra légendaire. Pour la première fois, le moteur possédait une culasse en alliage léger montée en série avec des soupapes en tête en V. L'alimentation est assurée par trois carburateurs inversés. Un radiateur est monté pour le refroidissement de l'huile.

Cette voiture devient bien vite le rêve de tous les automobilistes et le chiffre d'affaires de la maison allemande s'élève à 143 millions de marks. Le moteur de la 328 utilisé après la guerre équippa des monoplaces de 2 l non suralimentées. Demeurant en catalogue jusqu'en 1940, la 328 sera construite à 462 exemplaires. Dans la plupart des cas, il s'agissait de la version standard à deux places, mais il était aussi possible d'avoir une version spéciale coupé.

En 1939 est lancée la plus grosse voiture de tourisme, type 335, proposée aussi en version limousine, toujours avec moteur 6 cylindres. Aujourd'hui, ce modèle est le plus célèbre et le plus recherché de la gamme B.M.W. d'avant guerre, bien qu'à l'époque il n'en eût été vendu qu'un petit nombre d'exemplaires à cause du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Aux Vingt-Quatre Heures du Mans 1939, la 328 est première dans sa catégorie. La victoire, aux Mille Milles de 1940, d'une 328 de puissance



augmentée, pilotée par Huschke von Hanstein et Walter Bäumer eut un grand retentissement.

Pendant les années de guerre, la société B.M.W. abandonne la production de voitures pour se consacrer à celle de moteurs d'aviation et de matériel de guerre. A la fin du conflit, l'entreprise se trouve dans une situation désastreuse. Les établissements d'Eisenach, en Allemagne de l'Est, sont confisqués et ceux de Munich, déjà partiellement détruits par les bombardements, passent sous le contrôle des Alliés. La firme anglaise Bristol, dans le cadre des dommages de guerre, avait acquis les plans de B.M.W.

La reprise débute par la réparation de voitures, puis la construction de machines agricoles à partir de matériel de récupération.

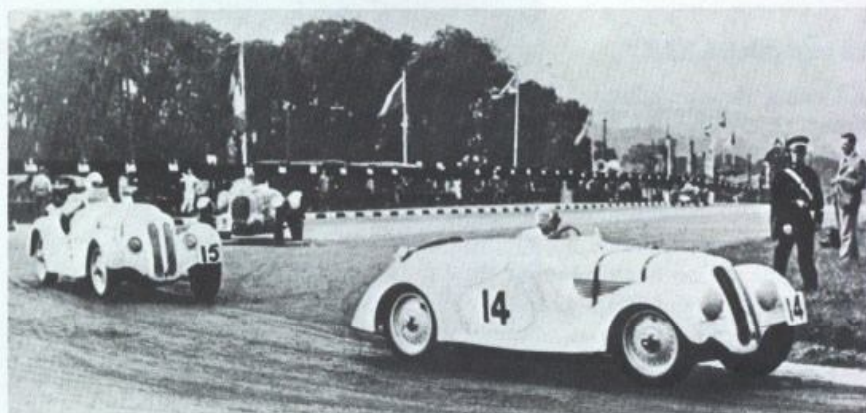
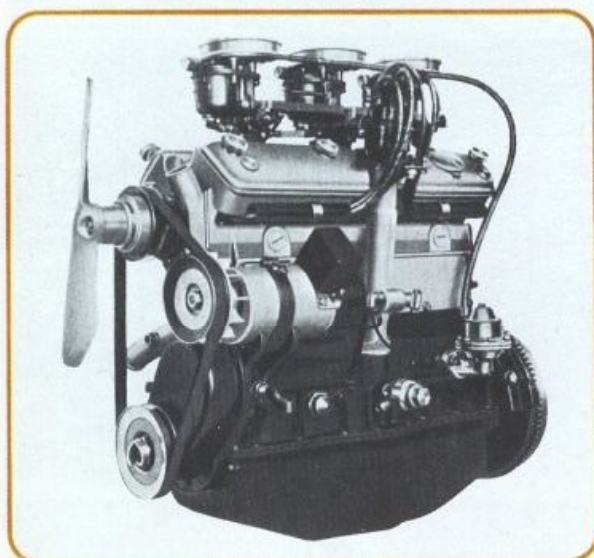
En 1948 seulement, B.M.W. obtient l'autorisation de construire à nouveau des motocyclettes ne dépassant pas 250 cm³. Elle fabrique alors une monocylindre de 12 ch : la R 24. Pour les voitures, il faudra attendre 1952. Au Salon de Francfort de cette année-là, une seule voiture sera prête : la limousine 501 à moteur 6 cylindres, dérivée directement de la 326 de l'avant guerre.

En haut : le cabriolet B.M.W. 321 de 1938 qui, avec un moteur 6 cylindres de 1 971 cm³, 45 ch, atteignait 115 km/h. Ci-dessus : la B.M.W. 326 de 1938, dont la puissance avait été portée à 50 ch.

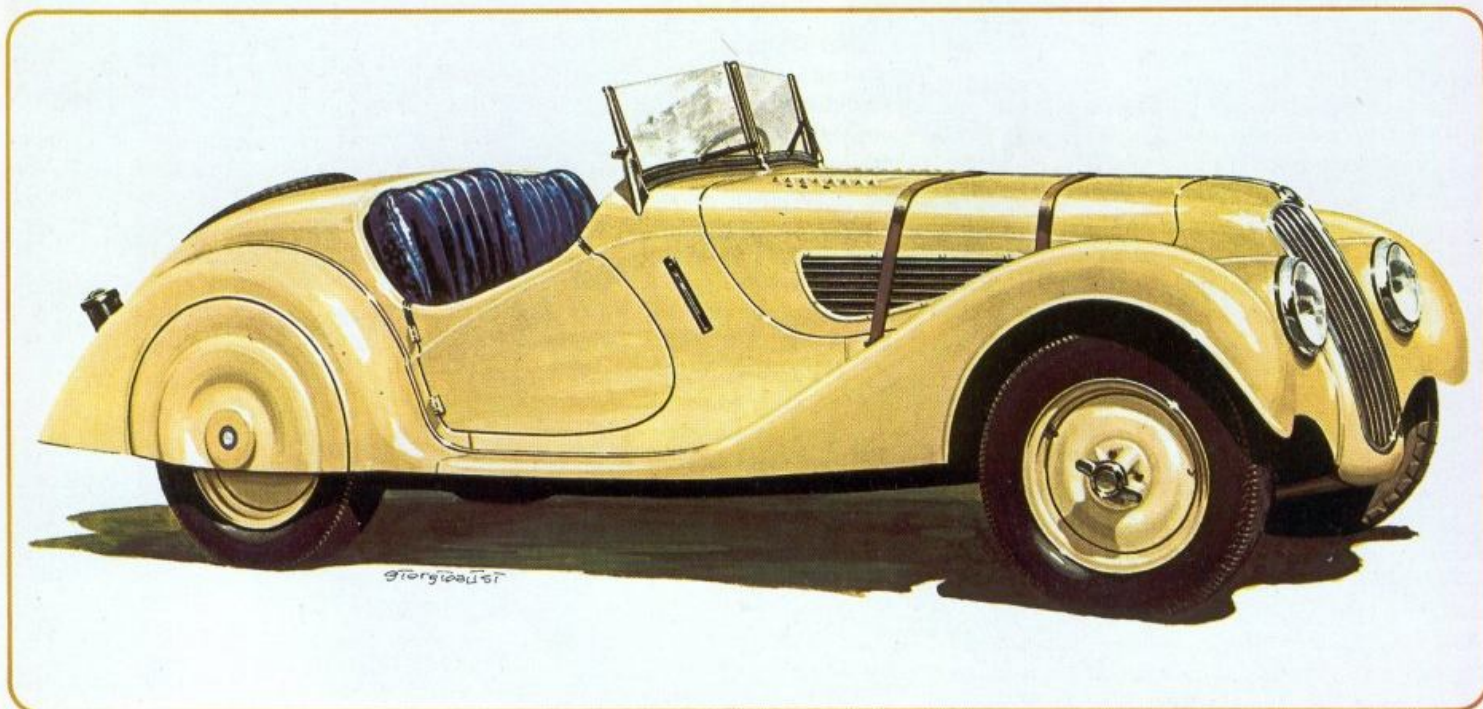
(Doc. Von Fersen.)



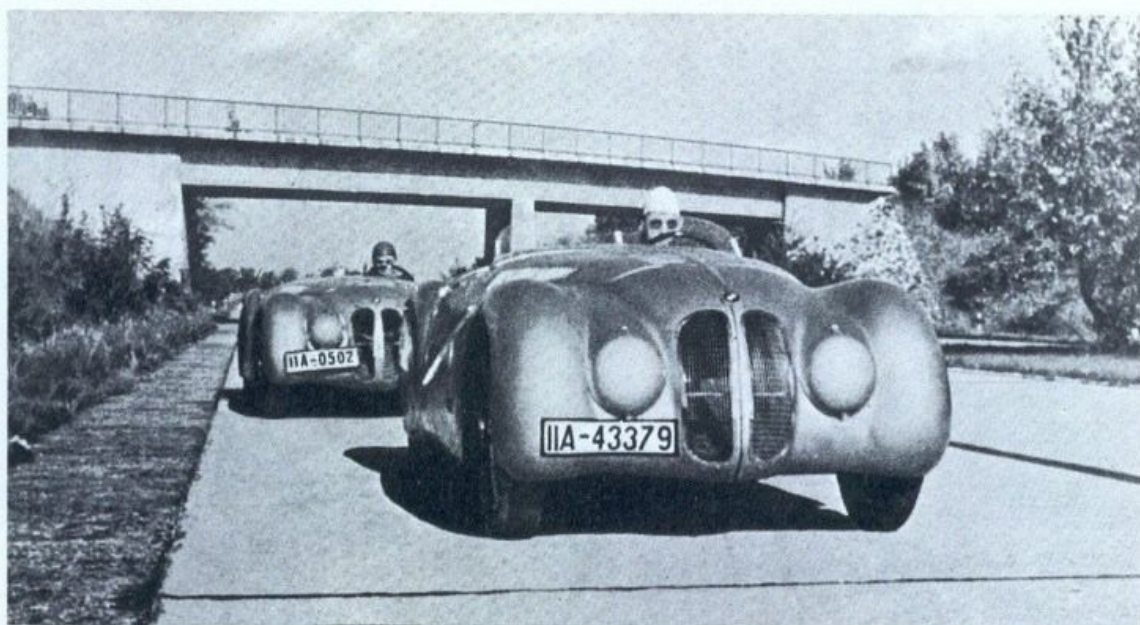
Au début, B.M.W. avait l'intention de se limiter à la construction de voitures populaires, mais, avec les modèles 6 cylindres, la marque changea rapidement de politique. A gauche : le coupé 327 de 1937-1939. (Cl. B.M.W.)



Ci-dessus et ci-dessous : la 328, l'une des meilleures B.M.W. dont on voit à gauche le moteur 6 cylindres de 1 971 cm³, développant 80 ch à 4 500 tr/mn. La culasse était en alliage léger avec les soupapes en V. Il y avait trois carburateurs et un radiateur d'huile. Ce moteur a connu une seconde carrière après la Seconde Guerre mondiale sur les monoplaces B.M.W.-Veritas. (Cl. B.M.W., Von Fersen.)



En 1940, B.M.W. prépara
des voitures pour les Mille
Milles, où l'équipage
Hanstein-Baümer remporta
la victoire absolue.
A droite et ci-dessous :
la 328 Mille Milles.
(Cl. Von Fersen, B.M.W.)





Juste avant la Seconde Guerre mondiale, B.M.W. avait construit la 335 à six cylindres. (Cl. B.M.W.)

Une BMW 328 dans une épreuve pour anciennes voitures de compétition. (Cl. J.F. His.)

La période d'après guerre

La politique de production suivie par B.M.W. après la guerre s'avère peu rentable. En effet, la maison se consacre presque exclusivement à la production de grosses cylindrées, pour lesquelles la demande, dans cette situation économique particulière, est rare. Cherchant à améliorer les ventes, la société abandonne alors la 501 et, en 1954, lance les modèles 501 A et 501 B, non seulement moins chers, mais aussi plus puissants.

Ces voitures rentrent cependant encore dans la catégorie des grosses cylindrées. La nouvelle

version de la 501 de 2 077 cm³, présentée en 1955, sera produite jusqu'en 1958 à 3 244 exemplaires ; ce qui, en presque quatre ans, indique clairement une politique commerciale erronée.

Depuis 1954, on avait mis en production le type 502 doté d'un 8 cylindres de 2 580 cm³ fournissant 100 ch à 4 800 tr/mn. En 1955, la puissance de ce modèle est majorée.

Malgré la nette préférence de la clientèle pour des voitures de petites et moyennes cylindrées, la direction de B.M.W. continue à concevoir de grosses voitures de prix élevés que le marché n'est pas en mesure d'absorber. Dernier modèle de cette





Ci-dessus, de gauche à droite : la 502 V 8 de 1953 et la 503 V 8 de 1955. Ci-contre et ci-dessous : la 507 de 1955, une des plus belles voitures de l'après-guerre.

Ci-dessous, à gauche : la 700 Luxe de 1961 et, à droite, la 1600 GT de 1967. En bas : la 3000 de 1967 et l'Isetta construite sous licence. (Cl. Quattroruote, B.M.W.)



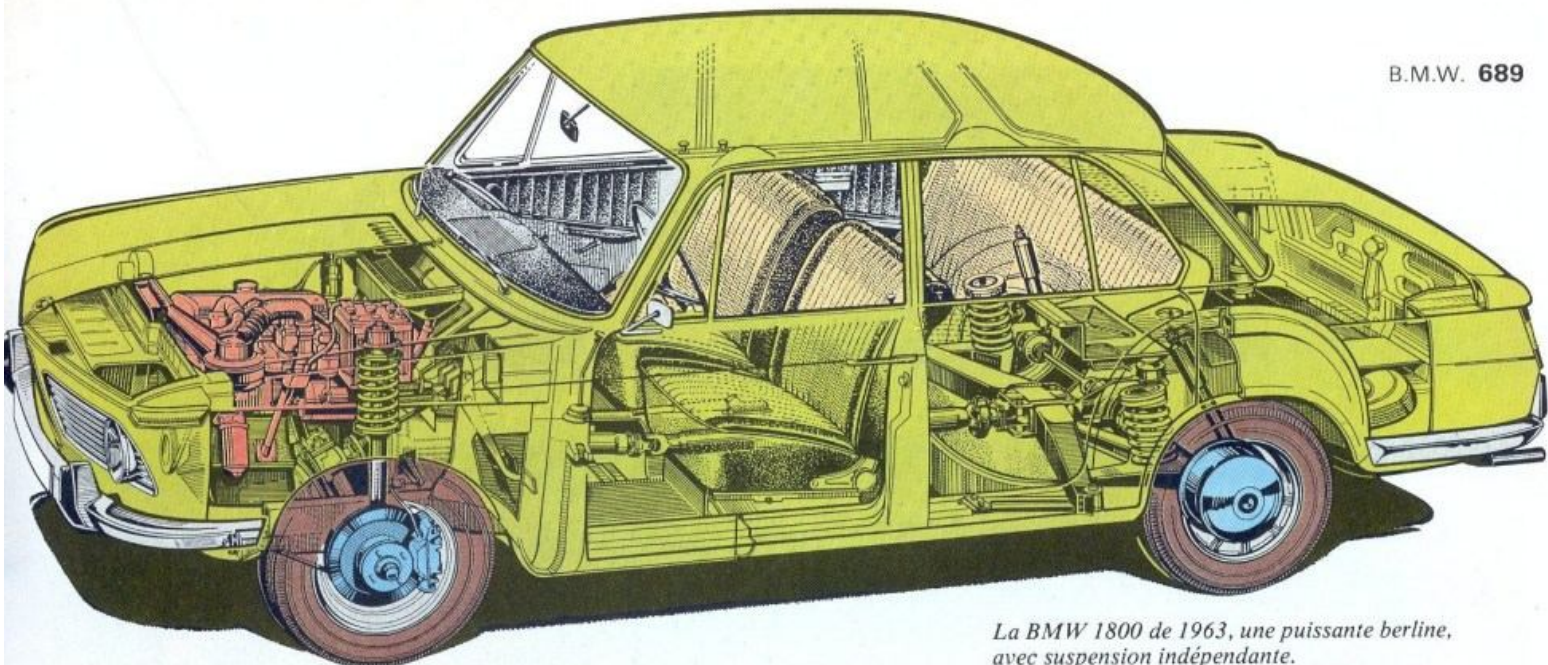


Ci-dessus et à droite : la silhouette de la carrosserie (identique) des 1600, 1600 ti, 2002 et 2002 ti ; seul le moteur change. (Cl. Tragatsch.)
En bas : la berline 1 500 cm³ de 1962 dont la cylindrée fut portée à 1 600 cm³, puis à 2 002 cm³. (Cl. Quattroruote.)

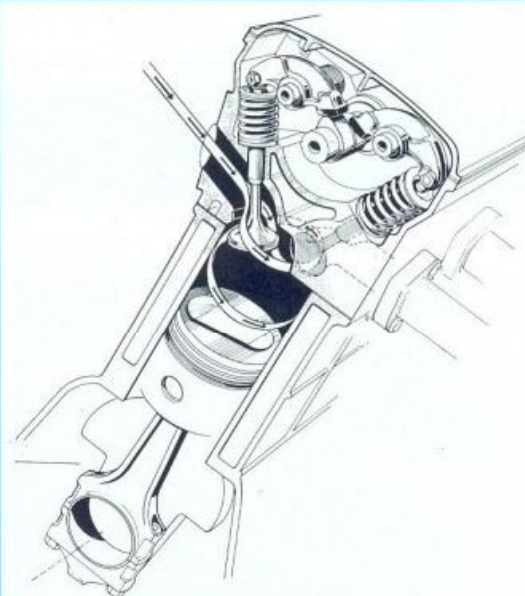
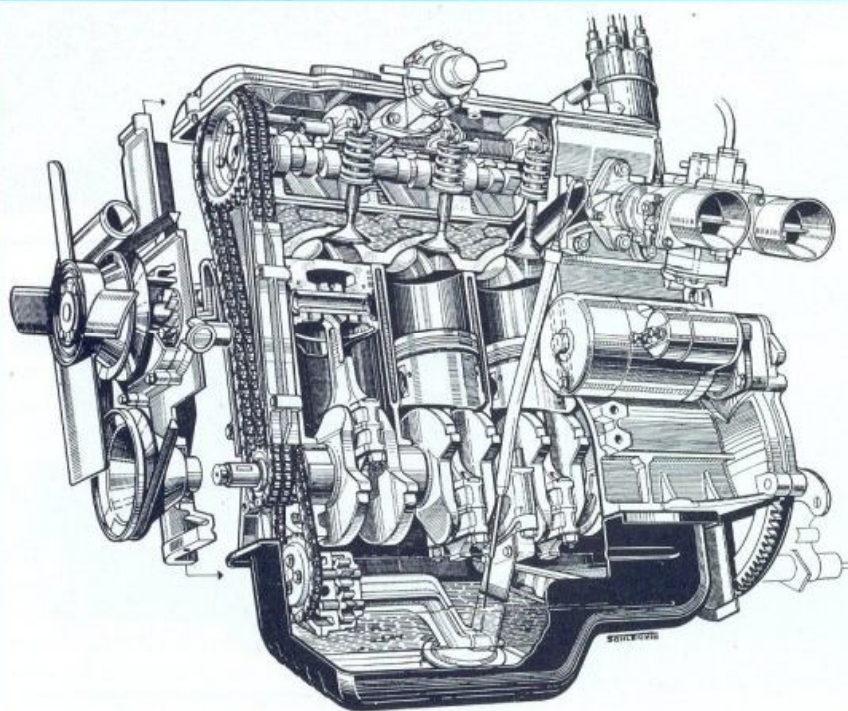
période malheureuse, la 507 est une voiture de tourisme à deux places dotée d'un hard top. De 1956 à 1960, 250 exemplaires seulement seront construits. Le moteur, en alliage léger, est un 8 cylindres en V, développant une puissance de 150 ch à 5 000 tr/mn. Le pilote Hans Stuck gagne de nombreuses courses de côte au volant de ces voitures.

En 1955, la maison allemande change de programme pour ne pas risquer la faillite. A cette époque, le marché réclame des véhicules utilitaires, susceptibles de remplacer la motocyclette (la maison B.M.W. avait d'ailleurs enregistré une chute terrible des ventes de motos). B.M.W. achète alors une licence de la firme italienne Iso et commence la production de la petite Isetta BMW, voiturette à moteur monocylindre de 245 cm³ (12 ch) ou de 298 cm³ (13 ch). A partir de 1957, une version 4 places à moteur 2 cylindres de 582 cm³ est également disponible. Cette voiturette possède une porte latérale à droite et, comme





La BMW 1800 de 1963, une puissante berline, avec suspension indépendante.

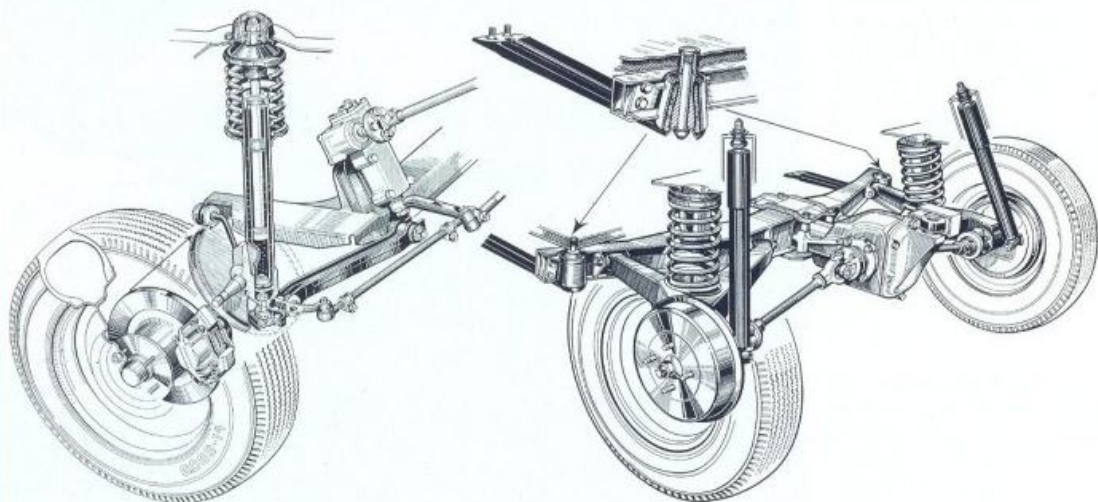


Cette disposition des soupapes est particulière à B.M.W. Le dessin de la chambre de combustion et l'angle des conduits d'admission déterminent un courant hélicoïdal dans le mélange, qui crée ainsi une turbulence favorisant la combustion.

Ci-dessus : le moteur de la 2000 de 1965, un 4 cylindres en ligne, simple arbre, avec soupapes en tête commandées par culbuteurs.

Sa puissance maximale est de 120 ch à 5 500 tr/mn.

A droite : la suspension antérieure est du type McPherson. La suspension arrière est du type à triangles obliques, solution particulière à B.M.W.

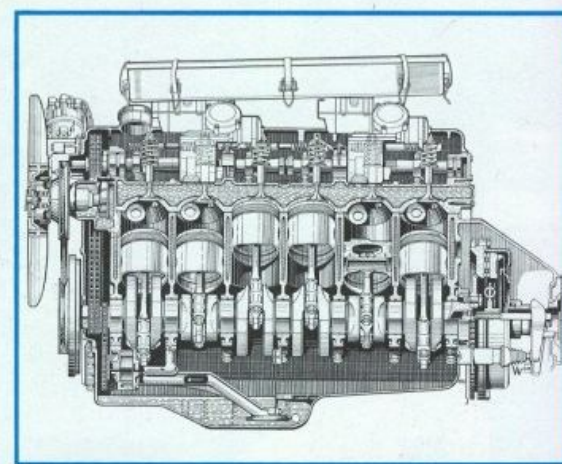




La BMW 2000 ti Luxe de 1966. Cette voiture conserve la ligne des BMW de moyenne cylindrée. (Cl. Quattroruote.)



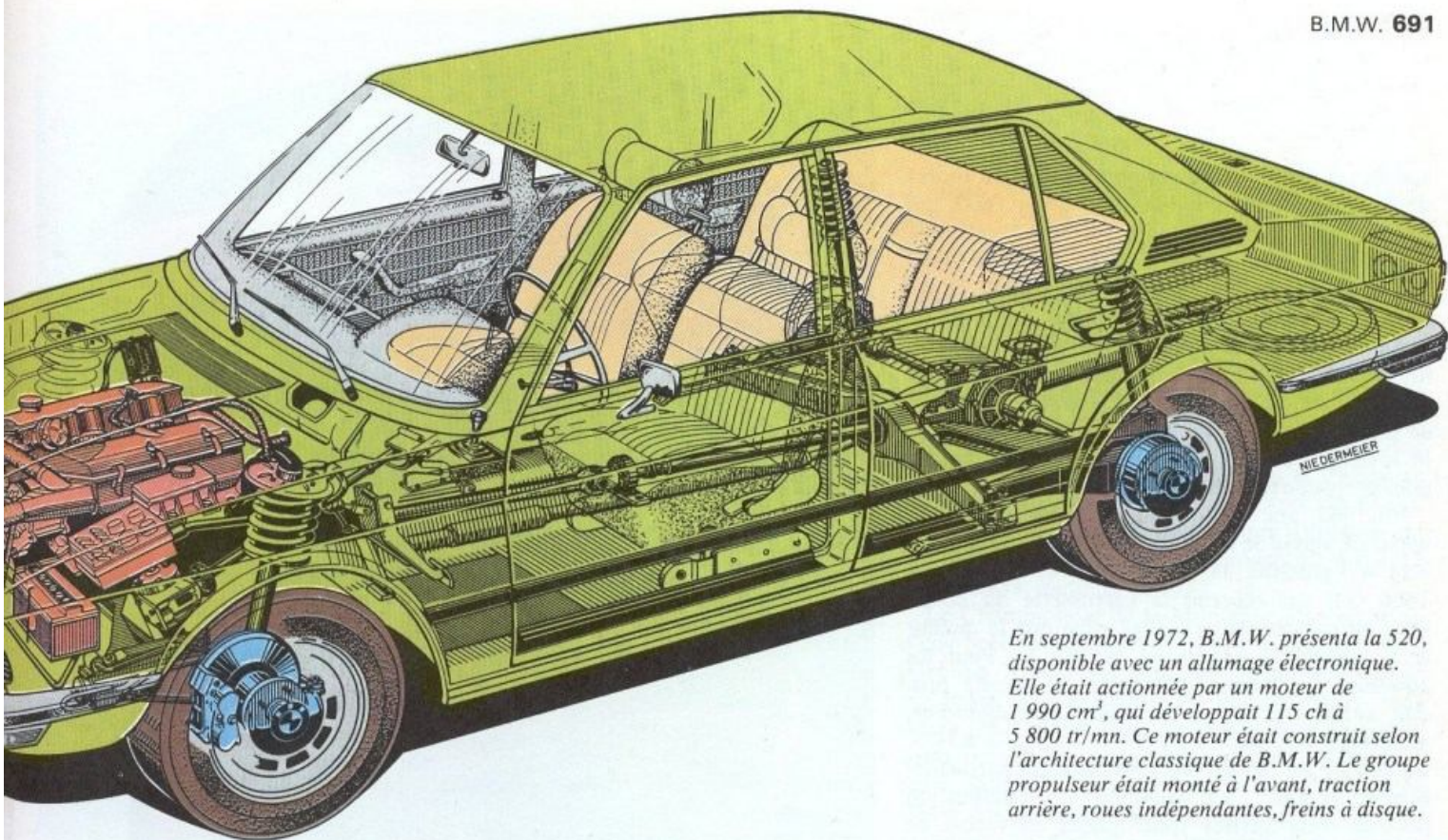
En 1971, B.M.W. a présenté ce modèle Touring en version 1600, 1800 et 2000 ti. (Cl. Quattroruote.)



Ci-dessus : la BMW 2500/2800 ; c'est une berline de luxe dont on voit le moteur à droite. Il s'agit d'un 6 cylindres en ligne à arbre à cames en tête et soupapes en V de 150 ch pour la 2500 et de 170 ch pour la 2800. (Cl. Quattroruote.)

La 3000 CS, une voiture qui a reçu un excellent accueil de la part des automobilistes qui recherchaient l'élégance, le confort et certaines possibilités sportives. (Cl. B.M.W.)





En septembre 1972, B.M.W. présente la 520, disponible avec un allumage électronique. Elle était actionnée par un moteur de 1 990 cm³, qui développait 115 ch à 5 800 tr/mn. Ce moteur était construit selon l'architecture classique de B.M.W. Le groupe propulseur était monté à l'avant, traction arrière, roues indépendantes, freins à disque.

l'Isetta, une entrée à l'avant. La direction agit sur les roues arrière. La production se poursuit jusqu'en 1962 ; la fabrication de 70 000 Isetta en sept ans ne suffit pas à combler le déficit dû à la stagnation des ventes des autres modèles.

En 1959, la situation est désespérée ; sans liquidités, et avec un bilan désastreux, la maison de Munich semble s'acheminer inexorablement vers la faillite. Cependant, la courageuse intervention d'un petit groupe d'actionnaires permet d'éviter la fermeture des établissements et donne à l'entreprise une dernière chance. Ce bref sursis sauve la société. Bientôt Herbert Quandt fournit les capitaux nécessaires pour relancer la production.

Dans l'intervalle, l'usine conçoit sa première voiturette originale : la BMW 700. Dessinée par le styliste Michelotti, cette 2 portes 4 places possède un bicylindre 697 cm³ fournissant 30 ch. C'est un véritable succès : de 1959 à 1965, 181 411 exemplaires seront construits.

En 1960 apparaît une version sportive modifiée de la 700 (40 ch). Avec ce modèle, Hans Stuck s'adjuge le Championnat allemand de la Montagne 1960 en catégorie Tourisme.

Après avoir partiellement modifié sa politique de production, la société B.M.W. n'abandonne pas les projets de grosses voitures et lance en 1960 une nouvelle série qui comprend la 2600 et la 2600 L de 2 580 cm³, toutes avec des moteurs 8 cylindres en V.

1962 : la grande reprise

Une nouvelle gamme présentée en 1962 décide de l'affirmation définitive de B.M.W. sur le marché international. Le premier modèle 1500 est un



Les lignes harmonieuses de la 520 conservent les « haricots » traditionnels de B.M.W. (Cl. Quattroruote.)

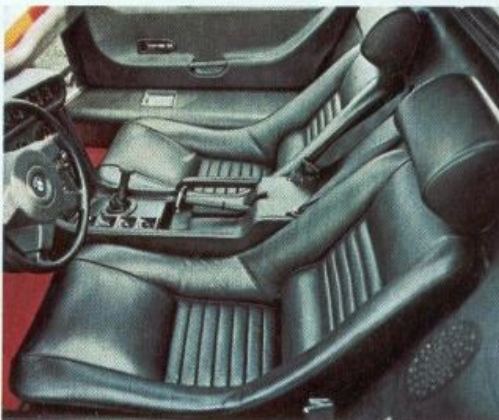
succès : 2 300 exemplaires sont vendus en moins de trois ans. Il est suivi en 1964 de la 1600, qui atteint 155 km/h. En sport, on note également une remarquable reprise avec la venue en 1963 de la 1800 et, l'année suivante, de la 1800 Ti qui s'affirment surtout dans les courses de côte. La berline 2000 équipée d'un 4 cylindres de 1 990 cm³ fournissant 100 ch est présentée en 1966. Cette même année, la firme fête son cinquantenaire et, en pleine expansion, rachète les établissements de la société Glas* de Dingolfing, les agrandissant pour créer une nouvelle chaîne de montage.

En 1967, une version améliorée de la 1800 Ti apparaît, suivie de la 2002. Au Salon de Francfort, B.M.W. présente la 1600 Ti (105 ch) et la 1600 GT, qui reprend la carrosserie du coupé Glas avec quelques retouches ainsi que le moteur et la suspension arrière du modèle Ti. Pour les amateurs de grosses cylindrées, la société produit aussi la 2500 et la 2800 à six cylindres, auxquelles s'ajoutent, en 1971, la 30 S et la 30 CS. La culasse du moteur 6 cylindres a été particulièrement soignée. La chambre de combustion possède trois cavités sphéroïdales en forme de chambre de turbulence.

En 1972 apparaît la nouvelle 520 à moteur 4 cylindres de 1 990 cm³ d'une puissance de 115 ch à 5 800 tr/mn. Cette même année est également présentée une intéressante voiture expérimentale à turbocompresseur dessinée par le styliste français Paul Bracq.

L'année 1972 voit en outre la naissance de la 2002 Tii. Equipée d'un système d'alimentation par injection, son moteur fournit 130 ch.

En 1973, au Salon de Francfort, B.M.W. sort la 525, qui reprend la caisse de la berline 520, mais possède un moteur 6 cylindres fournissant 145 ch. Elle est munie de freins à disque à l'arrière. Présentée également au Salon de Francfort, la BMW Turbo possède le moteur de la 2002 Tii, équipé d'un turbocompresseur entraîné par les gaz d'échappement. Le taux de compression a été réduit et le refroidissement très soigné.



En 1972, pour le centre de style de B.M.W., le styliste français Paul Bracq a mis au point une voiture de sport appelée Turbo. Cette merveilleuse voiture, qui avait été présentée au Salon de Paris la même année, n'a jamais été mise en production. (Cl. Quattroruote.)



Ainsi équipé, le moteur fournit 170 ch. Enfin, le coupé 30 Csl apparaît dérivé du modèle qui a remporté le Championnat d'Europe des voitures de Tourisme. Il possède un équipement aérodynamique. Ses deux dérives arrière sont reliées par un aileron et à l'avant, on note un large spoiler. Il possède un 6 cylindres de 3 153 cm³ fournissant 206 ch. Sa vitesse maximale est de 220 km/h. La moto célèbre son cinquantenaire et propose deux nouveautés : la R 90/6 et la R 90 S de 900 cm³.

En 1974, la gamme B.M.W. comprend : les modèles issus de la série 1600, 2 portes (1602, 1802, 2002, 2002 touring et cabriolet, etc.), équipés de moteurs 4 cylindres ; les 6 cylindres : 525, 2500, 2800, 30 S, 30 Si et coupés 30 Cs et Csi.

Enfin, apparaît également la 518, qui utilise le moteur 1800 fournissant 90 ch.

Les succès sportifs

La participation de B.M.W. à la compétition s'étoffe de plus en plus à partir des années soixante et les succès ne manquent pas. En catégorie Tourisme, le premier grand succès vient en 1968 avec

le pilote Ernst Furtmayer, qui remporte le Championnat européen de la Montagne en catégorie Tourisme sur une BMW 2002. Le pilote répète son exploit en 1969, toujours sur 2002, et en 1970 sur 2800 CS. En 1971, le titre échoit au pilote Walter Brun sur BMW 2800 CS.

Autres victoires marquantes : le championnat d'Europe des rallyes pour conducteurs, remporté par le Polonais Zasada avec une BMW 2002 Ti en 1971 ; les Six Heures Tourisme du Nürburgring en 1972, remportées par Stommelen et Fitzpatrick sur BMW 3000 préparée par Schnitzer ; la Coupe de Spa et les Vingt-Quatre Heures Tourisme du Nürburgring, remportées respectivement par Ickx et Kelleners, toujours en 1972.

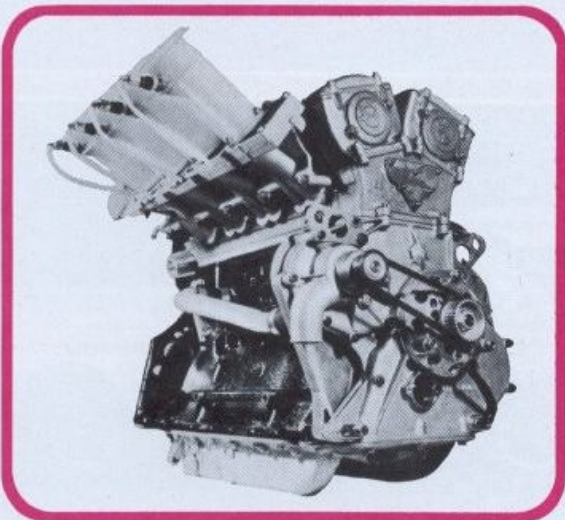
Le Championnat de la Montagne est l'occasion d'une brève parenthèse. En 1968, la BMW Monti (Groupe 7) est construite par l'usine pour tenter de défier la suprématie de Porsche dans cette discipline. Cette voiture est une biplace de course à carrosserie très aérodynamique avec des radiateurs latéraux. Confiée au pilote Quenter, la BMW Monti ne réussit que partiellement dans sa tentative ; en effet, elle se classe troisième derrière les Porsche de Mitter et de Stommelen.

En ce qui concerne les courses de formule, B.M.W. débute en 1966 avec une monoplace F 2 au châssis dessiné par Eric Broadley (propriétaire et ingénieur de la société Lola). La voiture possède un moteur B.M.W. à injection Lucas. En 1969, elle est complètement reconstruite sur un châssis monocoque de Dornier dessiné par Len Terry. Le moteur un quatre cylindres de 1 698 cm³ avec une culasse à 16 soupapes fournit 242 ch à 10 000 tr/mn. Sur la version 1970, seule la disposition des soupapes sera modifiée. Cette même année, dans les épreuves comptant pour le Trophée d'Europe, les pilotes de l'équipe B.M.W. s'adjugent respectivement : Siffert, le Grand Prix de Rouen et une place de second au Grand Prix de la Méditerranée ; Ickx, le Tulln Langenlebern (une course dédiée au disparu Jochen Rindt) et Quenter, le Grand Prix de Hockenheim. Depuis 1971, B.M.W. ne participe plus à des courses de formule 2, mais ses moteurs sont utilisés par d'autres maisons comme Brabham, Lola et March.

Une société autonome s'occupe du programme compétitions de la firme ; il s'agit de la B.M.W. Motor-sport GmbH, qui dispose d'une direction indépendante. Le programme de cette société concerne surtout les courses de tourisme. En coopération avec March, B.M.W. participe aux courses de formule 2 en fournissant un moteur 4 cylindres, 2 l à injection. Il possède une culasse à 16 soupapes et 2 ACT et fournit 272 ch.

En 1973, J.-P. Jarier sur March-BMW gagne pratiquement toutes les courses de la saison, et le Championnat d'Europe des conducteurs F 2.

En tourisme, un coupé 3 l, remporte le Championnat d'Europe des voitures de tourisme.



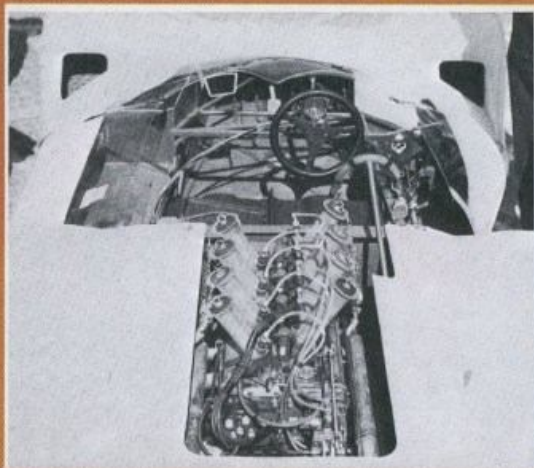
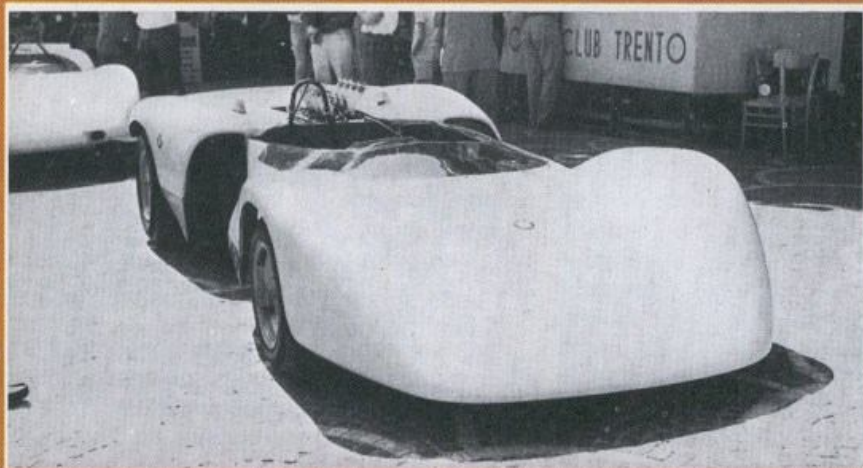
Ci-contre : le moteur
B.M.W. F2, 1999,7 cm³
(89 × 80 mm)

2ACT à injection
Kugelfischer.

La puissance fournie
est de 275 ch à 9 100 tr/mn.

Ci-dessous : le coupé sport
B.M.W. 30 CSL,
capable d'atteindre 220 km/h.
(Cl. B.M.W.)





Ci-dessus : la BMW de Quester au départ de la course Trento-Bondone. Cette voiture a été préparée en 1968 pour prendre part, en groupe 7, au Championnat européen de la montagne. Elle se caractérisait par une étude aérodynamique soignée et des prises d'air latérales pour les radiateurs. La photo, en haut et à droite, montre l'habitacle de cette biplace et le moteur avec le dispositif d'injection indirecte. (Cl. Quattroruote.)

De 1966 à 1971, la société B.M.W. a développé son activité sportive également avec des voitures monoplace de formule 2. Sur la photo : Jackie Ickx, avec une BMW F2, pendant une épreuve comptant pour le championnat de 1970. (Cl. Quattroruote.)



A partir de la seconde moitié des années soixante, B.M.W. a participé d'une façon constante aux compétitions réservées à la catégorie Tourisme et y a obtenu des succès significatifs. Au Championnat européen de la montagne de 1961, elle remporta la catégorie Tourisme avec une 2002. La photo montre une 2002 pendant la course de côte de Rossfeld de 1969. (Cl. Quattroruote.)



Une 3000 CS aux Quatre Heures de Monza de 1973. Les voitures qui participent aux compétitions sur piste sont transformées en de véritables monstres, qui n'ont de commun avec les voitures de tourisme que la carrosserie. On remarquera le spoiler étudié pour créer un effet de portance négative et les ailes élargies qui permettent le montage de pneumatiques racing. (Cl. Quattroruote.)

*La 3000 CS de Lauda-Muir;
préparée par B.M.W. Alpina
pour les Quatre Heures de
Monza de 1973.
Cette voiture développait
300 ch.
(Cl. Quattroruote.)*



B.M.W. ALPINA Entreprise spécialisée dans la préparation des voitures B.M.W., fondée et dirigée par le technicien allemand Burkard Bovensiepen. La société Alpina, construit également des pièces mécaniques et des accessoires destinés à équiper les modèles sportifs. Son activité débute en 1965 par le gonflage des moteurs destinés aux B.M.W. 1500 et 1600, auxquels s'ajoutent à partir de 1968 les moteurs des modèles 1800, 2002 Ti, 2800 CS, 3000 CS et 520 dans des versions tourisme ou compétition.

Les diverses modifications prennent la dénomination qui correspond à la puissance tirée du moteur : ainsi, on a la 2002 Alpina 120 ch, 140 ch, 150 ch et 170 ch ; la 2002 Ti 150 ch et 170 ch. La maison allemande fournit égale-

ment des pièces détachées spéciales, telles que pistons, culasses ou arbres à cames. Elle fabrique aussi des accessoires, notamment des réservoirs de plus grande capacité, des volants, des groupes d'instruments, des jantes et des sièges-baquets. Le siège de la société est en Allemagne, à Buchloe, Alpenstrasse 35.

BN Marque d'automobiles italienne fondée à Turin en 1924 par les Italiens Bianco et Negro. Disponibles en deux versions, torpédo et sport, les voitures BN étaient dotées d'un moteur à quatre cylindres en ligne, de 960 cm³, à soupapes en tête et à transmission par cardan. Le modèle torpédo atteignait 75 km/h, le modèle sport 110 km/h. La production fut arrêtée à la fin de 1925.