

*l'univers du VHC et de la régularité*

# échappement

## classic

**N°9** mars 2011  
mensuel

**Essai**



**BMW M1 GROUPE 4**

**Album-photos**

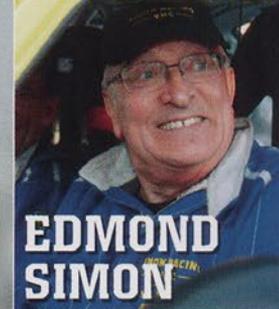


**MONTE-CARLO HISTORIQUE**

**Visite RÉTROMOBILE**



**Interview**



**EDMOND SIMON**

**Nouvelle parution**  
**MENSUELLE**



**Au volant**

# RENAULT 12

# GORDINI GROUPE 2



**Histoire**  
**LA SAGA**  
**DE LA COUPE**

**Et aussi :** Jean-Claude Ogier, Philippe Jaffrennou, sur les traces de Fangio en Argentine, Constructeurs sans patente...

M 03306 - 9 - F: 5,90 €



**Horwath**

Belg.: 6,90 € / Suisse: 11,80 CHF / Esp.: 6,90 € / Italie: 6,90 € / Lux.: 6,90 € / Port.: 6,90 € / And.: 6,90 € / Dom.: 6,90 € / Tom.: 9,00 CPP

BMW M1 Groupe 4

# M COMME MAGIS TRALE!



Conçue par Motorsport, le département compétition de BMW, la M1 est une voiture de course dont a été dérivée une version civile. Nous avons essayé une authentique Groupe 4 au palmarès impressionnant et à la sonorité fabuleuse. Son extraordinaire six cylindres en ligne sonne comme une symphonie !

Texte Pierre Gary - Photos Christian Chiquello

- MOTEUR **6 en ligne**
- CYLINDRÉE **3 497 cm<sup>3</sup>**
- POSITION **centrale longitudinale**
- PUISSANCE **470 ch**
- CHÂSSIS **tubulaire**
- POIDS **1 080 kg**
- VITESSE **310 km/h**



Pierre Desnos, qui a toujours piloté des BMW, ou des monoplaces à moteur BMW, conserve sa formidable M1 avec le plus grand soin.



Première BMW à recevoir le prestigieux label M, pour Motorsport, la M1 est née pour la course. Malheureusement apparue un peu trop tard, elle fit les frais de la nouvelle réglementation bannissant les anciennes catégories au profit des Groupes B et C... Mais si la carrière du coupé bavarois au formidable six cylindres central est restée trop éphémère, l'auto était dotée d'un tel caractère qu'elle acquit une aura sans égal. Avant même son homologation en Groupe 4, BMW créa en 1979 une série monotype, le Procar, pour mettre la M1 sur la piste. Imaginez une sorte de Coupe Gordini avec des autos de 470 chevaux à la sonorité magique, menées par les meilleurs pilotes de Formule 1, en ouverture des Grands Prix ! Un succès phénoménal qui propulsa immédiatement la M1 sous le feu des

projecteurs. Une fois l'homologation obtenue, la M1 pouvait sortir de son cadre restrictif et se lancer dans les épreuves du championnat du monde d'endurance où elle ne se privait pas pour brigueur les victoires de catégorie, voire carrément les places d'honneur au scratch.

**La M1 « Castrol »**

Pierre Desnos, ancien pilote montagnard et passionné de BMW, est l'heureux propriétaire d'une authentique M1 Groupe 4 dont le palmarès atteste une carrière bien remplie.

En effet, sa voiture, construite chez McLaren pour BMW (un accord entre Ron Dennis et Jochen Neerpasch, le patron de Motorsport), fut livrée en mai 1979 au team suisse

Eggenberger. Helmut Kelleners se lança à son volant dans la série Procar dans laquelle il fut un brillant animateur. En supplément, il s'offrait la victoire aux 1000 km de Kyalami, la fameuse épreuve sud-africaine. Kelleners poursuivait en Procar l'année suivante, en alternance avec Sigi Müller, avant que le team ne vende la voiture à Jens Winther, un pilote danois. Ce dernier disputa trois saisons d'endurance, dont les 24 Heures du Mans 1984 (abandon), avec l'auto portant désormais les couleurs Castrol. La BMW quittait la scène en 1985 pour réapparaître en 2006, aux mains du Suisse Christian Traber, dans

les épreuves historiques. Aujourd'hui, Pierre Desnos a le bonheur de piloter la M1, qui a conservé sa robe du Mans, lors de manifestations prestigieuses comme Le Mans Classic ou le Week-End de l'Excellence à Reims. C'est cette voiture que nous retrouvons sur le circuit d'Abbeville par un froid sibérien. J'ai toujours aimé la M1 mais j'avoue que cette version Groupe 4 est sublime dans cette robe blanche et verte. Au ras du sol, sur ses larges jantes BBS de 16 pouces de diamètre, à fixation centrale, avec ses ailes larges, le bouclier avant enveloppant

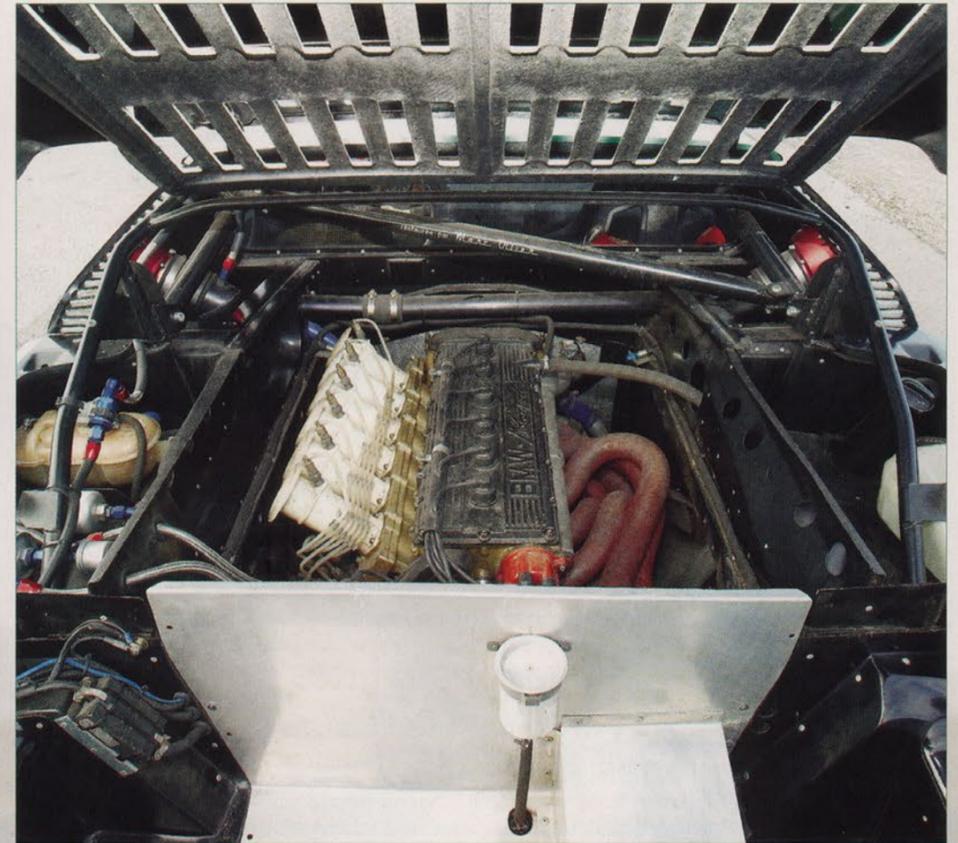
et l'imposant aileron, elle possède une gueule terrible qui ne manque pas de race. Les dessous sont aussi somptueux avec l'énorme six cylindres en

**La souplesse de ce moteur se montre absolument ahurissante**

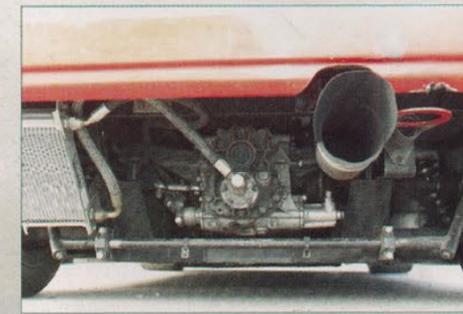
ligne de 3497 cm<sup>3</sup> logé en position centrale arrière entre les tubes du châssis. Ce moteur est un monument, tant par ses dimensions que par ses caractéristiques. Sous le carter en magnésium typique de la Groupe 4 se cache une distribution à vingt-quatre soupapes entraînée par chaîne. L'alimentation s'effectue par des injecteurs logés dans les trompettes d'admission en plastique, commandés par un système Bosch Kugelfischer. Le dosage des gaz est commandé par une longue guillotine coulissante, actionnée directement par un câble depuis l'accélérateur. Cette fantastique mécanique fournit 470 chevaux à 8500 tours et un couple de 39 m.kg à 7000 t/mn. La boîte



Sous le capot avant se logent les radiateurs d'eau et d'huile ainsi que les maîtres-cylindres de freins et d'embrayage.



Ce six cylindres en ligne à 24 soupapes est un monument ! Délivrant 470 chevaux, il conserve une souplesse exceptionnelle.



Les accélérations musclées sont accompagnées par le fabuleux chant du moteur.

**DU SALON À LA PISTE**



DPPI

La BMW M1, voulue par Jochen Neerpasch, patron du service course Motorsport, s'inspire du concept-car « Studie », dessiné par Paul Bracq, présenté au Salon de Paris 1972. La M1, qui devait être dévoilée au même salon six années après, a failli être fabriquée chez Lamborghini. Le châssis était finalement construit chez Marchesi, à Modène et sa carrosserie confiée à Giugiaro, chez Italt Design. En revanche, la partie mécanique restait allemande avec l'adoption du fantastique six cylindres en ligne à culasse 24 soupapes emprunté à la 635 CSI et de la boîte ZF. La version route, de 277 chevaux pour 1300 kg, était proposée à un prix très élevé, largement supérieur à celui d'une De Tomaso Pantera, d'une Ferrari 308 ou d'une Porsche 930 Turbo. Malgré cela, les 400 exemplaires prévus pour l'homologation en Groupe 4 furent tous vendus et le quota de production devait être largement dépassé ! Du côté course, avant même l'homologation validée par la FIA, la M1 fut utilisée pour la série Procar qui alignait les meilleurs pilotes en ouverture des Grands Prix de Formule 1. L'homologation obtenue, la M1 se mêla brillamment aux épreuves d'endurance où elle se forgea un beau palmarès. Sa version Groupe 5 de plus de 800 chevaux connut aussi un joli succès. Un changement de réglementation mettait un terme aux ambitions de l'allemande. Mais la M1 ne se contenta pas de la piste. Elle s'est également distinguée en rallye, dans le cadre du Championnat de France. Au Rallye du Var 1981, Bernard Darniche inaugurait l'auto en spéciale.

Malgré des pneus trop froids, la M1 conserve un équilibre et une franchise rassurants.

Oreca vint ensuite chapeauter l'opération et Bernard Béguin prenait le relais en 1983. Ses prestations étaient très remarquées et la M1 décrocha trois victoires, à la Ronde du Salève, aux Rallyes de Lorraine et de la Baule. L'expérience n'était pas prolongée.



DPPI



Pierre Desnos, l'heureux propriétaire, a disputé Le Mans Classic avec la M1 en compagnie de Jean-Claude Basso.



à cinq rapports synchronisés est une ZF, quasiment identique à celle d'une Ford GT 40, renfermant un différentiel à glissement limité. Du côté des suspensions, il n'y a pas grand chose de commun avec la version route. Porte-moyeux, moyeux à écrou central, triangles superposés, ressorts, barres antiroulis et amortisseurs sont spécifiques à la version course, de même que les freins à disques ventilés et étriers ATE à quatre pistons. La caisse, en polyester, est aussi composée d'éléments très allégés dont seules les versions compétition disposent. De ce fait, la M1 Groupe 4 gagne, avec un poids de 1 080 kg, près de 250 kg sur la série. Ce n'est pas anodin ! Si les M1 restent des autos rares, la version course l'est encore plus, puisque ces dernières n'ont été construites qu'en 56 exemplaires sur les 455 fabriqués au total.

**Fabuleux moteur**

Pierre Desnos m'avait tout préparé, la voiture était chaude lorsque nous sommes arrivés sur le circuit d'Abbeville. Les responsables de la piste se mon-

traient un peu inquiets à cause des décibels distillés par les six cylindres. Evidemment, la M1 a été construite à une époque où les riverains ne se plaindraient pas encore de la musique mécanique. Et celle de la M1 Groupe 4 se révèle somptueuse à nos oreilles averties. Les grandes orgues bavaroises que représentent les échappements soulèvent des notes magiques ! En attendant, je m'enfile dans un habitacle plutôt généreusement dimensionné. Le traitement de l'intérieur se montre très sobre, d'une austérité toute germanique même pour une auto de course. Tout est noir et le tableau de bord, seules touches colorées, est bien petit avec le compte-tours et sa zone rouge fixée à 8 000 tours, le thermomètre d'eau, le manomètre d'huile et le voltmètre. Un simple interrupteur permet de mettre le contact et un bouton poussoir lance le démarreur. À chaud, le six cylindres se réveille instantanément dans un grondement plein de promesses. Le court levier de vitesses ne nécessite pas un grand débattement et il est facile de trouver les rapports. Je prends donc la piste sur un filet de gaz, un peu sur le qui-vive à cause de l'asphalte

glacial et des plaques humides qui subsistent. Première constatation, la pédale d'accélérateur particulièrement dure ne facilite pas le dosage des gaz, ce qui ne va pas me simplifier la vie ! Ensuite, la direction ne possède pas les standards de douceur que l'on connaît aujourd'hui avec les assistances. Elle n'est pas vraiment dure mais il faut quand même s'en occuper. J'augmente peu à peu le rythme et le fantastique six cylindres change de registre, sa voix s'éclaircissant en montant en régime. La souplesse de ce moteur se montre absolument ahurissante. Pierre-François Rousselot m'a d'ailleurs raconté que, lors d'une course, il avait perdu deux des cinq rapports. L'élasticité du moteur gommait quasiment les trous en repartant presque normalement, au point que les chronos ne s'en ressentaient presque pas. Heureusement, je dispose de cinq rapports parfaitement opérationnels et je ne me prive pas de les utiliser ! La BMW se propulse d'un virage à l'autre, la poussée reste continue et vigoureuse. L'usine annonçait une accélération de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes avec une vitesse maximum de 310 km/h. Je veux bien la croire ! Ces performances sont parfaitement exploitables grâce à un châssis très sain et équilibré. Sur ce terrain glacial, les larges gommes racing n'arrivent pas à prendre leur température. Malgré cela, la M1 conserve une progressivité et une franchise rassurantes, avec cependant pas mal de sous-virage en entrée de courbe et une tendance inversée dès la reprise des gaz. Ces phénomènes, qui doivent s'estomper avec des pneus chauds, ne gâchent cependant pas mon plaisir tant l'auto reste contrôlable. La sonorité de ce moteur en approche du régime maxi devient absolument fabuleuse, un bonheur



Outre le levier de vitesses, les contacteurs et fusibles des feux, ventilateurs et pompes sont placés sur la console centrale.



Très austère, l'intérieur ne comprend que le strict nécessaire. Cette économie permet de gagner près de 200 kg sur la version civile.

qui fait oublier tout le reste ! Je me souviens que, lorsque je disputais le Tour Auto 1983, je descendais de ma Lotus Elan au départ des spéciales pour mieux écouter la M1 de Bernard Béguin s'élancer au rupteur dans la montagne. Ce bruit devrait être classé au répertoire des Monuments Historiques !



LES SOUVENIRS DE PIERRE-FRANÇOIS ROUSSELOT



Pierre-François Rousselot est un pilote très éclectique. Champion d'Europe de Formule 3 en 1971, il se destinait à la monoplace mais s'est finalement tourné vers l'endurance. Conduisant tour à tour des Brabham, GRD, Toj, Tecma (le proto de Philippe Mettetal), ou Lola, il a disputé de nombreuses éditions des 24 Heures du Mans dont deux avec la BMW M1 de Zol Auto. Il raconte. « La voiture, aux couleurs Zol Auto, appartenait à François Servanin. J'ai roulé deux années de suite avec cette BMW M1 Groupe 4 avec François et Laurent Ferrier, un pilote suisse très rapide. Au Mans, nous avons à chaque fois abandonné pour des conneries. En 1981, pour notre deuxième saison, l'auto avait été mise en exploitation chez Hugues de Chaunac. Nous sommes devenus une sorte d'équipage officiel Orea. Une seconde voiture était aussi engagée, une Groupe 5, pilotée par Darniche, Ceccoto et Alliot. Nous étions super bien préparés. Nous avions prévenu de Chaunac que nous voulions nous arrêter au premier tour pour être filmés par la télé. Hugues s'est mis en colère et nous a dit qu'il allait nous tuer si nous le faisons ! Nous n'avons pas osé stopper au stand mais la Groupe 5 l'a fait, pour une bonne raison cependant. Ensuite, la course s'est déroulée parfaitement et nous étions bien classés le dimanche matin. Nous savions que nous ne devions pas nous arrêter longtemps au stand car, à cause d'un problème de refroidissement, les soupapes se tordaient à l'arrêt. Entre onze heures et midi, nous étions sur le podium de la catégorie. Alors que j'étais au volant, j'ai entendu un petit bruit anormal, genre joint d'échappement défaillant. Pas grand-chose mais, au Mans, on rentre au stand au moindre signe suspect. Je me suis donc arrêté. Les mécaniciens ont ouvert le capot et ont vu que c'était trois fois rien. Mais la voiture est restée stoppée pendant deux ou trois minutes pour réparer. En repartant, je n'avais pas atteint le bout des stands que le moteur changeait complètement de sonorité. Ce n'était plus un petit feulement d'échappement, mais carrément un bruit dans la distribution. J'ai bouclé le tour doucement et je suis retourné au stand. Le moteur était intact, sauf qu'une soupape s'était vrillée. Il n'était pas question de prendre le risque de tout casser et de se retrouver avec une énorme facture, nous avons rangé la voiture... Abandon sur panne mécanique, à l'arrêt, moteur coupé ! C'est dommage. Mais c'était une super auto. Son moteur était fabuleux et le gros six cylindres miaulait magnifiquement. C'était une auto un peu lourde par rapport aux protos, mais très sympa à conduire. Nous avions disputé toute la saison d'endurance et remporté plusieurs victoires, à Monza, à Vallelunga, à Dijon. La M1 était une bonne auto, bien équilibrée et assez facile à conduire. Cela avait d'ailleurs inspiré à Bernard Darniche, qui roulait avec la Groupe 5, l'idée d'engager la voiture en rallye. Il l'a dit à Hugues de Chaunac, qui l'a fait ! »