

BMW Motorsport au Mans.

Le retour de BMW Motorsport au Mans pour la victoire...

Dominée par les usines japonaises depuis 30 ans, l'Endurance a vu beaucoup d'espoirs déçus. BMW savait donc ce qu'il fallait faire en engageant une R 1200 S aux 24 Heures du Mans 2007. Et pour sa première course officielle, le flat-twin allemand a étonné tout le monde !

Suzuki GSX-R 1000, Yamaha R1, Honda CBR 1000 RR, voilà les machines qui se sont imposées en Endurance ces dernières années. La recette est simple : des chevaux, de la fiabilité, et une équipe rodée aux subtilités des courses de 24 heures. C'est ainsi que l'on gagne une épreuve prestigieuse comme Le Mans ou le Bol d'Or. Pour info, Honda a gagné 11 fois Le Mans, Suzuki 9, Kawasaki 8 et Yamaha, 2. Les chiffres le prouvent : il s'agit d'une spécialité japonaise. On peut donc légitimement se demander ce que BMW vient faire là-dedans, d'autant plus avec un flat-twin refroidi par air qui rend 60 chevaux aux machines d'usine... La réponse est simple : 50 ans exactement après sa dernière participation officielle à une compétition sur circuit (avec la R 500), BMW " reprend contact ", comme ils disent, avec le monde de l'endurance, ses équipes, ses tracés, ses règles, ses figures imposées.

16ème au général et 1ère Open !

On peut le dire d'emblée : il s'agit d'une prise de contact plus que réussie. Par sa cylindrée, la BMW R 1200 S courait en catégorie Open (les Supersport, Superstock et Superbike étant réservées aux 1000, en fonction de leur degré de préparation). En terminant 16e au général, la BMW R 1200 S finit aussi première de la catégorie Open. Cette seizième place finale qui constitue, on y reviendra, un excellent résultat, ne permet pas malgré tout de récolter tous les lauriers de l'Endurance. Pour la finalité de l'opération donc, on ne peut encore que supputer, et ainsi imaginer que BMW ne se contente pas d'une participation en catégorie Open... Faut-il voir dans ce premier engagement l'intention de préparer le terrain en terme d'image avant un retour en MotoGP ? Ou est-ce la première phase du développement d'un bicylindre de 1200 cm3 qui pourrait un jour courir en World SBK (le championnat du monde Superbike) si Ducati parvenait à faire changer le règlement ? Précisons que la Ducati 1098 S engagée au Mans a terminé 28 tours derrière la BMW, avec un meilleur chrono plus lent de quasiment une seconde...

BMW Motorrad Motorsport en personne

Quoi qu'il en soit, le degré de préparation et le niveau d'organisation ne laissent planer aucun doute : il s'agit bien là d'un team 100 % officiel. Lors de la conférence de presse du samedi matin, Peter Muller (Vice-President for Motorrad and Development) annonce le programme. Après ces 24 Heures du Mans 2007, trois autres courses sont prévues : les 24 Heures de Barcelone les 7/8 juillet, celles d'Oschersleben (Allemagne) les 11/ 12 août, et enfin le Bol d'Or à Magny Cours les 15/16 septembre. Et de nous apprendre qu'un team de 22 personnes travaille à ce programme " Endurance ". Par ailleurs, BMW justifie le choix de la R 1200 S comme une sorte de respect de la tradition. " BMW, c'est le flat-twin ", précise Berthold Hauser (General Manager for Motorrad and Motorsport). " C'est une moto qui est conforme à notre histoire et notre tradition ", reprend-il. " C'est avec un flat-twin que nous avons réalisé nos dernières courses officielles sur circuit (en 1956), c'est avec un flat-twin que nous revenons à la compétition. La moto est unique sur le plateau, elle a un son particulier quand elle passe dans la ligne droite des stands ". Une base de K 1200, avec son 4 cylindres de 167 chevaux (version S, full power) n'aurait-elle pas été plus compétitive ? En termes de puissance, sûrement, mais la K 1200 S est trop lourde et aurait sérieusement mis à contribution freins, pneus et suspensions.

Près de 140 chevaux pour un flat de 1200 cm3... Un record !

Pour sa part, la R 1200 S d'Endurance a été sérieusement modifiée : le moteur est maintenant capable de pendre 9 500 tr/min (le modèle de série encaisse 8 800 tr/min, ce qui était déjà un record pour un flat-twin) et développe près de 140 chevaux (série : 122 ch). Le poids a été abaissé à 180 kilos, soient 195 kilos en ordre de marche avec le plein d'essence (23 litres sur cette version, contre 17 litres de série). Les composants ont été choisis en fonction de leur qualité : freins Brembo, suspensions Öhlins, pneus Metzeler. Jean-Michel Cavret, boss de BMW Motorrad France, me précise : " Regardez-bien le moyeu arrière, il y a de la technologie F1 là-dedans ". Les ingénieurs des différents départements se parlent, et pas seulement qu'à la cantine.

Les pilotes partagent eux-aussi une longue histoire avec BMW. L'Autrichien Thomas Hinterreiter (40 ans) a fait trois saisons de Boxer Cup et plusieurs saisons d'Endurance, où, depuis 2001, il n'a jamais fini au-delà de la quatrième place au général. L'Allemand Rico Penzfoker (32 ans) a remporté plusieurs fois les 24 Heures d'Oschersleben dans sa catégorie. L'autre Allemand, Markus Barth (35 ans), a lui aussi plusieurs saisons de Boxer Cup, ainsi qu'une victoire au GP de Macao à son actif. Enfin, le Belge Stephan Mertens (vainqueur de la Boxer Cup en 2001 et 2002, Champion du Monde d'Endurance de 1995 à 2003 !) n'a pu courir, s'étant blessé en essais pour BMW peu de temps avant la course. On le voit : les pilotes avaient le palmarès adéquat pour s'occuper de cette moto.

Le lièvre et la tortue

La BMW s'est qualifiée en 37e position, à 5 secondes de la pole. Prenez cela comme vous voulez : d'un côté, 37e, ce n'est pas terrible... de l'autre, cela signifie qu'il y a 20 motos derrière, des R1 et des GSX-R. Des motos qui n'ont certes pas le degré de préparation de celles du SERT ou du GMT, mais qui sortent déjà 180 chevaux. Finalement ce n'est pas si mal que ça, à écouter les mauvaises langues qui prédisaient qu'un flat-twin ne pourrait jamais se qualifier pour une course d'endurance.

Au premier passage, la R 1200 S est 29e suite à un bon départ. Elle est 34e au second passage, 41e au troisième tour quand le safety car entre en piste. Elle pointe 43e au quatorzième tour, se retrouve 45e après 45 minutes de course. La première heure n'est pas très glorieuse : la BMW semble accuser son handicap de puissance et dégringole dans le classement. " On sait qu'on a moins de puissance, mais on veut montrer que la moto est capable ", disait Berthold Hauser avant le départ. Me reviennent alors en tête les mots de Jean-Michel Cavret le matin : " Pourvu qu'il pleuve ! ". Pas de bol, avec des températures estivales et un grand ciel bleu, Le Mans 2007 a des allures de Bol d'Or, celui de la grande époque. Sur piste sèche, la R 1200 S semble un peu à la peine. Rappelons aussi que Le Mans est un circuit technique qui privilégie la puissance brute. L'endurance, cependant, a ses propres lois. Elle se gagne sur la piste, mais se joue aussi dans les stands. A condition de ne pas y passer trop souvent. Le moteur souple et linéaire de la R 1200 S ménage les pneus et n'est pas trop gourmand, donc la moto ravitaille moins souvent. Thomas Hinterreiter effectue un premier relais d'une heure et vingt minutes et remonte au classement des motos qui doivent ravitailler. Son premier sentiment ? " On n'avait pas vraiment eu le temps de beaucoup rouler sur la moto avant la course, donc pour nous c'est un peu la continuation d'une phase de découverte. Mais tout se passe bien, les choses vont de mieux en mieux au fur et à mesure qu'on s'habitue à la moto, elle est très facile à piloter ".

45e après 45 min de course, 28e après 4 heures...

Avec cette stratégie, la BMW ne va cesser de remonter. Elle est 36e après 1 heure 45 min de course, 30e après 2 heures de course, 28e après 4 heures. En dépit d'une petite sortie de piste, Markus Barth enchaîne deux relais et enquille les tours avec régularité. " La moto est vraiment facile à piloter, elle est assez reposante. Il y a de la puissance de 3 000 à 9 500 tr/min, on peut conduire en souplesse, ça demande moins d'efforts que les autres sur leurs 4 cylindres ". Certes, mais si les autres doivent fournir plus d'efforts, c'est qu'ils ont plus de chevaux et sont plus rapides au chrono. Avoir 140 ou 190 (voire 200) chevaux, ce n'est pas la même chose. Concrètement, la BMW a une vitesse de pointe de 265 km/h au bout de la ligne droite des stands, avant l'entrée de la courbe Dunlop. Au même endroit, la Yamaha du GMT 94 est à 289 km/h, et la plupart des autres motos pointent à plus de 280 km/h ! Ce n'est pas frustrant de ne pas pouvoir lutter en termes de puissance ? Thomas Hinterreiter répond avec une sagesse toute germanique : " Ce n'est pas agréable de se faire doubler, mais on se rattrape dans les virages. On peut freiner plus tard, remettre les gaz plus tôt et avoir des trajectoires différentes. Si on se fait passer en ligne droite, on peut rester au contact avec des 1000 pendant plusieurs tours, en les repassant dans chaque virage. C'est du boulot au guidon, mais au final on progresse au classement général ". Si la BMW ne peut pas lutter contre les motos de la catégorie SBK, l'observer au bord de la piste montre qu'elle fait les mêmes chronos que la plupart des 1000 moins préparées (environ 1 min 44 sec ou 45 sec au tour), et qu'elle fait preuve d'une plus grande aisance en virage.

Moto allemande ou montre suisse ?

La BMW continue son bonhomme de chemin. Aucun problème technique, des ravitaillements limités au minimum, des relais plus longs, voilà une recette qui porte ses fruits. A minuit, elle est en 19e position. Pour le team, c'est déjà une victoire symbolique : la moto apparaît désormais sur l'écran numéro 1 (la télé interne des 24 Heures fait figurer 19 motos par écran ; les teams choisissent donc leur chaîne dans les stands en fonction du classement de leur moto). Pour eux, ça y est : la R 1200 S est dans la cour des grands !

Après 1 heure du matin, Rico Penzfoker laisse le guidon à Markus Barth. Les pilotes ne se lancent pas dans des déclarations extatiques : tout va bien, la moto fonctionne bien, il n'y a pas de problèmes. En plus des ravitaillements normaux, les mécanos auront un peu de travail après deux heures du matin, en changeant les plaquettes de frein avant. La R 1200 S n'aura pas besoin d'autres interventions jusqu'à l'arrivée ! Pointée 17e au petit matin, la moto pointe 16e à midi, sa position finale. La Metiss ayant cassé, la BMW s'adjuge aussi la victoire de sa catégorie, pour sa première participation. Chez BMW, c'est la fête : la moto a montré sa fiabilité, la base est solide. A partir d'Oschersleben, le team devrait engager deux motos et, logiquement, revoir ses ambitions à la hausse. Pas de doutes là-dessus : il s'agit bien d'un retour gagnant !

{gallery}moto/bmw_R1200S_endurance/gallery{/gallery}

BMW aux 24 Heures du Mans 2007

Le carnet de course

Samedi,

15 h 00'00 : Thomas Hinterreiter prend le départ des 24 Heures du Mans 2007

16 h 19'46 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

16 h 21'06 : Rico Penzkofer repart sur la piste

16 h 27'00 : Légère sortie de piste sans conséquences

17 h 32'28 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

17 h 33'37 : Markus Barth repart sur la piste

17 h 58'00 : Légère sortie de piste sans conséquences

18 h 03'02 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

18 h 04'30 : Markus Barth repart sur la piste

19 h 23'36 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

19 h 24'37 : Thomas Hinterreiter repart sur la piste

20 h 33'48 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

20 h 34'51 : Rico Penzkofer repart sur la piste

21 h 42'47 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

21 h 43'50 : Markus Barth repart sur la piste

22 h 53'04 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

22 h 55'07 : Thomas Hinterreiter repart sur la piste

00 h 08'29 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

00 h 09'25 : Rico Penzkofer repart sur la piste

01 h 19'18 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

01 h 20'24 : Markus Barth repart sur la piste

01 h 57'00 : Légère sortie de piste sans conséquences

02 h 29'20 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar et plaquettes de frein avant

02 h 34'47 : Thomas Hinterreiter repart sur la piste

04 h 00'42 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

04 h 03'04 : Rico Penzkofer repart sur la piste

05 h 09'17 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

05 h 10'20 : Markus Barth repart sur la piste

06 h 11'25 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

06 h 12'25 : Thomas Hinterreiter repart sur la piste

07 h 18'26 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

07 h 19'28 : Rico Penzkofer repart sur la piste

08 h 25'09 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

08 h 26'05 : Markus Barth repart sur la piste

09 h 30'18 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

09 h 31'14 : Thomas Hinterreiter repart sur la piste

10 h 38'15 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

10 h 39'12 : Rico Penzkofer repart sur la piste

11 h 46'56 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

11 h 47'54 : Markus Barth repart sur la piste

12 h 54'19 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

12 h 55'21 : Thomas Hinterreiter repart sur la piste

14 h 03'36 : Arrêt aux stands, plein d'essence, changement du pneu av et ar

14 h 04'33 : Rico Penzkofer repart sur la piste

Dimanche,

15 h00'00 : Termine 16e et premier en Open des 24 Heures du Mans 2007

BMW R1200S 24 Heures du Mans 2007

La fiche technique

Moto boxer d'endurance basée sur la BMW R 1200 S

Moteur :

Cylindrée 1 170 cm³

Alésage x course 101 mm x 73 mm

Puissance maxi. / ch. > 96 kW / 130 ch. (à 9 000 t/min)

Couple maxi. 12,2 mkg (à 6 150 t/min)

Régime maxi. approx. 9 500 t/min

Architecture Boxer (flat-twin, soit 2 cylindres à plat)

Nombre de cylindres 2

Taux de compression 12,5 :1

Nombre de soupapes par cylindre 4

Ø admission / échappement 39 mm / 33 mm

Diamètre du papillon des gaz 52 mm

Gestion moteur BMS-K

Système électrique :

Projecteurs 1 halogène, 1 xénon

Démarrreur 1,1 kW

Transmission, boîte de vitesses :

Embrayage Monodisque à sec, Ø 180 mm

Boîte de vitesses A prise constante, 6 rapports

Rapport de réduction primaire 1,824

Etagement 1e 2,277

2e 1,583

3e 1,259

4e 1,033

5e 0,903

6e 0,805

Transmission roue arrière Arbre à cardan

Rapport de réduction final 2,75

Châssis :

Cadre principal et cadre frontal en tubes d'acier, pas de section arrière, moteur partiellement porteur

Suspension avant BMW Telelever avec combiné Öhlins

Suspension arrière BMW Paralever avec combiné Öhlins

Débattement, avant / arrière 110 mm / 120 mm

Chasse 87 mm

Empattement 1 487 mm

Angle de tête de direction 66°

Freins avant Disque double Ø 305 mm, étrier fixe à 4 pistons, fixation radiale

arrière Disque simple Ø 265 mm

Roues Jantes forgées avant 3,50 x 17, arrière 6,00 x 17

Pneumatiques avant 120/70 ZR 17, arrière 190/55 ZR 17

Dimensions et poids :

Poids en course tous pleins faits 195 kg

Capacité du réservoir 23 litres

(sources: photos:BMW Motorrad France, articles:Motomag)