



### **BMW 635 Groupe A**

Si les deux crises pétrolières de 1973 et 1979 ont eu les conséquences que l'on connaît dans la société, elles ont également eu des répercussions dans le monde du sport automobile. Le Groupe 5, une des disciplines reines, était devenu une débauche de moyens, une course à l'armement. La FISA a donc décidé de réagir et de rebattre les cartes. À partir de la saison 1982, les seules voitures éligibles pour les courses de tourisme seraient des modèles dont au moins 25000 exemplaires auraient été produits, dont 2500 seraient des versions spécifiques destinées à la course, tandis que 500 exemplaires de modèles dits "Evolution" pourraient être fabriqués pour améliorer la voiture. En outre, la production annuelle de la voiture devait s'élever à au moins 5 000 unités. D'autre part, le nouveau règlement stipule que pratiquement toutes les pièces doivent être interchangeables entre la voiture de route et sa version de course. Cela comprenait diverses pièces spécifiques du moteur et de la suspension, mais interdisait tout développement aérodynamique. Comme la carrosserie devait se conformer aux normes légales routières, il était en substance interdit aux marques et aux préparateurs de créer des formes aérodynamiques particulières, comme on le voyait à l'époque du groupe 5.

Le passage au groupe A a été un choc pour les constructeurs engagés en groupe 5, qui ont eu peu de temps pour s'adapter. Pour BMW, cela signifiait qu'ils devaient abandonner leur très populaire 320i Turbo Group 5 et revenir à la mondaine E28 Série 5, la 528i. Si celle-ci a connu

de francs succès avec l'équipe BMW Italia, mais surtout le team Eggenberger Motorsport qui tenait la dragée haute aux Jaguar XJ-S V12 de TWR, pour la saison 1983, BMW a choisi la vénérable Série 6 en remplacement. La 635 CSi représentait une nette amélioration par rapport à la 528i ordinaire. Alors que l'ancienne voiture utilisait seulement le six cylindres en ligne 2,8 litres qui produisait un maigre 240 chevaux, la base de la Série 6 était le 3,5 litres de la 635 CSi a été pris comme point de départ, un peu plus sérieux pour tenter de contrer le V12 Jaguar de 400 chevaux. Puisque BMW n'avait toujours pas d'équipe officielle, les spécialistes Alpina et Schrick se sont chargés de la mise au point du moteur, tandis que le montage était confié à Schnitzer. Le résultat final était de 295 chevaux à 6900 tr/min, ce qui laissait encore à la BMW un déficit de 105 chevaux par rapport à la Jaguar. Heureusement, le groupe A présentait une formule d'équivalence basée sur la cylindrée du moteur, influant sur le poids minimal et la dimension des pneus. Avec son 3,5 litres, la 635 CSi supportait un poids minimal de 1185 kg et des pneus de 250 de section aux quatre roues. En comparaison, cela conférait à la BMW un avantage de 222 kg sur son Jaguar avec son V12 de 5,3 litres. En outre, la 635 CSi offrait le luxe d'une transmission Getrag 265/5 à cinq vitesses, alors que la XJ-S devait faire amende honorable avec une boîte à quatre vitesses. Le poids de la 635 CSi lui permettait donc de freiner plus tard, mieux tourner, prendre moins de carburant et économiser freins et pneus. Cela serait particulièrement utile dans les manches plus longues de la CETC, comme les 24 Heures de Spa. Avec sa fiabilité supérieure, la 635 CSi est devenue une menace immédiate pour Jaguar, d'autant plus que TWR n'avait que deux voitures, alors que BMW pouvait compter sur une véritable armada.





Aux côtés des équipes semi-usines Schnitzer et Eggenberger-BMW Italia, la 635 CSi a été utilisée par Hartge Motorsport, Juma, Motul, Chiazzaro, et d'autres. Comme il y avait maintenant d'autres concurrents dans la division 3 de plus de 2500cc, BMW avait une chance bien réelle de vaincre les Jaguars, rapides mais fragiles. La tactique semblait marcher puisque BMW remporta six courses contre quatre. La 635 CSi a même remporté ses débuts avec Dieter Quester et Carlo Rossi du Team Schnitzer à Monza, avant de s'imposer à Vallelunga avec Helmut Kelleners, champion de l'ETCC en 1981, et Umberto Grano de Eggenberger Motorsport-BMW Italia. À elles deux, ces équipes ont remporté cinq des six victoires remportées par BMW, mais la sixième a sans doute celle qui a eu la saveur la plus particulière. Bien qu'elle n'ait pas pu défendre son titre contre la Jaguar XJ-S améliorée en 1984, la 635 CSi est passée à autre chose, avec succès! En Allemagne, une nouvelle série a été lancée pour accueillir les voitures du groupe A : la Deutsche Produktionswagen Meisterschaft, prédécesseur immédiat de la future Deutsche Tourenwagen Meisterschaft. Malgré le manque de puissance par rapport à ses adversaires, la grande ténacité, la fiabilité à toute épreuve et la belle maniabilité de la Série 6 lui ont permis de conquérir pratiquement toutes les manches de la saison inaugurale du Groupe A sur tous les continents! Avec des dizaines de victoires en courses et 12 titres nationaux et internationaux majeurs, la BMW 635 CSi est l'une des voitures de tourisme du groupe A les plus réussies de tous les temps.

La 635 CSI châssis #RA2-59 a été engagée par Bavaria Automobiles, une équipe française basée à Reims. Assemblée en 1985, elle était initialement destinée au Championnat européen des voitures de tourisme (ETCC). Finalement, l'équipe dirigée par Dominique Fornage a engagé la voiture aux 24 Heures de Spa Francorchamps 1985 avec Claude Ballot-Lena, Jean-Claude Andruet et René Metge. Ils terminent à une belle 8ème place. Deux autres participations ont suivi dans l'épreuve d'endurance belge. En 1986, le trio Marc Sourd, René Metge et Philippe Hazebrouck termine au pied du podium derrière deux voitures d'usine préparées par Schnitzer.



### Des pilotes célèbres

Au cours de sa carrière, cette 635 CSI a été pilotée par de célèbres pilotes français tels que JP Jassaud, double vainqueur des 24 Heures du Mans, René Metge qui, après de nombreuses participations aux 24 Heures du Mans, a remporté trois fois le Paris Dakar, Jean-Claude Andruet qui a participé 19 fois aux 24 Heures du Mans et remporté de nombreuses victoires en rallye, y compris en Championnat du Monde des Rallyes ainsi que Claude Ballot-Léna qui a participé 22 fois à la mythique course mancelle !

Restaurée et remise en piste Notre 635 CSI a ensuite été conservée dans son état d'origine avant de subir une première restauration avec notamment le remplacement de l'arceau d'origine en aluminium par un arceau FIA en acier conçu par MATTER. José Rocher et Eric Castel qui avaient préparé la voiture à l'époque l'ont révisée en 2014. Acquise en 2020 par le

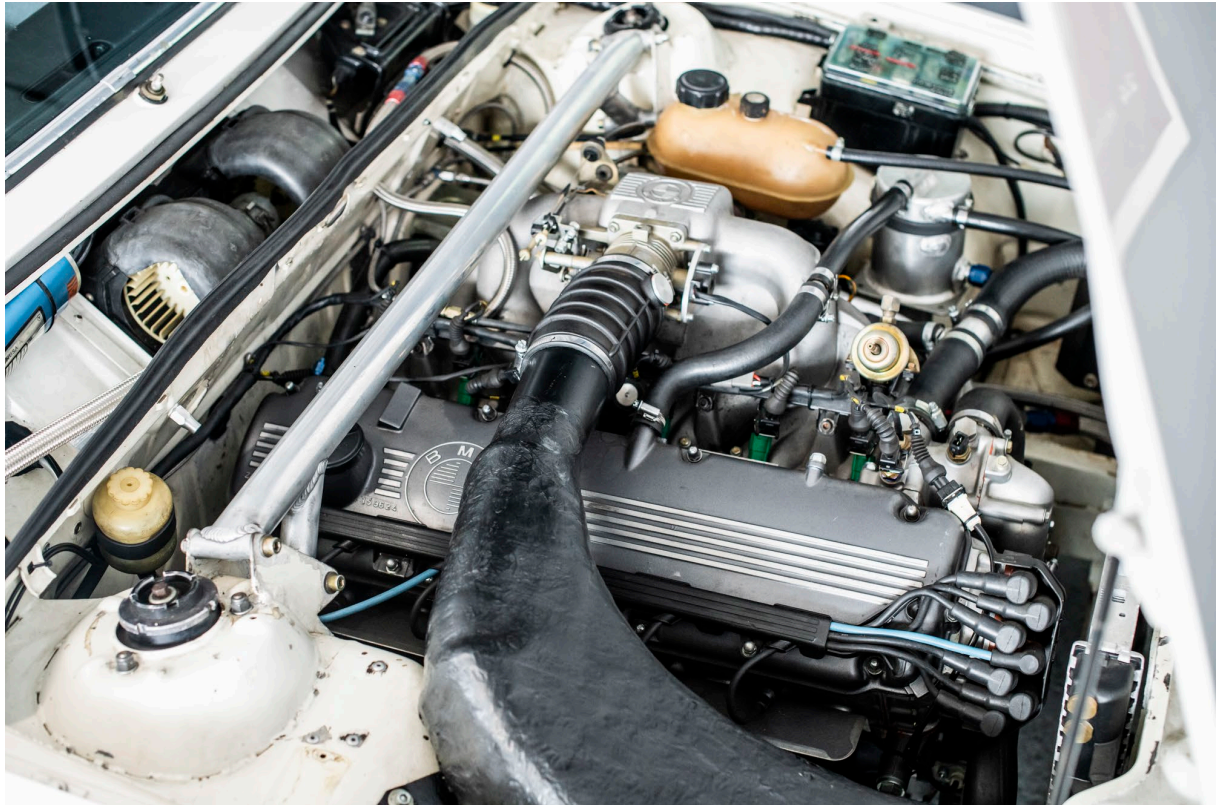
propriétaire actuel, elle a bénéficié d'importants travaux dont une révision complète du moteur et de la boîte de vitesses par Wasserman Racing avec seulement 3H pour le moteur. Les trains roulants ont également été révisés. Les factures de ces travaux récents sont dans le dossier. La voiture a été réglée et validée lors d'essais sur piste à l'automne 2021 en vue de l'engager dans l'Heritage Touring Cup by Peter Auto en 2022 et 2023.

C'est la voiture parfaite pour l'endurance Pater Auto HTC ou VdeV, avec son PTH FIA juste validé pour 10ans. C'est une très belle histoire pour une très belle voiture de course avec un historique limpide. Les plaques en aluminium typique de chez Motorsport sont toujours présentes sous le tableau de bord. L'usine ayant produit environ quatre-vingt-dix exemplaires de la version compétition de la 635, c'est une occasion unique d'acquérir une voiture ayant participé trois fois aux mythiques 24 heures de Spa et qui a été pilotée par de si grands pilotes à l'époque.



*If the two petrol crisis in 1973 and 1979 have had the consequences that we know in the everyday life, they also had an effect in the world of car racing. The Group 5, one of the the leading series, had become just a debauchery of money, and everything was made to have the ultimate weapon on the track. But the FISA decided to react and to set new rules. Starting with the 1982 season, the only cars eligible for touring races would be models of which at least 25,000 examples had been produced, 2500 of which were specialized versions intended for racing, while 500 "Evolution" examples could be made to improve the race car. Additionally, annual production of the car had to amount to at least 5000 units. Along with the strict*

*homologation requirements, the new regulations stipulated virtually all parts be interchangeable between the road car and its racing version. This included various specific engine and suspension parts, but most importantly forbade any aerodynamic development. Since the body had to comply to road legal standards, manufacturers and privateers alike were essentially forbidden from creating outlandish aero packages as seen in the days of Group 5.*



*The change to Group A came as a bit of a shock to the manufacturers active in Group 5, as they weren't given very much time to adapt. For BMW, this meant they suddenly had to drop their wildly successful 320i Turbo Group 5 and revert to a mundane E28 5-Series, the 528i. Even if this car has won many victories with the two-car BMW Italia, and even more with the Eggenberger Motorsport team which was really challenging the more powerful and faster TWR Jaguar XJ-S HE V12, BMW selected the venerable 6-Series as a replacement. The 635CSi promised to be well worth the wait though, as it presented big improvement over the mundane 528i. The older car had used only a 2.8L version of the straight six engine, which produced a meager 240 horsepower. In an effort to counter the 400 horsepower V12 Jaguar, the 3.5L from the 635CSi was taken as a starting point. Since BMW still hadn't committed to a full factory effort, engine tuning was handled by specialists Alpina and Schrick, while final assembly fell into the very capable hands of Team Schnitzer. The end result was 295 horsepower at 6900 rpm, which still gave the BMW a 105 horsepower deficit over the Jaguar. Luckily, Group A featured an equivalency formula based on engine displacement. The size of the engine affected minimum weight requirements and maximum allowable tire width. With its 3.5L engine, the*

635 CSi made do with 1185 kg (2612 lbs) minimum weight and 250-section tires on all four corners. By comparison, this left the BMW with a 222 kg (489 lbs) advantage over its British rival with its massive 5.3L V12. Furthermore, the 635 CSi had the luxury of a five-speed Getrag 265/5 transmission, whereas the XJ-S had to make amends with a four-speed unit. The weight advantage would pay dividends to BMW, as the 635 CSi could brake later, corner better, use less fuel and be easier on brakes and tires than the big Jag. This would especially be of benefit in the longer rounds of the ETCC, like the 24 Hours of Spa. Again using its superior reliability. The 635 CSi became an immediate and very dangerous threat to the superior Jaguars. Furthermore, TWR fielded only two cars, whereas BMW could count on a veritable armada.



Along with semi-works Team Schnitzer and Eggenberger-BMW Italia, the 635 CSi was used by Hartge Motorsport, Juma, Motul, Chiazzaro, and a few other ones. As there were now other competitors in the top level Division 3 over 2500cc, BMW stood a very real chance of defeating the fast but fragile Jaguars. The tactic seemed to work, as BMW won six races to Jaguars four. The 635 CSi even managed to win on its debut with Team Schnitzer's Dieter Quester and Carlo Rossi at Monza, before winning at Vallelunga with 1981 ETCC champions Helmut Kelleners and Umberto Grano of Eggenberger Motorsport-BMW Italia. Between them, these teams took five of the six wins scored by BMW, but the sixth was arguably the most special. Although it was unable to defend its title against the improved Jaguar XJ-S in 1984, the 635 CSi moved on to other great things with success! In Germany a new series was launched to accommodate Group A cars : the Deutsche Produktionswagen Meisterschaft was the immediate predecessor

*to the later Deutsche Tourenwagen Meisterschaft. Despite lacking power in comparison to its opponents, the big Beemer's sheer tenacity, bulletproof reliability and lovely handling gave it the ability to conquer virtually every inaugural Group A season on the planet. With total race wins in the dozens and 12 major national and international titles, the BMW 635 CSI is one of the single most successful Group A touring cars of all time.*

*The 635 CSI chassis #RA2-59 has been entered by Bavaria Automobiles, a French team based in Reims. Assembled in 1985, it was initially intended for the European Touring Car Championship (ETCC). Finally, the team led by Dominique Fornage entered the car in the 1985 Spa Francorchamps 24 Hours with Claude Ballot-Lena, Jean-Claude Andruet and René Metge. They finished in a fine 8th place. Two more participations followed in the Belgian endurance event. In 1986, the trio of Marc Sourd, René Metge and Philippe Hazebrouck finished at the foot of the podium behind two factory cars prepared by Schnitzer.*



#### *Driven by famous drivers*

*During its career, this 635 CSI was driven by famous French drivers such as JP Jassaud, twice winner of the 24 Hours of Le Mans, René Metge who, after numerous participations in the 24 Hours of Le Mans, won three times in the Paris Dakar, Jean-Claude Andruet who participated 19 times in the 24 Hours of Le Mans and won numerous rally victories, including the World Rally Championship as well as Claude Ballot-Léna who participated 22 times in the mythical Mancelle race!*



### *Restored and back on track*

*Our 635 CSI was then kept in its original condition before undergoing a first restoration including the replacement of the original aluminium roll bar with a steel FIA roll bar designed by MATTER. José Rocher and Eric Castel who had prepared the car at the time overhauled the car in 2014. Acquired in 2020 by the current owner, it has received extensive work including a complete overhaul of the engine and gearbox by Wasserman Racing with only 3H for the engine. The running gear has also been overhauled. The invoices for this recent work are on file. The car was tuned and validated during track tests in the autumn of 2021 with a view to entering it in the Heritage Touring Cup by Peter Auto in 2022 and 2023. That is the perfect car for Pater Auto HTC or VdeV endurance, with just new Valid for 10 years FIA HTP. It's a beautiful story for a beautiful racing car with a clear history. The typical Motorsport aluminum plates are still present under the dashboard. With the factory having produced around ninety examples of the competition version of the 635, this is a unique opportunity to acquire a car that took part three times in the legendary 24 Hours of Spa and was driven by such great drivers at the time.*





### **Palmarès sportif:**

Juillet 1985 / 24 Heures de Spa. Team Bataria / Pilotes : C. Ballot-Lena / Jc Andruet / R. Metge / Numéro de course N° 12 / Sponsor : Texaco / 8 ème place.

Octobre 1985 / 4 Heures de Jarama. Team Bataria / Pilotes : Claude Ballot Lena / René Metge / P. Hazebrouck / 10 ème place.

Juin 1986 / Grand Prix Brno du CSSR. BMW Laon Team / Pilotes : R. Metge / A. Guyot / Numéro de course N° 23 / Sponsor : Huiles Labo et BMW Laon.

Juillet 1986 / 24 Heures de Spa. Team Bavaria / Pilotes : M. Sourd / R. Metge / P. Hazebrouck / Numéro de course N° 23 / Sponsor : Resto / 4 ème place.

Juillet 1986 / Nurburgring. BMW Laon / Pilotes : R. Metge / A. Guyot / Numéro de course N° 23 / Sponsor : Portex.

1987 / Rouen. Team Bavaria / Pilotes : R. Metge / Jp. Jaussaud / Numéro de course N° 16 / Sponsor : Huiles Labo.

Mai 1987 / 500 KM de Bourgogne à Dijon. Team Bavaria / Pilotes : R. Metge / Jp. Jaussaud / Numéro de course N° 16 / Sponsor : Huiles Labo.

1987 / 29 ème Grand Prix de la Chartre. Bavaria Automobiles / Pilotes : R. Metge / Jp. Jaussaud / Numéro de course N° 16 / Sponsor : Huiles Labo et TMS Assistance.

1987 / Trophée Auvergne à Charade. Team Bavaria / Pilotes : R. Metge / Jp. Jaussaud / Numéro de course N° 16 / Sponsor : Huiles Labo.

1987 / Circuit d'Albi. Team Bavaria / Pilotes : R. Metge / Jp Jaussaud / Numéro de course N° 16 / Sponsor : TMS Assistance et Huiles Labo.

Aout 1987 / 24 Heures de Spa. Team Bavaria / Pilotes : R. Metge / J. Gouhier / Jp. Jaussaud / Numéro de course N° 16 DNF / Sponsor : TMS Assistance.