



A la fin des années 1970 BMW occupe un terrain encore vierge situé entre sportivité et luxe, notamment grâce au développement d'une gamme de modèles haute performance confiée à son département compétition. Anciennement nommé BMW Motorsport, ses activités débutèrent effectivement sur les circuits mais avec le savoir-faire et la réputation acquis, le département M fut rapidement tenté de développer de véritables modèles d'exception dérivés des BMW homologués pour la route.

Ainsi naît la BMW E24, successeur de la E9, un élégant et luxueux coupé 4 places, premier modèle de la série 6 de BMW. Sa production débuta en octobre 1975 pour un lancement sur le marché en mars 1976.

Reconnu et apprécié pour ses moteurs souples et mélodieux, le grand coupé bourgeois de BMW souffrait néanmoins d'un embonpoint qui pénalisait ses performances. Des performances souvent jugées en deçà de ce que pouvait laisser espérer son allure racée et élégante. Présenté initialement en version 3L, la première évolution de puissance arrive en 1978 avec le modèle 635 CSi. Le noble six cylindres en ligne de la CSi distille dès le ralenti une sonorité envoûtante dont on ne se lasse jamais.

Propulsion, un moteur avant longitudinal en position centrale, doté d'un pont autobloquant (à 25%), le coupé 635 CSi affiche aussi une répartition des masses idéale (53,6% sur l'avant et 46,4% sur l'arrière) chère à la marque bavaroise, pour garantir un comportement routier très équilibré.



Équilibre, robustesse...Fort de ces qualités, il n'est pas étonnant que BMW ait très vite souhaité aligner avec succès cette nouvelle BMW 635 sur les circuits européens et dans les principales courses d'endurance Tant en tant que Gr.A que dans sa rare versions Gr.2  
Même si la 635CSi avait un déficit de 105 chevaux par rapport au V12 Jaguar, il gardait l'avantage du poids, 222kg de moins que le V12 Jaguar...Tous ces atouts lui conféraient une plus grande fiabilité, de plus grandes capacités à tourner, tout en consommant moins et économisant sur les freins et donc les pneus. Atouts parfaits pour contrer les Jaguar et notamment pour les longues manches de la ETCC comme les 24 heures de Spa.  
Engagée et préparée par des équipes renommées : Schnitzer, Eggenberger, BMW Italia, la 635 CSi fut également conduite par les pilotes les plus talentueux de l'époque : Dieter Quester, Helmut Kelleners.... 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 les plus réussies de tous les temps. Si près de 100 voitures (86) furent produites en GR.A seule une poignée de 635 furent produites dans la version Gr.2



C'est cette rare configuration qui fut choisie par le propriétaire de notre voiture au moment d'entamer les travaux de construction d'une réelle bête de course. Sur la base d'une authentique 635 de route, la voiture fut confiée au renommé préparateur Atlantic Racing, connu pour ses compétences en sport proto mais aussi doté d'une solide réputation dans les motorisations BMW. L'atelier entreprit alors un chantier titanesque pour réaliser une rare version Gr.2 parfaitement conforme aux spécifications de période.

Moteur M30B34 carter sec 340Cv. Boite Getrag Sport. Porte moyeux et triangles spécifiques. Caisse soudée. Arceau Matter... Notre BMW fit ses premiers tours de roues en 2018 à Barcelone dans la série HTC de Peter Auto. Elle fit par la suite de nombreuses apparitions en courses HTC notamment à Spa et au Castelet où elle se montra fiable et de plus en plus rapide. Dotée de son Passeport Technique Historique FIA cette voiture est prête à reprendre la piste.



At the end of the 1970s, BMW occupied a virgin territory between sportiness and luxury, notably thanks to the development of a range of high performance models entrusted to its competition department. Formerly named BMW Motorsport, its activities began effectively on the circuits but with the know-how and the reputation acquired, the M department was quickly tempted to develop true models of exception derived from BMWs approved for the road.

Thus was born the BMW E24, successor to the E9, an elegant and luxurious 4-seater coupé, the first model in the BMW 6 series. Production began in October 1975 and the car was launched in March 1976.

Known and appreciated for its supple and melodious engines, BMW's large bourgeois coupé nevertheless suffered from an excess weight which penalised its performance. Performance was often judged to be below what its sleek and elegant appearance would have suggested. Initially presented in a 3L version, the first evolution of power arrived in 1978 with the 635 CSI model. The CSI's noble inline six-cylinder engine delivers a haunting sound from idle that never tires.

The 635 CSI coupé also has an ideal weight distribution (53.6% front and 46.4% rear), which is dear to the Bavarian brand, to guarantee a very balanced driving experience.

Balance, robustness... Strong of these qualities, it is not surprising that BMW very quickly wished to align with success this new BMW 635 on the European circuits and in the principal races of endurance as well as Gr.A that in its rare versions Gr.2



Even if the 635CSi had a 105-horsepower deficit compared to the Jaguar V12, it kept the weight advantage, 222kg less than the Jaguar V12... All these assets gave it a greater reliability, greater capacities to turn, while consuming less and saving on the brakes and thus the tyres. All these assets were perfect to counter the Jaguars and especially for the long rounds of the ETCC like the 24 hours of Spa.

Entered and prepared by renowned teams: Schnitzer, Eggenberger, BMW Italia, the 635 CSi was also driven by the most talented drivers of the time: Dieter Quester, Helmut Kelleners.... Despite the lack of power compared to its rivals, the 6 Series' great tenacity, rock-solid reliability and fine handling enabled it to conquer virtually every round of the inaugural Group A season on every continent! With dozens of race victories and 12 major national and international titles, the BMW 635 CSi is one of the most successful touring cars of all time. While almost 100 cars (86) were produced in GR.A only a handful of 635s were produced in the Gr.2 version

It was this rare configuration that was chosen by the owner of our car when he started work on building a real racing car. Based on a genuine 635 road car, the car was entrusted to the renowned workshop Atlantic Racing, known for its skills in prototypes but also with a solid reputation in BMW engines. The workshop then undertook a titanic task to build a rare Gr.2 version perfectly in line with the period specifications.

M30B34 dry sump engine 340hp. Getrag Sport gearbox. Specific hub holders and triangles. Welded body. Matter roll bar... Our BMW made its first run in 2018 in Barcelona in the HTC series of Peter Auto. It then made numerous appearances in HTC races, notably at Spa and Le Castellet, where it proved to be reliable and increasingly fast. With its FIA Historic Technical Passport, this car is ready to go back on track.