

Fidèle lecteur que vous êtes, vous n'ignorez pas que notre rubrique Racing est consacrée à la présentation d'une voiture de course. Cerise sur le gâteau ce mois-ci, c'est dans le cadre d'une véritable compétition historique que nous avons effectué l'essai de cette BMW 3.0 CSL. Pour mieux goûter notre chance, rappelons l'exclusivité de cette version de pointe du coupé "E9". Né en 1968 avec un 6-cylindres de 2 788 cm³, la 2800 CS apparaît comme l'évolution des coupés 2000 C et CS lancés en 1965 dont le style original n'avait pas fait oublier une noblesse mécanique insuffisante. En passant de 4 à 6 cylindres, BMW joue donc la carte de l'embourgeoisement, mais sans oublier celle de la sportivité ! Très rapidement, le coupé gagne un moteur 3 litres (3.0 CS) et avant même l'arrivée de l'injection (3.0 CSi), une version allégée fait son apparition en mai 1971, un an avant la création du département Motorsport. Cette première version encore dotée de carburateurs et d'une boîte quatre vitesses est donc un modèle fondateur. C'est aussi une voiture extrêmement rare, produite à seulement 169 exemplaires. Par ailleurs, la collection de victoires glanées par les versions compétition est éloquente : six titres en Championnat d'Europe des voitures de tourisme, deux victoires aux 24 Heures du Mans 1973 et 1974 en Groupe 2, sans oublier les cinq victoires aux 24 Heures de Spa-Francorchamps et les nombreux succès en IMSA aux États-Unis. La 3.0 CSL fut également engagée au Tour de France automobile, ce qui justifie son éligibilité à la version historique de cette course...

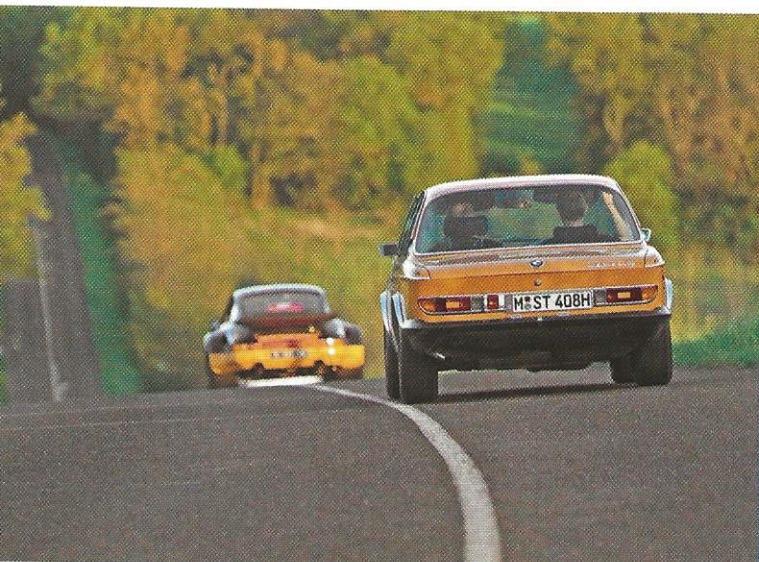
Orange mécanique

Lundi 20 avril. La première journée du Tour Auto est consacrée aux vérifications techniques et administratives, mais aussi à la contemplation de toutes les voitures alignées sous la verrière du Grand Palais... Notre monture, soigneusement garée au sein de l'espace dévolu à BMW, me tape instantanément dans l'œil. *Love at first sight !* Contrairement aux autres 3.0 CSL environnantes, elle ne dispose pas du spectaculaire pack aérodynamique. En revanche, cette version routière conserve ce que la bestiale "batmobile" a perdu : la finesse et l'élégance de son dessin originel, ici rehaussé par cette superbe livrée orange baptisée Colorado. Tout un poème... Et très subjectivement, aucun autre coupé BMW, avant ou après la "E9", n'est parvenu à un si subtil équilibre. À l'intérieur, rien de plus qu'une paire de baquets Scheel (réglables et rabattables) aux maintiens latéraux réconfortants, un extincteur et un Tripmaster mécanique dont le démontage sera exigé par les commissaires techniques avant

le départ de l'épreuve. On ne badine pas avec le règlement au Tour Auto !

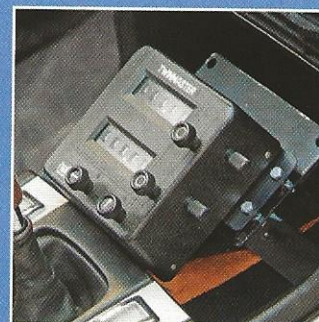
Faux départ

Justement, le départ, parlons-en ! Le rendez-vous est fixé mardi matin vers 6h00. Les premiers coups de gaz rageurs semblent faire vibrer la verrière du Grand Palais tandis que les voitures s'en échappent au compte-gouttes, traversant Paris ensommeillé, en direction du château de Courances où le départ de l'épreuve sera officiellement donné après un petit-déjeuner express. L'honneur de franchir la ligne de départ sous le regard bienveillant du public massé à la sortie du parc me revient. Je me glisse au volant avec gourmandise, démarre, et là, patatras ! À peine avais-je roulé quelques mètres que le 6-cylindres se coupe net ! Le démarreur reste muet et plus aucun voyant ne s'allume au tableau de bord. Ça commence bien... Branle-bas de combat, les dépanneurs officiels du Tour Auto se joignent à l'équipe d'assistance de BMW Classic pour trouver la panne. Après dix petites minutes de démontage, le coupable est identifié. Il s'agit du Neiman qui a décidé de rendre son tablier après 40 ans de bons et loyaux services. Comment lui en vouloir ? Mais l'urgence de la situation impose de recourir aux bonnes vieilles méthodes qui ont fait leurs preuves : dénuder quelques fils et démarrer la mécanique à coup d'étincelles sous le tableau de bord. Ça fait mauvais genre, mais à la guerre comme à la guerre ! Et c'est ainsi que nous prenons le départ en dernière position. Heureusement, le premier parcours de liaison sur autoroute nous permet de vite retrouver notre place dans le peloton. Malgré sa boîte de vitesses à quatre rapports, la BMW se montre très à l'aise sur ce terrain. Filant comme une balle sur la file de gauche, nous arrivons au lieu de la première spéciale chronométrée où nous attend un tracé étroit et sinueux guère adapté à notre gros coupé. Les uns après les autres, nous nous élançons aux ordres du commissaire de course sous les encouragements du public massé autour de la ligne de départ. Et c'est parti ! Le 6-cylindres sort le grand jeu sur la courte ligne droite qui nous mène au premier virage. Je redoute alors des mouvements de caisse excessifs, une tendance au sous-virage en entrée de courbe ou à des pertes de motricité en sortie... Mais rien de tout cela, et c'est bien heureux, car la BMW occupe presque toute la largeur de la chaussée ! Très équilibrée, elle affiche d'emblée un comportement sain et prévenant. D'ailleurs, inutile de trop bousculer notre bolide, car nous ne sommes pas inscrits en Compétition – comme cette pauvre Alfa GTA échouée dans une



1 VOLANT SPORT

Le volant sport à trois branches d'un diamètre inférieur à celui équipant la CS de base est l'une des nombreuses spécificités de la CSL.



2 TRIPMASTER

Ce Tripmaster mécanique semble à sa place dans une voiture habituée aux épreuves historiques. Les commissaires du Tour Auto ont pourtant exigé son démontage !