

Patrick Lucas

Authentique passionné d'automobiles, Patrick Lucas avoue un faible pour les BMW. Il a d'ailleurs rejoint la marque allemande il y a

fort longtemps... Pour situer les choses, précisons que sa première voiture de fonction était une 323i ! Son évolution au sein de l'importateur français le conduit à prendre la direction du service presse auto et moto, un poste de globe-trotter qu'il occupe toujours avec enthousiasme. « J'ai beaucoup de bons souvenirs, comme la présentation des Z1 et Z8, ou l'engagement au Mans Classic 2006 – avec le soutien d'Hervé Poulain – d'une réplique de la CSL Art Car peinte par Alexander Calder. » Et bien sûr, il y a le Tour Auto : « Chaque année, BMW France s'engage avec une voiture. Après la 507 de l'an dernier, BMW Classic nous a confiés pour l'édition 2015 cette superbe 3.0 CSL sortant de restauration. Nous en sommes à notre cinquième partenariat avec le Tour Auto, et cela devrait continuer ! » Également partenaire des Mille Miglia et du concours d'élégance de la Villa d'Este, BMW demeure en effet très impliqué dans l'univers de l'auto ancienne. « Et l'année prochaine, à l'occasion des 100 ans de la marque, il devrait y avoir quelques surprises... » Nous verrons cela !



Patrick Lucas (à droite) accompagné de votre serviteur.

“ Chaque année, BMW France engage une voiture au Tour Auto. ”

botte de paille –, mais en Régularité, l'objectif étant de respecter autant que possible la moyenne de 65 km/h sur ce parcours de quelques kilomètres. Il n'empêche que les épingles négociées sur le 1^{er} rapport nous obligent à compenser sur les portions plus rapides. C'est en tout cas ce que notre pifomètre embarqué nous indique... Au terme de l'exercice, nous reprenons la route sans savoir où nous en sommes. Direction Magny-Cours !

Fondue bourguignonne

Après une longue succession de routes toutes plus bucoliques les unes que les autres où la BMW se conduit du bout des doigts, nous arrivons enfin sur le beau tracé nivernais, théâtre du Grand Prix de France de Formule 1 de 1991 à 2008. Sur ce circuit très technique long de 4,41 kilomètres, je m'attends à pouvoir découvrir les dernières qualités que cette séduisante CSL ne m'aurait pas encore dévoilées après une journée passée à son volant. Après dix minutes de *free practice*, nous devons établir un temps de référence et nous y tenir autant que possible lors des trois tours suivants. Plus facile à dire qu'à faire. L'accueil traditionnel est d'améliorer ses chronos à chaque tour, ce qui est tentant, mais contre-productif dans le cas présent ! Heureusement, ma pratique assidue des jeux vidéo pendant l'âge ingrat me permet de vite prendre mes marques sur ce circuit où je conduis pour la première fois, mais que je connaissais par cœur bien avant d'y mettre les pieds ! Au bout de la courte ligne droite des stands, la grande courbe à droite nécessite un minimum de précision : plusieurs trajectoires sont envisageables, mais une seule permet d'attaquer la longue ligne droite en préservant son élan. Dans ce long appui, la CSL confirme un équilibre imperturbable. Quelques légères corrections à l'accélérateur et au volant permettent de jouer en toute

sérénité avec la limite d'adhérence. Au moment d'aborder le freinage d'Adélaïde, nous ne sommes qu'à 160 km/h, preuve que le rapport de pont est davantage calibré pour l'autoroute que pour la piste. Malgré une brève dérobade du train arrière à la réaccélération, la CSL va montrer un comportement irréprochable dans la partie centrale du circuit que nous abordons maintenant. Dans l'interminable et délicat virage à gauche qui suit, elle tient imperturbablement son rang et semble me dire : « Tu sais où tu vas, p'tit gars ? » Malgré une solide connaissance virtuelle des lieux, on ne s'improvise pas pilote de circuit en un instant... Les tours de manège se succèdent tandis que la CSL continue de faire étalage de sa rigueur. L'excellent compromis proposé par sa suspension lui permet de se jouer des virages serrés et des vibreurs sans jamais perdre le cap. La direction est précise, la boîte est rapide... Sans avoir l'agilité d'une monoplace, la CSL n'a rien d'un gros coupé pataud et sa conduite est loin d'être éprouvante, ce qui n'empêche pas la fièvre de grimper sous mon casque ! Mais l'essorage est déjà terminé et nous reprenons la route en direction de Vichy, où la journée va s'achever autour d'une bonne table dans le cadre enchanteur du casino. Laisant la place à d'autres heureux élus, c'est ici que se termine mon aventure avec l'icône CSL... Comment s'est passé le reste de la semaine pour elle ? Très bien, merci. Jusqu'à l'arrivée à Biarritz, l'équipe de BMW Classic s'est contentée de vérifier le niveau d'huile et de nettoyer le pare-brise. Une promenade de santé qui se conclue par un résultat honorable : 28^e sur 109 engagés en Régularité. Rendez-vous en 2016 ? ■

Tous nos remerciements à Patrick Lucas, chef du service presse BMW France, pour son invitation à prendre le volant de cette superbe 3.0 CSL. Merci également à Éric Peuvot, docteur ès BMW, pour ses précisions.

Caractéristiques techniques

BMW 3.0 CSL, 1972

Moteur 6-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 2 985 cm³ (89 x 80 mm), 180 ch DIN à 6 000 tr/min, 26 mkg à 3 700 tr/min, rapport volumétrique 9 à 1, culasse alu, 2 soupapes par cylindre, 1 arbre à cames en tête entraîné par chaîne, vilebrequin 7 paliers, 2 carburateurs à registre Solex 35/40 INAT.

Transmission aux roues AR, boîte 4 vitesses, rapport de pont 3,45 à 1.

Direction à vis et galet avec assistance.

Freins à disques ATE ventilés AV/AR, diamètre 27,2 cm.

Suspension AV à jambes élastiques avec leviers transversaux, barre de traction ; AR à bras obliques oscillants. Barre antiroulis AV/AR.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, ouvrants en alu, coupé 2 portes, 4 places.

Dimensions longueur 4,66 m, largeur 1,67 m, hauteur 1,37 m, empattement 2,62 m, voies AV/AR 1,44/1,40 m, garde au sol 14 cm.

Roues jantes en alliage Alpina 7 J, pneus AV/AR Michelin XWX 205/70 VR 14.

Poids (à vide) 1 220 kg.

Performances (usine) vitesse maxi 213 km/h, 0 à 100 km/h 8,2 sec.