Persbericht
27 juni 2025

BMW en Belgisch toptalent op de 24 uur van Spa-Francorchamps

+++ Een recordaantal van 25 overwinningen voor BMW op de 24 uur van Spa-Francorchamps. +++ Doel om 26ste overwinning te behalen. +++

In de geschiedenis van de 24 uur van Spa-Francorchamps heeft BMW 25 overwinningen op zijn palmares staan. Een indrukwekkend cijfer dat getuigt van de opmerkelijke prestaties van de verschillende Belgische teams.

Tussen 1974 en 1998 hebben verschillende BMW's "made in Belgium" zeven overwinningen behaald. Luigi Racing won de race in 1974 en 1975, gevolgd door Emilio in 1976, en Juma Racing die vier keer de eerste plaats behaalde (1977, 1982, 1983 en 1998). Het Marc VDS Racing Team is het 4de Belgische team die zijn naam mag toevoegen bij de winnaars door in 2015 te winnen, en zo bij te dragen aan wat in de racewereld bekend staat als de **Belgische Motoren Werke**.

Met een nauwkeurige strategie, een technisch team en toppiloten streeft BMW M Motorsport naar een 26ste overwinning dit weekend.

Belgische legendes op de Ardense wegen

De vroege jaren:

Na de Beierse zeges van de broers Ickx (Pascal in '65 en Jacky in '66) was het wachten tot 1970 om de Alpina-BMW 2.800 CS van Huber-Kelleners te zien zegevieren. Om iets te ondernemen tegen de dominatie van de fabrieks-Capri's (oppermachtig in '71 en '72) kwam BMW in '73 met een heus armada naar de Ardennen. Nederlander Toine Hezemans en Oostenrijker Dieter Quester hadden in de fabrieks-BMW 3.0 CSL 8 ronden voorsprong op de Capri van Mass-Fitzpatrick.

Onder invloed van wijlen Paul Frère, coureur én autojournalist, opteerde men in '74 voor de genaamde Formule Francorchamps: goedkopere groep 1A-auto's (nu Groep N+) met bepaalde technische vrijheden en qua look met spoilers en uitgebouwde wielkasten, kopieën van de Groep 2. In de 24 Uren tekenden Xhenceval-Peltier in de Luigi-BMW voor een eerste, Belgische succes en versloegen de Autodelta-Alfa's voor de 2de en 3de plaatsen.

Een prestatie die het Luigi Racing team in '75 overdeed, zij het met Hughes de Fierlant als secondant van Luigi's schoonbroer Xhenceval en dit ondanks remproblemen in de finale. Zij hadden dan ook weinig moeite om de bijna-serie BMW "GTL Tuning" van Noël "Pedro" Van Assche en Yvette Fontaine met liefst negen ronden achter zich te houden.

Internationaal:

De Formule Francorchamps zou in '76 basis staan voor een Light Groep 2 en de terugkeer betekenen van de 24 Uren op de internationale kalender. De fabrieksteams lieten het EK links liggen en de inbreng kwam (alweer) van het Belgische Luigi Racing. De 24 Uren draaiden uit op een slachting van de favoriete BMW's (met ook het debuut van het Mechelse Juma met BMW) en het was de tragere, maar evenzeer Belgische BMW 3.0 CSL "Emilio" en outsiders Détrin-"Chavan"-Demuth die BMW een 7de zege schonken.

Het was achter het stuur van de BMW 530 IUS dat Joosen-Andruet in 1977 de eerste zege behaalden van Juma, na een ferme strijd met Cudini-Fréquelin (BMW 530 IUS Benoît) en de Capri's van Woodman-Buncombe en Spice-Craft. Iedereen kent ondertussen het verhaal van het Belgische Joosen Racing-Juma dat dankzij strategie en uithouding de 530i een rol van betekenis liet spelen in de strijd tegen de Capri (78, 79, 80) en vooral Mazda RX7 (81), maar vier keer naast de hoofdprijs greep!

De gouden jaren '80:

In 1982 lanceerde de FIA de Groep A, waardoor de 24 Uren terug op de internationale kalender stond en de aandacht trok van constructeurs. Om het op te nemen tegen de Jaguar XJS homologeerde BMW de BMW 528i en die werd in het EK ingezet door privé-teams zoals Eggenberger en… Juma. Het werd in de 24 Uren de tweede zege voor Juma en Joosen, dat jaar samen met Hahne en Heyer, en meteen de 9de voor BMW.

Niettemin besefte men in München dat de BMW 528i niet opgewassen was tegen de Jaguar XJS en nog geen jaar later volgde de homologatie van de BMW 635 CSi. In de 24 Uren versloegen Tassin-Heyer-Hahne in de rode Juma-BMW 635 de Schnitzer-BMW van Quester-Winkelhock-Rossi.

In '85 wonnen Ravaglia-Berger-Surer van teammaats Quester-Ostereich-Cecotto en de Eggenberger-Volvo's 240 Turbo. Die krachttoer deden de goede BMW-vrienden uit Freilassing één jaar later nog eens over, met het trio Tassin-Quester-Heger als winnaars. Het feit dat het podium volledig werd bezet door 635-formaties, zegt alles over de terugkeer van BMW in de toerwagenracerij.

De komst van de M3:

In '87 stond Spa op de kalender van het nieuwe WK Toerisme en bij BMW werd de 635 met veel vertoon verruild voor de M3. In een doorregend Spa redde het Italiaanse CiBiEmme met Belgen Van de Poele-Martin-Theys de eer van München.

Eén jaar later nam Schnitzer weerwraak en won met kopman Ravaglia zowel het EK als de 24 Uren. Het EK werd daarop door de internationale bond geschrapt. De organisatoren van de 24 Uren konden in '89 nog terugvallen op quasi dezelfde auto's en deelnemers. In de natte finale verloren Ravaglia-

Heger-Giroix in de Schnitzer-BMW nipt de zege aan de Sierra Cosworth van Brancatelli-Percy-Schneider.

Beter in ’90 met winst voor Cecotto-Giroix-Oestreich in de Schnitzer-BMW. ’92 Was het jaar van de historische laatste ronde en laatste bocht om te beslissen over winst en verlies: Soper-Martin-Danner wonnen in de Bigazzi-BMW van de Schnitzer-M3 van Van de Poele-Winkelhock-Heger.

Na de chaos in ’93 koos Spa resoluut voor de FIA Klasse 2, maar de zuiver Belgische deelnames van Audi, Toyota en Peugeot waren geen partij voor de sterkere BMW’s 318is, goed voor een Top 3 en Tassin-Ravaglia-Burgstaller als winnaars.

In ’95 kwamen Opel en Honda Audi versterken in de strijd tegen BMW. Niet voor lang. Schnitzer-BMW won, voor Bigazzi en de Honda Accord van de Radigues-Snijers-Favre eindigde 3de op 30 ronden van het winnende Schnitzer van Jo Winkelhock, Steve Soper en Nederlander Peter Kox.

Fina-Bastos:

De 24 Uren draaide qua belangstelling steeds meer uit op een Belgisch onderonsje en dat was ook de mensen van de moederhuizen opgevallen. Audi gaf hierdoor verstek en BMW besloot onder de vlag van Fina-Bastos nog slechts twee Bigazzi-auto’s af te vaardigen. BMW bleef echter ook in ’96 oppermachtig: Müller-Burgstaller-Tassin wonnen van teammaats Kox-Soper-Duez.

Radigues-Duez-Hélary reden in ’97 als het ware van start naar finish, voor BMW Bigazzi-maatjes Piquet-Cecotto-Winkelhock en de “taxi”-BMW – een Klasse 2-koets met een diesel in het vooronder! - van Nederlander Peter Kox, Menzel en Naspetti.

In 1998 moest de Supertoerisme-Klasse 2 wijken voor de goedkopere maar, helaas, minder tot de verbeelding sprekende SuperProduction ofte DTC. Dankzij een doorgedreven voorbereiding, uitvoerige tests en het voortdurend aanpassen van de strategie, slaagde het team rond Bart Mampaey (Juma-RBM) en het trio Van de Poele-Cudini-Duez erin om BMW een 21ste overwinning te schenken.

In 2000 waren Martin-Tassin-Moureau er bijna in geslaagd om voor BMW een 22ste overwinning te behalen. Een prachtig en spannend slotstuk van het verhaal van de toerwagens in de 24 Uren, want in 2001 werd er resoluut gekozen voor de GT-wagens. Zonder BMW.

Helemaal Spa loslaten deed men niet in München. Het was via een deelname in Belcar en het alzo verkrijgen van een GT National-homologatie dat het Team Schnitzer BMW in de vierde editie van de 24 Uren in het FIA GT kon terugkeren naar “hun” 24 Uren met twee M3 V8 GTR. Stuck-Muller-Muller kwamen niet verder dan een 6de plaats algemeen.

Ook in 2010 profiteerde Schnitzer van een nationale homologatie (GTN) om uit te pakken met de veel besproken M3 E92. Op 40' van de geblokte vlag zag het er zelfs naar uit dat een 22ste triomf in de maak was, totdat de nr. 79 even van de baan sukkelde en met averij de pitlane indook en er 4 ronden diende prijs te geven…

De finale:

Met de "pole" bewezen Maxime Martin en maats Hennerici en Leinders dat er potentieel zat in de nieuwe Z4 van het Belgische Marc VDS Racing. Het was evenwel het Duitse Team Schubert dat in 2011 de maidentrip van de Z4 in de 24 Uren bekroonde met een 2de plaats voor Werner-Hurtgen-Sandström. In 2015 hadden Luhr-Werner-Paltalla zicht op de eindoverwinning, totdat zij op een kwartier van de geblokte vlag werden ingehaald. Eén jaar later namen van de mannen van Marc VDS weerwraak en wonnen Luhr, Paltalla en deze keer Nederlander Nicky Catsburg als derde man in de BMW Z4 met één ronde voorsprong van de WRT Audi van Müller, Ortelli en Stipler.

In 2016 volgde het 23ste succes voor de Beierse Motoren Werke dankzij de debuterende BMW M6 GT3 van Philipp Eng, Alexander Sims en Belgian Maxime Martin. Het trio van het ROWE Racing telde ter aankomst slechts twee minuten voorsprong op de Mercedes AMG GT3 van Rosenqvist, Vautier en Van der Zande.

Dankzij het succes van de Walkenhorst Motorsport BMW M6 GT3 #34 van Philipp Eng, Tom Blomqvist en Christian Krognes kwam BMW in 2018 aan een totaal van 24 overwinningen in de 24 Uren van Francorchamps!

De BMW Group

De BMW Group is met haar merken BMW, MINI, Rolls-Royce en BMW Motorrad de voornaamste constructeur ter wereld van premium-wagens en motorfietsen en aanbieder van hoogstaande financiële diensten en mobiliteitsdiensten. Het productienetwerk van BMW Group omvat meer dan 30 productielocaties wereldwijd. De onderneming heeft een wereldwijd verkoopnetwerk met vertegenwoordigers in meer dan 140 landen.

In 2024 verkocht de BMW Group wereldwijd meer dan 2,45 miljoen auto's en meer dan 210.000 motorfietsen. Het resultaat voor belastingen in het boekjaar 2024 bedroeg € 11,0 miljard en de omzet € 142,4 miljard. Op 31 december 2024 telde de onderneming wereldwijd 159.104 werknemers.

Langetermijndenken en verantwoordelijk handelen waren altijd al de basis van het economisch succes van de BMW Group. Duurzaamheid is een belangrijk onderdeel van de bedrijfsstrategie van BMW Group, van de toeleveringsketen over de productie tot het einde van de levenscyclus van alle producten.

www.bmwgroup.com

LinkedIn: http://www.linkedin.com/company/bmw-group/

YouTube: https://www.youtube.com/bmwgroup

Instagram: https://www.instagram.com/bmwgroup

Facebook: https://www.facebook.com/bmwgroup

X: https://www.x.com/bmwgroup