

BMW World



Hartge 135i

CLUB SPORT

UNE CONCURRENTE POUR LA M3 !



● **Bilan à 100.000km**

BMW E46 - 330 Xi



● **Guide d'Achat**

BMW E39 - M5 V8



● **Reportage**

BMW E34 - 525 tds Touring

● **Événement**

La 2002 brille au Portugal



T 03428 - 91 - F: 5,00 €



Fra. 5 € - Bel. 6 € - CAD: 9,95 \$ - Lux. 6 € - CH: 9 FS - D.O.M. 5,50 €

135i

CLUB SPORT



HARTGE



EN DÉCOUVRANT LE POTENTIEL DE L'EXCELLENTE 135i, HARTGE A DÉCIDÉ DE DÉVELOPPER UNE VERSION CIRCUIT CAPABLE DE RIVALISER AVEC LA NOUVELLE M3 V8 SUR UN TOUR DE CIRCUIT. RENDEZ-VOUS À BECKINGEN POUR UNE PREMIÈRE PRISE DE TEMPÉRATURE

veut la peau de la M3

Je connais maintenant Herbert Hartge depuis une vingtaine d'années et je dois reconnaître qu'à aucun moment il ne m'a laissé la moindre possibilité de penser que sa passion s'était émoussée. Herbert a aujourd'hui près de 60 ans, mais dans ces yeux l'étincelle est toujours là lorsqu'il parle de voitures de sport et de circuit, avec la même intensité. Alors qu'il aurait pu confier les rênes de l'entre-

prise et la gestion stratégique à un de ses hommes de confiance formé dans l'entreprise, Herbert est toujours aux commandes. Il continue d'être le moteur d'inspiration de la société et probablement son meilleur pilote d'essai. Très occasionnellement, dans un moment de faiblesse, Herbert s'écarte de l'idée de performance absolue. Les X3 et X5 Hunter Séries développées pour être compatibles avec un véritable usage tout-terrain constituent sû-

rement l'exception qui confirme la règle. Aberrations qui n'en sont pas réellement après un examen approfondi des circonstances. L'aspect commercial des choses est un facteur important que l'on trouve dans les entreprises dont le succès s'inscrit dans la durée. Et le fait que Hartge parvienne à vendre quelques exemplaires de ses radicales SAV en est bien la preuve. Quoiqu'il en soit je suis aujourd'hui au quartier général de la compagnie pour essayer



1



2



3



4



5

LE MATCH CIRCUIT FACE À LA M3 V8 EST TRÈS ATTENDU



une voiture typiquement dans la veine du préparateur. Alors que Gilles Petit, l'expansif responsable des relations presse la désigne simplement comme la 135i Hartge, je préfère d'emblée la baptiser 135i Club Sport. Avec son moteur préparé, ses trains roulants montés Uniball, ses baquets sports, et en l'absence d'une banquette arrière, c'est à n'en pas douter une arme aiguillée pour la piste. Le coupé Série 1 a largement été reconnu comme étant l'interprétation moderne de la génération de 02, voitures qui ont permis à la compagnie BMW de sortir des turbulences au début des années 70. ➔



135i

CLUB SPORT

HARTGE



- 1** Particularité des fonds de compteur, une teinte gris métallisé contrasté par les aiguilles en rouge et une graduation jusqu'à 300 km/h.
- 2** L'option pédalier est constituée de 3 pièces en aluminium et d'un rainurage caoutchouc pour le grip.
- 3** Le diffuseur testé en soufflerie comme les autres composants aérodynamiques modifie favorablement l'équilibre.
- 4** La boule de levier Hartge cuir et alu est disponible avec ou sans illumination.
- 5** Spécialement étudiés pour l'usage circuit les baquets matelassés en kevlar et le harnais ont fait l'objet d'une commande sur mesure.
- 6** La préparation moteur est disponible séparément, tout comme la délimitation de la vitesse maximum.



1

1 Pièce maîtresse de l'embellissement intérieur, les Inserts décoratifs en carbone argenté habillent le tableau de bord, la console de levier de vitesses, les poignées de portière Intérieures et le volant.

2 La 135i développée pour le circuit a déjà montré de sérieuses dispositions sur la route sur le plan des performances. Selon les performances mesurées, elle se situe au niveau de la M3 V8 !

OBJECTIF CIRCUIT

A cet égard la 135i Hartge s'apparente dans l'idée à une 2002 Turbo adaptée à la piste. Equipée d'une suspension plus basse que d'origine, totalement réglable et de voies plus larges la « Club Sport » épouse à la perfection des roues de 9 x 20, design Hartge Classic 2, et des Michelin Cup taille 245/30 ZR 20. Sur le plan esthétique la perfection est atteinte. En revanche pour un usage quotidien, ainsi que pour l'efficacité sur circuit le 19 est certainement plus adapté. De même l'abaissement de 35 mm de la hauteur de caisse ainsi que le réglage très freiné de l'hydraulique des amortisseurs en compression comme en détente (configuration optimum pour l'usage piste) montre ses limites en usage routier. Idem pour les liaisons Uniball qui assèchent encore un peu plus le fonctionnement de la suspension. En réalité, ce développement a été réalisé avec l'intention de se mesurer sur circuit à la nouvelle M3 V8 ! L'objectif est de montrer que la légère et maniable 135i est capable d'aller chercher la M3 sur un tour chrono malgré un handicap en puissance pure. Avec un poids sur la balance ne dépassant pas 1560 kg la 135i

CS dispose d'un avantage poids de 100 kg. Par ailleurs, le six cylindres offre une courbe de couple plus ventrue. Le V8 « hauts régimes » développe 420 ch à 8300 tr/mn, 400 Nm de couple à 3900 tr/mn et propulse la M3 assez facilement au-delà de 280 km/h en version débridée. La vitesse de pointe dans cette catégorie de voiture ne constitue pas un avantage sur circuit, les lignes droites étant trop courtes pour en profiter. La reprogrammation électronique et le développement d'un échappement spécifique à 3 voies pour la 135i se traduisent par « un solide » 350 ch à 5660 tr/mn et par 480 Nm de couple à 2950 tr/mn. (La version standard de la 135i revendique 306 ch à 5800 tr/mn et 400 Nm entre 1300 et 5000 tr/mn). Cette préparation permet à la CS de signer le 0-100 km/h en 4.8 s. Le chrono de la M3 précisément. Avec l'option limiteur désactivé elle fait également jeu égal avec la M3 au niveau de la vitesse de pointe. Mais la véritable clé du potentiel circuit de la CS repose surtout sur les facteurs suivants : Rapport poids/puissance, qualité de la courbe de couple, et châssis typé circuit. La plupart des clients potentiellement intéressés par une préparation de cette nature trouveront peut-être fantaisiste

que Hartge s'intéresse également au raffinement de l'habitacle. Les inserts carbone sont certes bien intégrés, mais ils ne rendent pas la 135i plus rapide. L'explication est simple puisque la voiture reprendra sa configuration routière après les comparatifs circuit qui sont très attendus. Chez Hartge

135i
CLUB SPORT
HARTGE

2

on ne fait rien sans justification ! Hartge a constitué un vaste catalogue proposant notamment un kit carrosserie pour la 135i mais les éléments de la CS sont légèrement différents puisqu'ils viennent intégrer le pack aéro M. L'ensemble est composé d'extensions et de composants nouveaux comme le diffuseur arrière et les bas de caisse. Testé en soufflerie le kit apporterait davantage d'appui sur les trains à haute vitesse et améliorerait le flux d'air en sortie au niveau de la partie arrière de la voiture. L'usage circuit nécessite également de remplacer les sièges et notamment celui du pilote qui va effectuer les chronos. Hartge a confectionné à cet effet des baquets confortables puisque partiellement matelassés avec harnais 5 points. Directement boulonnés sur les rails ils réclament la trousse à outils pour être ajustés dans la longueur à la morphologie du pilote.

PLEINE CHARGE OBLIGATOIRE

Il est temps de presser sur le bouton du démarreur et de poursuivre la conversation. Aucune BMW M de la gamme n'émet une sonorité aussi profonde que la CS. Autre changement important, le pris en main du levier de vitesse raccourci donne l'impression que la commande est équipée d'un système type «short shift» au débrayement plus court,

Il n'en est rien en fait. Le grip des commandes (volant et pédalier) est excellent et sur tous les plans la CS semble aussi accueillante qu'une 135i d'origine. Jusqu'à ce qu'une roue trouve une bosse sur son passage Soudainement vous réalisez que vous n'êtes pas au volant d'une préparation habituelle de chez Hartge. Le pilote est informé en permanence de la moindre inégalité du revêtement. La direction demeure imperturbable mais vous pouvez ressentir dans le bassin absolument tout ce qui se passe sous les Michelin Cup. Quant au moteur, en un mot, fantastique ! Les 44 chevaux supplémentaires n'indiquent pas sur le papier un changement radical des sensations. Intégrez le gain de 80 Nm de couple et le réglage spécifique de l'allumage (calibré pour la carburant Shell VPower 100 octane disponible en Allemagne) et vous pouvez alors imaginer la réponse d'un moteur capable dans sa configuration d'origine de reprendre vigoureusement en 3 à 1200 tr/mn ! La préparation globale prend d'ailleurs tout son sens lorsque vous êtes en mesure de rouler en pleine charge, les suspensions en contrainte sous l'effet de la poussée. C'est là que le châssis se met à fonctionner idéalement et que la traction devient phénoménale. Pour prendre une image il faut « souder » tout le temps comme si vous étiez dans une spéciale chronométrée. L'auto est

faite pour l'exploitation maximum, pas pour le tourisme. Ici sur les routes de Saare ouvertes à la circulation c'est un peu compliqué mais suffisant pour affirmer que la CS sera très efficace sur un circuit. Certainement à la hauteur des espoirs de la société Hartge. Même sans les gros freins Brembo qui seront proposés au catalogue. Pour le moment Hartge se contente de changer la référence des plaquettes afin que le comparatif Hartge 135i VS M3 V8 reste équitable. La confrontation se fera avec des freins d'origine pour tout le monde. Normal !

Une fois encore nous avons la confirmation que le six cylindres BMW suralimenté possède un potentiel monstrueux et permet une exploitation facile. Le temps de réponse des turbos est quasiment inexistant ce qui constitue un atout supplémentaire. Seule concession, accepter une possible sensation d'essoufflement au moment où la courbe de couple se met à décliner. Ce que le V8 M atmo ne connaît pas puisque qu'il puise sa force via les hauts régimes. ■

**HERBERT HARTGE
GMBH & CO. KG
AN DER B 51
66701 BECKINGEN
TEL. : (0049) 6835 506-10
RENSEIGNEMENTS EN FRANÇAIS**



135i COUPÉ HARTGE

(sur base de 135i E82 / 306 PS)

MOTEUR

Cylindres : 6
Cylindrée : 2979 cc
Course x Alésage : 89,6 x 84,0 mm
Puissance : 257 kW / 350 cv à 5660 tr/min
Couple : 480 Nm à 2950 tr/min
Carburant : sans plomb 98
Norme anti-pollution : Euro 4
Emissions de CO₂ : 220 g/km
Boîte de vitesses : 6-rapports boîte manuelle
Rapports de boîte :
1. = 4,06 ; 1.4. = 1,19 ; 1
2. = 2,40 ; 1.5. = 1,00 ; 1
3. = 1,58 ; 1.6. = 0,87 ; 1
Rapport de pont arrière : 3,08 ; 1

PERFORMANCES

Accélération 0 - 100 km/h : 4,8 s
Vitesse maxi : 280 km/h
Poids DIN : 1560 kg

PRIX RECOMMANDÉS

Voiture complète :
à partir de 48162 € TVA non incluse
Augmentation de puissance :
350 ch/480 Nm : 1850 € TVA non incluse
Système échappement 4 sorties inox :
1995 € TVA non incluse
Diffuseur ar pour 135i Pack Sport M :
360 € TVA non incluse

