



Nouvelle Classe Passion

Le magazine des amoureux des BMW 02 et dérivés

BMW 02 Club
Horizon 2002
& dérivés



01.2016

La vie du club :

Siège Social :

128b rue P. Dumont
68290 Craonne (changement en cours)

Président : Sylvain Tegoni

sylvain@horizon2002.com

Vice Président Nord : Jean-Marie Bols

jean-marie@horizon2002.com

Vice Président Sud : David Wairy

david@horizon2002.com

Trésorier et Responsable Publication : Gilles Dichamp

gilles@horizon2002.com

Secrétaire : Martine Coppens

martine@horizon2002.com

Responsable communication/ Relations ext. : Marc Cobigo

marc@horizon2002.com

Relations inter-clubs : Olivier Dunand

olivier@horizon2002.com

La publication :

Rédacteur en chef : Gilles Dichamp

Tirage : 190 exemplaires

Valeur : 5 euros

Nos prochains rendez-vous :

2 au 3 avril : Autour de la RN7

30 avril et 1er mai : Classic Days

22 au 24 mai : Spa Classic

23 au 25 mai : Salon de Ciney

22/29 mai : Bavaria Tour

8/9 et 10 juillet : Le Mans Classic

1/2 octobre : Sortie Alsace



Antenne Centre

Jean Charles Saint Supéry 06 76 43 25 16

Jean-charles@horizon2002.com



Antenne Est

Alexandre Wairy : 06 84 95 59 24

alex55@horizon2002.com



Antenne Franche-Comté / Bourgogne

Gilles Dichamp 06 08 66 45 42

gilles90@horizon2002.com



Antenne Nord / Belgique

Etienne Demasy +32 478 25 54 96

etienne@horizon2002.com



Antenne Ouest

Frank Girard 06 83 41 90 30

frank@horizon2002.com



Antenne Paris / Ile de France

Eric Peuvot 06 81 97 71 11

eric@horizon2002.com



Antenne Rhône / Alpes

Jérémy Galand 06 81 97 71 11

jerem@horizon2002.com



Antenne Sud Est

David Wairy 06 84 51 39 47

david@horizon2002.com



Antenne Sud Ouest

Michel Mignot 05 59 71 23 01

michel@horizon2002.com



Antenne Suisse

François Stock +41 79 829 68 86

francois@horizon2002.com

Edito :

Chers amies et chers amis,

Comme vous le savez, Julien GAUDY ne s'est pas représenté à la présidence du Club.
C'est une grande responsabilité que de briguer la présidence d'un Club qui fêtera ses 20 ans en 2016.

Ceux qui me connaissent peuvent témoigner de mon dévouement, de mon désintéret pour la gloriole ou les avantages, comme de mon enthousiasme à travailler pour la communauté, qu'il s'agisse de refonder les statuts comme de poser la moquette sur un salon ou partager des connaissances techniques.

Compétences, décontraction, camaraderie et entraide sont les valeurs simples qui caractérisent Horizon 2002 ; elles me conduisent à proposer mon dévouement et mon énergie au service du Club.

Avec quelques idées directrices.

En premier lieu, le Club est et doit rester celui des amateurs de NK, 02 et dérivés.

Il nous faut cependant fidéliser davantage encore, de sorte que nul amateur de 02 n'ignore les activités du Club.

En second lieu, il est indispensable de renforcer nos liens avec les autres BMW Clubs.

Devenu Club officiel, fort d'un effectif de premier plan, Horizon 2002 se doit d'être un promoteur ambitieux de la marque BMW et de ses produits.

Ceci sans jamais renier son vrai code génétique : toujours plus de NK, de 02 et de contemporaines !

Les amateurs de BMW proches de nous seront toujours les meilleurs ambassadeurs de nos modèles et activités.

Ils sont souvent aussi des possesseurs de 02 en puissance. Qui s'ignorent. Ou qui doublonnent.

Précisons que si cette logique commande de renforcer les liens avec les BMW Clubs dont nous sommes proches, il ne s'agit en aucun cas d'envisager une quelconque fusion de Clubs : chacun doit conserver sa spécificité, son identité. Il s'agit exclusivement de faciliter la mutualisation dans une perspective « gagnant-gagnant ».

En troisième lieu, nos actions et activités peuvent être démultipliées encore plus énergiquement.



Sommaire

- **Organigramme du Club**

- **Edito par Sylvain Tegoni**

• **Assemblée Générale à Versailles**

• **Histoire de coupés**

• **Salon de Reims**

• **A la recherche de l'Eléphant blanc**

• **Nocturne en Yvelines**

• **Rallye Neige et Glace**

• **Boutique**

Association Loi 1901 n° 0103008390

www.horizon2002.com



Membre n° 676



Membre n° 368

Edito (suite)



L'ambition serait de mieux valoriser les trésors que renferment les garages des membres du Club : journaliste, propriétaire ou simple amateur, quiconque pense « 02 » doit penser Horizon 2002.

Le Club peut s'enorgueillir d'un catalogue incroyablement riche de modèles ; il faut mieux le faire savoir et nous développer pour cela des outils adaptés au temps présent.

Là encore, les partenariats entre BMW Clubs sont une chance qu'il serait dommage de ne pas utiliser.

Une dernière ambition serait de réorienter la vie du Club vers les responsables d'antenne régionale.

Ils sont les véritables relais d'action du Club et les mieux en phase avec les aspirations des membres sur le terrain.

Tout ceci ne se décrète pas unilatéralement.

Rien n'est possible sans un Conseil d'Administration efficace et les qualités de celui qui œuvre aux côtés de Julien ne sont plus à démontrer.

Soucieux d'assurer la continuité de cette aventure belle de 20 ans je me suis assuré tout au long de l'année 2015, la solidité de mes liens avec l'équipe dirigeante en place.

Je crois avoir bénéficié de son soutien, indispensable pour proposer aux membres du Club de porter leur suffrage sur mon nom lors de l'assemblée générale de janvier 2016.

2016 sera l'occasion de fêter dignement les 20 ans du Club et je veillerai à poursuivre l'œuvre initiée par 3 garçons novateurs sans lesquels les amateurs de 02 auraient été bien en peine de se regrouper.

Sylvain Tegoni.

BMW 02 Club
Horizon 2002
& dérivés



Assemblée Générale

**Versailles,
Le 17 janvier 2016.**

Après maintes hésitations et même un sondage sur le forum, il a été dit que la grand'messe annuelle, à savoir l'assemblée générale se tiendrait en région parisienne.

Donc exit la traditionnelle Bourgogne et direction la capitale ! Avec des occupations nombreuses et toutes visites possibles, bon nombre d'entres nous on rejoint l'ancienne Lutèce dès le samedi après-midi. Monuments, virée shopping, voir même pour un ou deux, visite de certains garages souterrains du 16e arrondissement où dorment maints trésors automobiles. En fin de journée d'aucuns redescendent de la Tour Eiffel, d'autres de l'Arc de Triomphe, ces dames quittent les boutiques de la Place Vendôme pour se diriger vers une brasserie bien connue des Franciliens puisque c'est le quartier général des apéritifs de la section locale, brasserie au nom prédestiné puisque baptisée « Le Touring » !

La soirée verra même des prolongations pour

Certains dans les hauts lieux des nuits parisiennes, mais cela ne nous regarde pas...

Dimanche matin !

Le lieu de l'AG était le restaurant « La Flotille » en plein cœur du Château de Versailles. Cadre au combien magnifique et fort bien choisi par notre organisateur Sylvain en local de l'étape.

Pendant que le couple Etienne / Jessica mettait la boutique en place avec de nouveaux articles dont le nouveau polo anniversaire, le reste du bureau tente d'articuler les tables et chaises pour une meilleure visibilité. Devant un café jus d'orange, les débats peuvent commencer malgré quelques retardataires...

Notons au passage que le président sortant fut le dernier à entrer, victime des horaires des transports en commun.

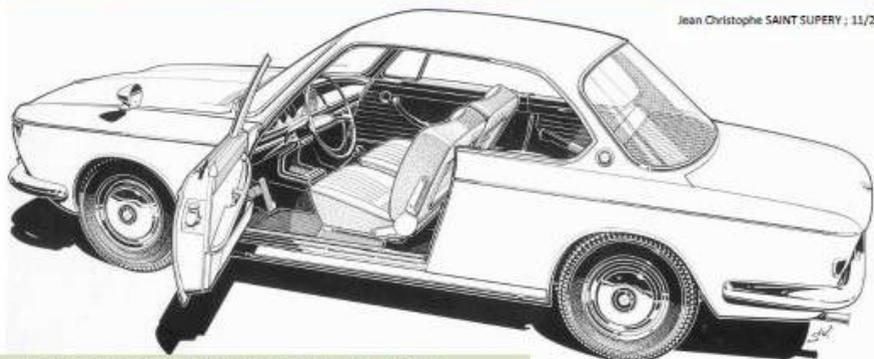
Rapport moral, rapport financier et élections, le compte-rendu d'AG vous sera communiqué après enregistrement.

Le fait le plus marquant comme vous avez pu le lire dans les pages précédentes, est le changement de président, Julien tout accaparé par une nouvelle vie, passe donc le relais à Sylvain, bien connu de tout à chacun et dans le monde BMW entre autres. Il a fallu écouter les débats, la salle de restaurant se remplissant nous obligeant à un repli stratégique devant nos assiettes !



Quelques repères sur les coupés 2000 C ; CA ; CS

Jean Christophe SAINT SUPERY ; 11/2015



Cette voiture , avec le physique « décalé » de son facies « asiatique » , on l'aime ou on la déteste ! Moi , elle m'a fait rêver dans ma jeunesse , d'autant plus qu'on en croisait très peu dans les rues ! Un jour j'en aurai une me disais je ... Longtemps , bien longtemps après , aujourd'hui j'en possède une ... Et ce , grâce au « Vieux aux Béhèmes » de Nevers , une de ses ex (...Voiture) . Bref , quelques tours de clé à cliquet plus tard c'est celle que vous connaissez dans une peu courante couleur vert Turf d'origine pour ce modèle . Cette voiture distille un grand plaisir de conduite , rapide et très confortable sur grandes distances . Spacieuse pour 4 personnes . Son gros défaut ? La corrosion ! Ach ! Gross malheur la rouille ...

Mais combien de ces autos circulent régulièrement aujourd'hui ? Alors un petit récapitulatif d'informations pour susciter des vocations

a sauvegarder cet élégant coupé que l'on trouve en annonce en bel état ou encore apte à restaurer pour moins cher que certaines O2 basiques pourries jusqu'à l'os voire à la moelle et proposées à un prix délirant ! Certes , le cout et le travail sont un peu plus conséquents mais c'est quand même autre chose au final , non ?



La genèse du coupé 2000

Afin d'étoffer la gamme des NK en plein succès au milieu des années 60, un coupé luxueux s'est rapidement fait ressentir. Sortie de crise, renouveau de la Marque et rationalisation économique oblige à reprendre ainsi mécanique, châssis et plate forme de la berline, abandonnant ainsi l'antique V8 et la technologie couteuse et dépassée des gammes 502-503 et 3200 CS précédentes.

Les caisses sont construites par le carrossier Karmann alors prestataire sous traitant de BMW (Ainsi que d'autres constructeurs allemands) sur un dessin du Bureau de Style BMW. Mais concernant la ligne, il s'inspire pour toute la partie haute de la caisse, du précédent coupé 3200 CS dessiné par Nuccio Bertone à Turin. Notamment le fameux dessin des custodes avec le retour vers l'avant de la ligne de fuite du pavillon. Cet exercice de style, qui perdure encore de nos jours, fut adopté et généralisé par le Style BMW sous l'égide de Wilhelm Hofmeister sur la berline 1500 NK. Autre particularité reprise du 3200CS est l'absence de montant de fenêtre ce qui procure de grandes ouvertures toutes vitres baissées. Remarquable également la finesse des montants du pavillon. Ainsi, aucun embouti extérieur n'est commun avec les berlines NK contemporaines

Quelques études de style préalable au dessin final :



Le « pli Hofmeister »



Un 2000 CS Colorado célèbre ! :



Film Le cerveau en 1969 avec Bourvil et Belmondo

Evolution du modèle :

Dès juin 1966, trois modèles sont proposés : 2000C ; 2000CA et 2000CS . Ce dernier bénéficie de la mécanique de la 2000 TI avec ses 120 Ch et ses doubles corps Solex alors que C et CA se contente du plus classique 100 Ch simple carbu (A starter automatique pour le 2000 CA) . Le coupé 2000 a été produit jusqu'en 1970 donc en parallèle avec le 2800 CS lui-même déjà en production depuis 1968 . Il a très peu évolué esthétiquement pendant sa période de fabrication : A partir de 1968 les bas de caisses inox ont été remplacés par une fine baguette et les fonds de compteurs imitation bois ont disparu certainement pour rationaliser à l'identique avec les 2800 CS . Les grands haricots de calandre sont passés d'acier chromé à aluminium . Un répéteur de clignotant fait son apparition sur les ailes Av et des optiques 4 phares en remplacement de ceux sous verre non homologués pour certains marchés exports .



>68' fonds de compteurs noirs

< 68' fonds de compteurs bois



Bas de caisse tout inox



Simple baguette



Répéteur clignotant



Face Av export

Les options disponibles : Sellerie velours ou skal (option gratuite) ; Sellerie cuir ; Autoradio ; Lunette Ar dégivrante ; Vitres Av électriques (Alors que les vitre latérales Ar sont électriques d'origine !) ; Barres anti roulis Av et Ar ; Rétroviseur extérieur droit (Le gauche de marque Talbot est d'origine fixé loin sur l'aile avant ...) . Souvent les coupés ont perdu ces rétroviseurs au profit de plus conventionnels et utiles sur la portière.

Les teintes d'origine de carrosserie les plus courantes sont : Blanc Chamonix ; Gris métal Polaris ; Beige Sahara ou Tampico ; Ivoire Manilla ; Rouge Granada ; Gris Derby ou Bristol ; Bleu Caribe ou Pacific ; Vert Turf ou Florida ; Orange Colorado ; Noir Schwarz . (Liste non exhaustive)

Salon de Reims

Dernière minute !

C'est devenu un incontournable pour débiter la saison, le Salon des Belles Champenoises d'époque ! Horizon y a désormais ses habitudes gérées par Etienne, cette année, le choix s'est porté sur la BB 92 nouvellement promue voiture présidentielle et le 30 CSi de Marc. Reims c'est aussi l'occasion de se retrouver entre copains, Paris n'est pas loin ainsi que la Belgique. D'autres nous ont fait le plaisir d'une visite en venant de contrées plus lointaines.

Surprise d'un stand de club local qui a su exposer les deux évolutions de la 2002 presque en face de chez « nous » ! Reims c'est aussi un salon en extérieur avec le parking visiteurs où l'on peut voir quelques autos rares telle cette magnifique E21 Alpina et bien sûr, une fantastique bourse de pièces avec des prix encore réalistes.



A la recherche de l'éléphant blanc !

Par François Stock.

Les lecteurs qui sont membres du club depuis plusieurs années se souviendront peut être de quelques articles que j'écrivais dans le bulletin. Le bureau a accepté ma proposition d'une tribune libre et j'aurai donc le plaisir de vous retrouver régulièrement en ces pages sur des sujets divers, inspirés au gré de mes tribulations de collectionneur.

En cherchant un titre pour le sujet d'aujourd'hui, l'éléphant blanc, animal albinos symbolique et rarissime, m'est apparu comme une évidence. Retenons pour cet exercice que sa couleur est improbable et que le trouver relève de l'exceptionnel.

L'achat d'une automobile est, pour la grande majorité des gens, l'obligation de procéder à une dépense importante afin de pouvoir se déplacer. Ce qu'on appelle assez vulgairement un simple « déplaçoir ». Bien heureusement, une petite partie de ces « premiers propriétaires » considèrent aussi leur automobile comme un bel objet et auront le bon goût de

choisir des modèles plus sophistiqués, que ce soit au niveau des performances, du confort ou du style. Certains iront encore plus loin : exigeants, passionnés ou tout simplement en besoin de différenciation, ces amateurs veulent la « personnalisation ». Nous touchons ici un aspect qui n'est pas nouveau et remonte aux origines de la belle automobile, du temps où les grands carrossiers réalisaient des carrosseries uniques habillant des châssis prestigieux. En 1935, quand vous aviez la grande chance de faire partie des « happy few » possédant les moyens de commander un châssis de « Type 57 » à Molsheim, vous vous adressiez ensuite à des grandes maisons (Vanvooren, Gangloff, Graber et bien d'autres) pour réaliser la carrosserie magnifique qui fera briller de mille feux aux concours d'élégance qui foisonnaient à cette époque révolue



La seconde guerre mondiale et les progrès, dans les méthodes industrielles, des années cinquante et soixante qui suivirent changeront radicalement l'automobile : généralisation de la caisse autoporteuse et du produit « prêt à rouler » : ce qu'on appelle la grande série. Néanmoins, l'automobile continuera à passionner et de nombreux constructeurs persisteront à concevoir et proposer des voitures uniques ou spéciales. Les exemples sont nombreux et un livre ne suffirait pas à les lister.

Je vais donc concentrer cet article sur notre marque favorite à partir des années 70, une période que nous affectionnons tous. En comparaison avec notre époque, le choix de la gamme est relativement modeste et le positionnement de la marque limpide : ce sont des voitures à caractère sportif. Que ce soit au volant d'une 2002, d'un coupé E9 ou d'une berline E3 comme E12, l'acheteur d'une Bmw aime avant toute chose les performances. A cette époque, le choix de personnalisation était

finalement très limité : quelques options et un catalogue d'accessoires dans lequel vous pouviez choisir des jantes ou des sièges « sport ». Le nuancier de couleurs était lui aussi relativement réduit, tout comme le choix des coloris et matériaux intérieurs. L'acheteur en 1975 était donc discipliné et passera commande en fonction de ce qui était inscrit sur le « menu ». S'il souhait plus, il devra faire appel au catalogue des accessoires ou s'adresser à des firmes spécialisées, des « préparateurs » dont certaines exubérances nous font aujourd'hui sourire non sans une certaine nostalgie. Néanmoins, certains clients devaient avoir des relations, ou, encore, être « grands directeurs » à Munich car nous avons tous entendu parler d'autos un peu « spéciales ». Mon intérêt pour la 2002 Turbo est bien connu au sein du club et j'avais d'ailleurs, dans un ancien article du bulletin, listé les très rares 2002 Turbo sorties des chaînes dans une couleur autre que le blanc Chamonix ou gris Polaris.

. Pourtant, en se référant aux documents d'époque, la 2002 Turbo n'était disponible qu'en deux couleurs et, à ma connaissance, aucun programme d'individualisation n'était disponible. Très clairement, pour ce modèle, notre « éléphant » n'est pas blanc mais serait plutôt rouge Verona ou vert Taiga! Les survivantes connues sont très rares, et, il ne subsisterait, à ma connaissance que deux voitures : la noire et la rouge (celle de Norbert Grünberger du club 02 Turbo Allemand). Les détails de la production de la 2002 Turbo (1672 exemplaires) nous sont connus grâce au travail de cet amateur ayant pu avoir accès aux archives de Munich, et qui a soigneusement retranscrit la couleur associée à chacun des 1672

numéros de châssis. En effet, à l'époque, point d'électronique dans les voitures ni d'ordinateurs dans les usines, on tenait la comptabilité, au stylo, dans des grands registres. L'usine Bmw répertoriait, de manière sommaire, chaque numéro de châssis avec date de production, pays de livraison ainsi que la couleur de la carrosserie.



VIN #4291334, Bmw 2002 Turbo, couleur origine rouge « Verona » en commande d'usine.

A suivre...



Les éventuelles mentions d'options ou de couleurs de sellerie étaient rares ou inexistantes. Pour certaines voitures, des annotations spécifiques étaient inscrites (comme, par exemple, l'attribution de la voiture à un employé ou une affectation spéciale du véhicule) mais avec un degré de précision très aléatoire (inimaginable de nos jours ou l'industrie automobile est coutumière de processus précis et rigoureux). Soyons clair, nous ne connaissons que très peu de détails sur les « éléphants blancs » de cette époque. Si vous vous posez la question de savoir combien de 2002Tii sont sorties en orange « Inka » avec le toit ouvrant ou combien de 3.0Csi sont sorties dans des couleurs hors nuancier, la réponse est très simple : « on ne sait pas ». Il faudrait passer des jours à consulter ces registres (s'ils existent encore tous, ce qui n'est pas le cas pour tous les modèles) et extraire les informations, châssis par châssis, pour compiler des statistiques.... finalement assez imprécises. Quelle frustration pour « l'historien ». Un collectionneur américain s'est étonné de la présence

d'un intérieur en cuir rouge dans sa 2002 « Anthrazitgrau » (#2393109) de juin 1976. Cet intérieur très particulier semble être d'origine et malheureusement, encore une fois, le département archives de Bmw n'a pas pu confirmer la couleur de la sellerie qui n'était pas indiquée dans les registres. Quand j'ai interrogé Bmw Mobile Tradition, en 2007, pour retracer l'historique de ma berline (E3)3.3Li, seconde construite (#3090002) et supposée avoir été exposée au salon de Paris 1975, la réponse a été des plus décevantes : On ne sait pas !

Aucune information si ce n'est que sa teinte est l'Arcdisblau (045), fabriquée le 02 octobre 1975 et livrée à Bmw Import SA Bagneux le 07 octobre 1975, soit pile poil pour le salon de l'auto 75. Aucune indication sur la couleur de l'intérieur dans le registre de production (elle a pourtant un très rare cuir blanc) ni sur une éventuelle affectation spéciale.

Quant au premier exemplaire (#3090001), le registre BMW signale que la voiture n'a pas été vendue, est restée en « usage interne » mais sans aucune information sur ce qu'elle a bien pu devenir. Un jour, il faudra



L'étiquette « magique » sous le capot : « Sonderlackierung » ou couleur spéciale hors nuancier.



que j'interroge Bmw France pour savoir s'ils ont conservé des archives de cette époque afin d'éclaircir l'histoire de cette voiture, mais ont-ils seulement conservé des archives ?

Afin de conclure sur cette période, des recherches très poussées ont été réalisées par certains amateurs du coupé E9 CSL, grâce à des accès « préférentiels » aux archives de la marque. Le constat reste le même : quantité d'incertitudes et d'imprécisions sur les détails de production...les registres sont sommaires.

Il semblerait néanmoins que les codes (098) et (099) dans les registres signifieraient une commande client en peinture spéciale.

Nous savons donc que les « éléphants blancs » ont existés dans les années 70, certains étant toujours de ce monde, mais leurs secrets restent un mystère. Il ne me semble pas irréaliste de conclure qu'il fallait avoir de « sérieuses » relations au sein de la marque pour commander une voiture dans une couleur hors nuancier, ou avec des options très spéciales, au début des années 70.

Deuxième moitié des années 70, l'informatique fait des progrès, la production de la marque suit une courbe exponentielle. Les méthodes de production s'améliorent encore et on constate l'apparition des premiers codes options sur les toutes dernières 02 ainsi que sur le reste de la gamme (E21, E12....).

Les premières étiquettes (« Laufzettel ») sous la banquette arrière, source précieuse d'information en reprenant options, sellerie et date de fabrication, semblent remonter également à ces années-là. A cette époque, le code option possède trois chiffres sous le format « 1.11 », un propriétaire de 1502 qui commandera les portières avant avec déflecteurs ouvrants verra le code option 53.4 inscrit sur cette fameuse étiquette.

Néanmoins, il faudra attendre le premier janvier 1983 pour une informatisation complète des spécifications de chaque voiture, avec le format de code option à de 3 à 5 caractères toujours d'actualité de nos jours.

La fiche informatisée de chaque voiture devient complète avec une liste systématique des options ainsi que les demandes

spéciales éventuelles. Ce sont vraiment sur les générations E30 (3er), E32 (7er), E34 (5er), ensuite E31 (8er), que les « demandes spéciales clients » pourront être formalisées lors de la commande chez le concessionnaire, dans un premier temps limitées aux couleurs de carrosserie et à l'habillage intérieur puis progressivement étendues à encore plus de raffinement avec la naissance du département « Individual » en 1992. L'histoire dit que c'est la 750iL (E32) très spéciale commandée par Karl Lagerfeld qui serait la première vraie « Individual ». On observe sur cette voiture un niveau, de raffinement et d'individualisation, jamais atteint par le passé. La lecture de la fiche option de cette voiture -portant le numéro de châssis DC58953- nous fait apparaître toutes les spécificités de l'éléphant blanc « ultime » : code couleur (490) correspondant au « SONDERLACKIERUNG » donc couleur hors-nuancier (ici avec deux teintes : Sterlingsilber et Schwarz II), code de sellerie (9990) correspondant au « SONDERPOSTERUNG » donc intérieur spécial,

code option (903)
« SONDERKONTROLLE
STAND-/FOTOWAG »
donc véhicule ayant fait
l'objet d'un contrôle quali-
té spécial en vue d'être
exposé dans un salon de
l'auto (ici Genève 1992),
code option (940)
« SONDERWUNSCH
AUSSTATTUNG » donc
véhicule ayant fait l'objet
d'une demande spéciale
par le client et enfin code
option (944)
« NACHTRAEGLICHER
UMBAU DURCH ZS »
donc véhicule ayant fait
l'objet de transformations
par le département
« ZS », nom de « code »
de M-GmbH . La fiche
contient également une
liste détaillée de tous les
équipements, spéciaux et
additionnels,

qui facilitera le suivi de la
voiture par le service
après-vente du conces-
sionnaire de la marque.
La présence de tous ces
codes « sonder » sur la
fiche de la voiture garan-
tira au collectionneur la
possession d'un véhicule
véritablement unique, car
c'est bien là l'esprit du
programme « Individual ».
Cette 750, finalement
d'un goût assez particu-
lier j'en conviens, serait
donc officiellement la pre-
mière d'une longue lignée
de véhicules aux spécifi-
cations très spéciales.
L'immense majorité des
collectionneurs Bmw ne
verront pas cette exclu-
sive 750 comme étant le
« Saint Graal » ultime,
mais je fais partie de ces
très rares illuminés qui

trouvent un intérêt affirmé
pour ces voitures pas
comme les autres. Re-
trouver la trace, quinze
ou vingt-cinq ans plus
tard, de ces éléphants
blancs relève souvent
avant tout du coup de
chance. Je ne suis pas le
propriétaire de la 750
« Lagerfeld » mais, au
cours des ans, j'ai pu
mettre la main sur cer-
taines Bmw, dont l'his-
toire, les spécifications ou
simplement la couleur,
apportent ce petit
« détail » en plus dont
seuls les collectionneurs
acharnés saisiront l'im-
portance....la chasse de
l'éléphant blanc est avant
tout affaire de passion !

François Stock.



VIN #DC58953 », La première Bmw Individual « officielle », commandée
par Lagerfeld.

Nocturne 2016...

Il y a des circonstances quelques fois... Coup de fil de mon ami Tom très (trop ?) enthousiasme. Un achat de Jaguar récent, un rallye organisé par une agence de pub du côté de Versailles et un siège de navigateur à pouvoir...

Il n'en faut pas plus pour me retrouver enrôlé dans une aventure qui devait s'annoncer sympa... Sauf que ! Sauf que pour faire Nancy Versailles, nous avons consommé 11 litres d'huile avec la belle anglaise, témoin d'huile allumé dans tous les virages ! Forfait inévitable ! Tom reprend les choses

en main et parcours son fichier d'amis pour trouver une monture de remplacement... R5, pas dispo, 2CV, en panne... Je le vois envisager d'emprunter une Ami 8 et là je craque ! Coup de fil à notre ami Sylvain qui me dépanne aussitôt avec une E21 3.23i !

Ouf je l'ai échappé belle ! Nous nous retrouvons non loin de l'esplanade du Château de Versailles au milieu d'un parc d'environ 200 voitures de tous styles pour cette nocturne qui s'avèrera au final bien décevante, heureusement que la BMW nous donnera bien du plaisir !

C'est aussi ça l'esprit club !

Encore un grand merci à Sylvain pour sa confiance et surtout pour m'avoir évité une nuit en Ami 8 !

Gilles.



Neige et Glace

Victoire belge sur BMW 2002 !

Cette année, on aurait pu rebaptiser ce rallye « Pluie et vent » ! C'est en effet dans ce contexte météorologique que les compétiteurs se sont retrouvés dans la Grand'rue de Pontarlier ! Plusieurs 2002 pour cette épreuve dont celle de notre adhérent, M. Badoz.

La pluie qui s'abat sur le Doubs et le Jura n'a découragé personne. Equipages et spectateurs se sont fixé rendez-vous en ce dernier dimanche de janvier à Pontarlier pour assister aux vérifications et au prologue nocturne du 62e Rallye Neige et Glace. Avec pas moins de 110 voitures engagées cette édition 2016 confirme sa montée en flèche en matière de participation. mais également niveau de la qualité de son plateau. Une trentaine de concurrents belges ont rallié la capitale du Doubs pour y perpétuer une tradition bien de chez eux, à savoir, la mainmise sur le podium final.

Cette année confirmera cet état de fait !

En soirée, au terme d'un briefing général, le prologue de 25km disputé dans la célèbre Côte du Larmont a offert à chacun l'occasion de déterminer son ordre de départ en vue de la première étape de ce lundi dans le Jura...

Cap plein Sud pour cette 1ère étape du 62e Rallye Neige et Glace avec, au programme, près de 400 kilomètres découpés en sept Tests de Régularité (TR) pour une boucle pur plaisir au cœur des magnifiques décors du Jura. Pour ceux qui en doutaient encore, le redoux des derniers jours avait quasiment effacé toute trace de neige et de glace, rendant l'exercice de précision encore plus redoutable pour certains.

Mardi :

Grisaille, ciel bas et fine bruine ce matin pour le départ de cette 2e étape

du 62e Rallye Neige et Glace déclinée en trois actes. Quatre TR en matinée entre Malbuisson et Les Fins, avant un copieux volet en après-midi et... une étape de nuit redoutée par l'ensemble des équipages. Cette journée la plus longue du rallye promettait quelques rebondissements. Ce fut le cas déjà en fin d'après-midi avec l'abandon des leaders provisoires de la catégorie 4x4 et dont l'Audi 80 GT avait pris feu dans le parc de regroupe-



-ment d'Ornans. Du coup, la bagarre s'intensifia encore plus pour la tête du classement.

Comme pour mieux souligner encore son absence durant deux jours, la neige a choisi d'entrer en scène in extremis pour le grand final de ce 62e Rallye Neige et Glace. Déjà placée sous le signe du suspense avec des écarts minimes séparant les prétendants au sacre dans chaque catégorie, cette 3e et dernière étape, tout en boucles autour de Pontarlier et Malbuisson, s'annonçait donc vraiment indécise jusqu'au bout. Tout en neige et glisse les leaders se sont livrés un ultime round sans merci sur ce ring enneigé.

L'épilogue rêvé par tous les observateurs s'est donc invité au fil des TR de cette ultime journée... Et il ne fallut pas attendre plus de deux TR pour voir la catégorie 4x4 prendre un virage déterminant et voir l'histoire se répéter pour Eric Torrejon. Parti en tête le matin, l'Audi 80 Quattro toute blanche se fondit un peu trop dans le décor, en effectuant un tout droit. Une erreur qui lui coûtait la victoire !

Du coup, la voie de la victoire s'ouvrait toute grande pour Joël et Corinne Sanseigne (Autobianchi Y10 n°3) qui en profitaient pour conforter leur mainmise sur la catégorie de transmissions intégrales et asséoir leur première victoire sur ce Rallye Neige et Glace. , la catégorie Historic deux roues motrices connut une fin de cours encore plus hale-

-tante ! Parti en tête ce matin Van Rompuy/Van Overschelde (Opel Ascona n°37) partirent à la faute, laissant la voie libre aux Italiens Morosini/Rainisio (Opel Kadett n°58). Mais sur l'ultime TR de l'épreuve, le fameux labyrinthe de Rochejean, les transalpins se firent coiffer in extremis par les Belges Van Peer/Chapa (BMW 2002 TII n°35) !



LA BOUTIQUE TEXTILE DU CLUB

Vous êtes impatients de porter vêtements & accessoires

"BMW Club Horizon 2002" ?

Le catalogue 2016 est arrivé !

Il vous propose une ligne de vêtements et quelques accessoires, avec la possibilité, pour certains, de choisir la couleur du modèle et l'emplacement du logo.

Ne ratez pas le nouveau polo spécial anniversaire !

Un panaché de la gamme 2016 (plusieurs modèles et variantes) sera présent sur la plupart des événements du club.

Sans attendre, feuillotez notre catalogue "Collection 2016", et remplissez le bon de commande à renvoyer à boutique@horizon2002.com

Etienne Demasy se chargera du meilleur suivi de votre commande et vous la fera parvenir par poste ou la mettra à votre disposition lors de l'une ou l'autre organisation du club !

Le catalogue et le bon de commande sont également disponibles sur notre site www.horizon2002.com

Bon shopping !

Autres articles



Bagues alternateur alu

25 € le Jeu



Bagues support BV alu

20 € le Jeu



Cales de carrossage

EPUISE



Porte clefs Horizon

5 €

Tout les tarifs sont indiqués TTC avec port en supplément (Port pour bagues, 6,50 €, pour jeu de cales, 9 €, pour porte-clefs, 1 €). Merci d'envoyer votre commande sur papier libre avec votre règlement à Horizon 2002, chez Gilles Dichamp, 9 rue d'Abbévillers, 90500 Beaucourt, France. Ou par mail gilles@horizon2002.com Pour règlement par virement :