

TOUS LES JEUDIS.

AUTO hebdo

MATCH

BMW 323i



Golf GTI 16S

M1130 - 311 - 9 F

N° 311 - 1^{er} avril 1982 - FR 9 F

BEL 70 FB - LUX 69 FL - CH 4,2 FS - ITAL 2400 L
ESP 140 PTS - GB 1,2 £ - 2,25 6



VW Golf GTI 16S BMW 323i

**Ils en ont fait baver des
connaisseurs ces deux monstres
sacrés !**

**Diamétralement opposés dans bien
des domaines et pourtant réunis par
un solide trait d'union : le caractère
dont ils débordent !**

Par Yves BEY-ROZET

Tel est votre bon plaisir

Bizarre de comparer une traction, 4 cylindres 1 600, deux volumes, à une propulsion, 6 cylindres de 2,3 litres, trois volumes ! Et pourtant beaucoup se posent la question : laquelle ? Toutes deux réputées pour leurs performances, leur efficacité, leur agrément, elles affichaient, il y a encore quelques semaines, le même prix qui plus est. Jusqu'ici, le possesseur (heureux) de Golf GTI qui désirait monter d'un cran, se retrouvait généralement au volant d'une 323i. « A cause » du dynamisme de VW France, qui a décidé d'enrayer l'hémorragie en se faisant spécialement préparer des « 16 soupapes », voici notre amateur perplexé.

Si différentes

La GTI a fait et continue de faire des ravages. Son rapport prix/performance-qualités la rend imbattable, d'où le succès exceptionnel de ce modèle ... d'exception. Pour la transformer en GTI 16S, VW

France fait appel au préparateur allemand Oettinger, auteur d'une magnifique culasse à quatre soupapes par cylindre, d'où l'appellation « 16 soupapes ». Extérieurement, cette Super-Golf se distingue par quelques « GTI 16S » (calandre et hayon) et même deux « 16 soupapes » — sur les ailes avant — mais surtout par une grille à quatre phares (indispensable), un superbe kit carrosserie BBS (spoiler avant, passages de roues, « marche-pieds ») et des jantes en alliage léger ATS, garnies de 185/60 HR 14 Uniroyal 340... plus pour longtemps. En effet, après nous avoir longuement expliqué que ce pneu donnait les meilleurs résultats en « confort et facilité de conduite » (sic), l'importateur va, à partir du mois d'avril, équiper sa voiture de Pirelli P6 exclusivement. Nous, ça ne nous dérange pas, vu que nous avons aussi essayé cette monte qui se montre largement à la hauteur de la précédente — y compris pour la facilité de conduite et l'inconfort. Cela nous fait même assez plaisir car Pirelli s'est de tous temps mouillé et battu pour les « série large » et il nous semble juste que l'engagement et l'acquis technique de ce manufacturier soient aujourd'hui récompensés par un succès incontestable auprès des préparateurs — comme Alpina, AMG, Hartge, Danielson (tiens, un Français !), Cresson (oh, un autre !), Irmscher, etc. — et grandissant chez les constructeurs. Fermez la parenthèse, c'était gratuit.

Précédents essais AUTO hebdo :

VW Golf GTI 16 S : N° 283 (avec Golf GTI, Ritmo 105 TC et R5 Alpine) et 261 (1 600 E/16 Oettinger).

BMW 323i : N° 110.
323i JCG Alpina : N° 277.



Si la Golf se reconnaît tout en restant assez sobre malgré ou grâce aux accessoires qu'elle a reçus, la 323i, superbe d'agressivité avec son avant typiquement « BM » est, elle, plus difficile à distinguer de ses sœurs. Deux sorties d'échappement et deux sigles « 323i » sur la calandre et le coffre, c'est tout. Ce haut de gamme de la série 3 ne bénéficie pas des magnifiques jantes à rayons en alliage léger BMW, proposées seulement en option. C'est de la mesquinerie ou, pourquoi pas, de la discrétion. VW pratique d'ailleurs la même politique en ce qui concerne la GTI de série. A chacun de juger et de commander selon son goût. La « nôtre » est équipée, elle, de BBS (! ?) mais conserve des pneus série 70 (185/70 HR 13), ce qui semble paradoxal pour une auto capable des performances que l'on sait.

A part un « 16 S » sur le volant et des cadrans « réalésés » — tachymètre gradué jusqu'à 240 et compte-tours « 8 000 » —, l'intérieur spartiate ne diffère en rien de celui d'une GTI ordinaire (mais extra tout de même). Ah si ! En consultant les

Deux conceptions opposées pour un même idéal.

BMW : sans fantaisie mais beau et fonctionnel.





Golf : des cadrans « renforcés » en fonction du nouveau moteur.



D'UN COUP D'OEIL...	VW Golf 16 S	BMW 323 i
MOTEUR :		
• Emplacement/disposition :	AV/transversal incliné vers l'AR	AV/longitudinal incliné à droite.
• Nombre de cylindres en ligne :	4	6
• Arbre (s) à cames en tête/entraînement :	double/courroie + pignons	simple/courroie
• Nombre de soupapes par cylindre :	4	2
• Alimentation (injection mécanique) :	Bosch « K-Jetronic »	Bosch « K-Jetronic »
• Cylindrée (cm ³) :	1 588	2 315
• Alésage (mm) :	79,5	80
• Course (mm) :	80	76,8
• Cylindrée unitaire (cm ³) :	397	386
• Rapport volumétrique :	10,5	9,5
• Puissance maxi (ch DIN à t/mn) :	136/6 500	143/5 800
• Couple maxi (mkg à t/mn) :	16/5 500	19/4 500
• Régime maxi (t/mn) :	7 600	6 400
• Puissance au litre (ch DIN/litre) :	86	62
• Vitesse de piston (m/s à t/mn) :	17,3/6 500	14,8/5 800
TRANSMISSION :		
• Mode (aux roues) :	AV	AR
• Nombre de rapports + marche AR :	5	5
POIDS (kg) :	900	1110
RAPPORT POIDS/PUISSANCE (kg/ch DIN) :	6,6	7,8
PERFORMANCES MESUREES :		(boîte 5 « sport »)
• Vitesse maxi :	199	194
• 400 m départ arrêté :	15''75	16''4
• 1 000 m départ arrêté :	29''4	30''7
– De 0 à X km/h réels :		
– De 0 à 60 :	4''6	4''4
– De 0 à 80 :	6''4	6''3
– De 0 à 100 :	8''9	9''1
– De 0 à 120 :	12''	13''25
– De 0 à 140 :	16''	19''2
– De 0 à 160 :	24''2	28''6
• De 80 à 140 km/h réels :	9''6	12''9
• De 90 à 140 km/h réels en 5 ^e :	15''	16''
• A partir de 40 km/h réels en 4 ^e :		
– 400 m :	16''7	17''2
– 1 000 m :	30''9	31''6
• A partir de 40 km/h réels en 5 ^e :		
– 400 m :	18''4	18''5
– 1 000 m :	34''2	34''2
CONSUMMATION (Moyenne de l'essai en litres) :	13	16
PRIX (FF) :	89 990	82 228

photos, on découvre avec surprise (hypocrite !) trois petits cadrans ronds : manomètre d'huile, thermomètres d'eau et d'huile. Il est effectivement rare et peu recommandé de baisser les yeux vers la console centrale en conduisant. Quant à consulter ces indicateurs à l'arrêt, quel est l'intérêt ? Ne serait-il pas plus fonctionnel de les intervertir avec l'autoradio, bien « lisible » lui ? Pour le reste, on retrouve, avec plaisir cette fois, les sièges de la GTI, qui sont de véritables baquets, en série.

Ce n'est pas le cas de la 323i, dont les fauteuils sont au contraire tout ce qu'il y a d'ordinaire, pas enveloppants et très durs mais avec un dossier bien dessiné. Un beau tableau de bord mais un intérieur plutôt austère : rigueur, rigueur !

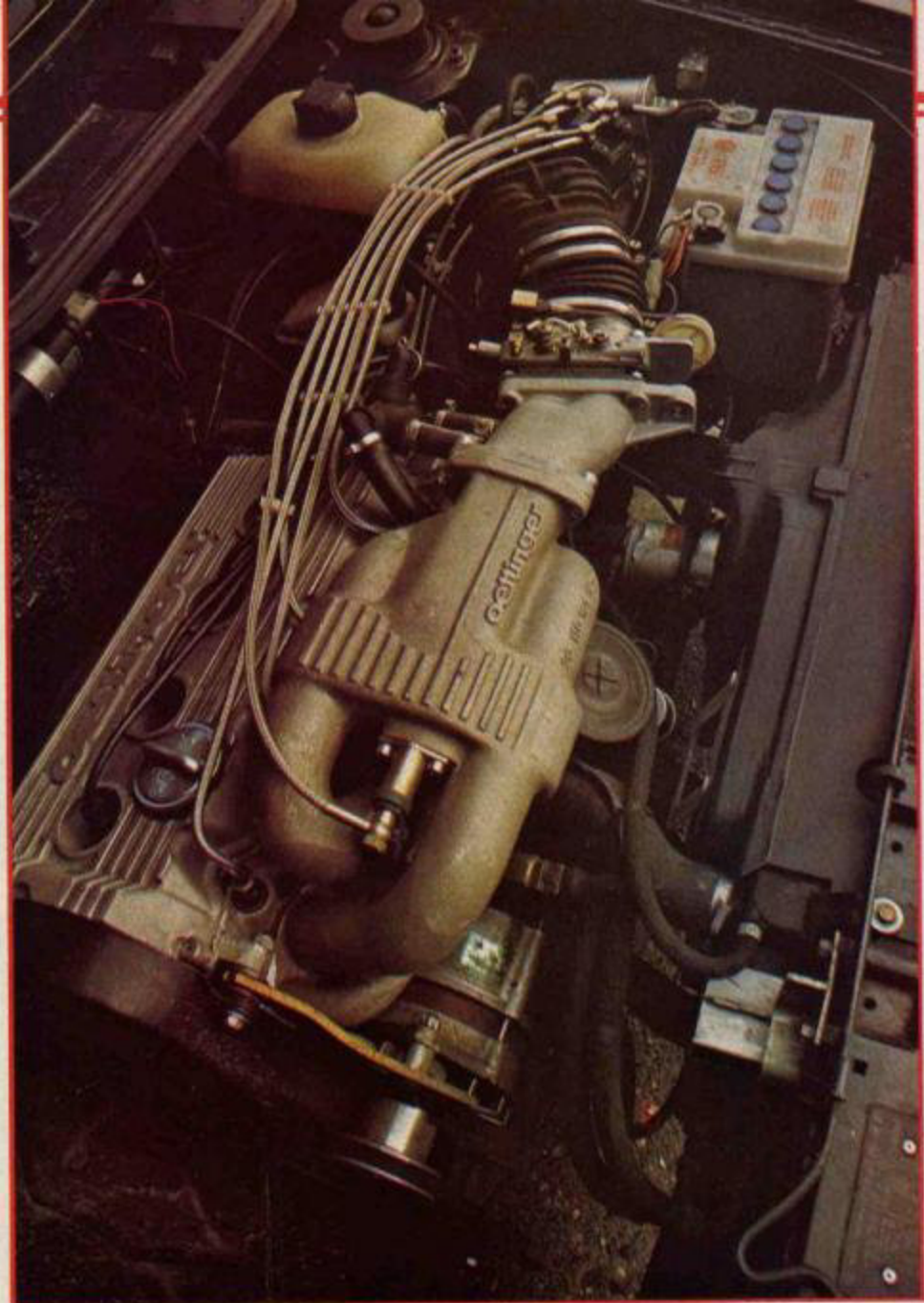
Un point commun — qui s'impose — chez nos deux sportives : la bonne position de conduite.

**Deux cylindres de moins
mais quatre soupapes de plus.**



Golf 16 S

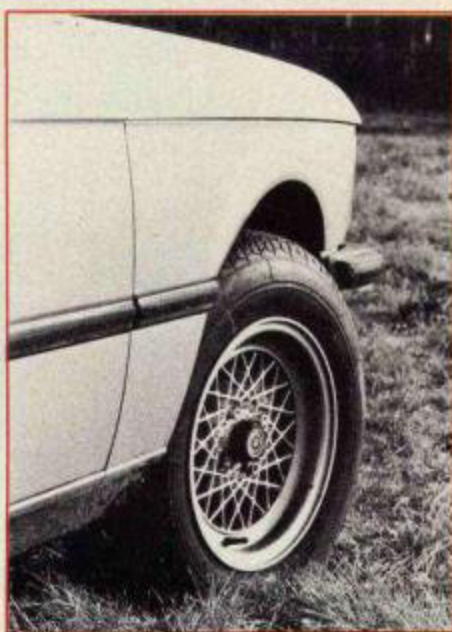
BMW 323i



Mécaniques racées

Sous le capot de la Golf, le formidable petit 4 cylindres — 1 600 cm³ seulement mais 110 chevaux pur-sang — revenu transfiguré par la cure subie chez le sorcier (culasse, pistons, équilibrage, lubrification, refroidissement). Jugez-en : toujours 1 600 cm³ mais 136 chevaux à 6 500 t/mn et un régime maxi de 7 500 t/mn ! On atteint là le « hors série », tout en bénéficiant d'une garantie... de série. Pour exploiter au mieux cette œuvre d'art, digne des plus nobles mécaniques de course, un pont légèrement plus court remplace celui d'origine. Cette transmission permet d'utiliser pleinement la faculté diabolique qu'a ce moteur généreux à bondir dans les tours, tout en limitant la vitesse de pointe à 200 km/h. C'est là le maximum autorisé par VW, tandis que les clients trouvent une compensation dans de meilleures accélérations. Ainsi, tout le monde il est content.

Content aussi celui qui commande sa 323 avec l'option « boîte sport ». Content tout d'abord parce que, dans ce cas, sa BM passe de 11 à 14 chevaux fiscaux ! Progression moins grave tout de même que pour la 528i qui, ainsi équipée, « bénéficie » de la super-vignette. Ceci est au bord — mais lequel ? — de la légalité, puisque aucune française n'est atteinte par cette mesure discriminatoire. Pour en revenir à notre heureux possesseur de 323i, il sera surtout content grâce à l'étagement parfait de cette boîte 5, que BMW appelle « sport ». C'est un comble venant d'un constructeur de modèles aussi performants et techniques. En effet, cette boîte, nous nous obstinons à la considérer comme « normale ». Premièrement son rapport final est celui de l'ancienne boîte 4 et, deuxièmement, la vitesse de pointe qu'elle autorise est atteinte à 6 000 t/mn, soit pratiquement le régime de puissance et 600 t/mn en dessous du



La belle et la bête.

maxi. La boîte de série, au contraire, s'est vue complétée d'une cinquième surmultipliée et doit donc être considérée comme telle, voire proposée en option. S'il est compréhensible que les Allemands, autorisés à rouler à leur guise sur autoroute — avec en prime un nombre d'accidents qui baisse plus vite qu'en France —, choisissent une transmission longue pour abaisser le régime moteur d'environ 1 000 t/mn à 180 ou 200 km/h (moins de bruit et consommation inférieure), il est moins logique que l'on impose en France une telle solution, puisqu'à 130, la différence est moindre. Seulement voilà, « logique » a beau rimer avec « Pouvoirs Publics », cela ne se traduit pas dans la

En option.

réalité. Constructeurs français et importateurs en sont amenés à jongler avec des rapports allongés. Si les 528i et 735i tirent leur épingle du jeu avec leur boîte longue de série, grâce à la cylindrée et la sou-







plasse de leur moteur (voir Ah n° 217 et 292), il n'en va pas de même pour la 323i qui se voit pénalisée. Alors, n'hésitez pas à lui offrir l'option boîte « sport » (normale). Pour cela, il vous faut vaincre votre concessionnaire qui bien souvent en ignore ou feint d'en ignorer l'existence et vous armer de patience car votre auto fait alors l'objet d'une commande spéciale. Moyennant quoi le brillant 6 cylindres en ligne vous exprime sa reconnaissance par des montées en régime encore plus soutenues, ainsi que des accélérations supérieures et de bien meilleures reprises.

Ce magnifique moteur, qui développe 143 chevaux, ne demande, pour prouver sa noblesse et sa fiabilité, qu'à en fournir trente de plus avec un kit Alpina ou Hartge. La bête est de race et, comme pour la Golf de 110 chevaux, il y a encore de la réserve grâce à d'excellentes bases. Moteur à l'avant mais roues arrière motrices assez peu chargées, nous avons donc « pris » l'option autobloquant (à 25 %) qui fut d'ailleurs, au départ, monté en série sur ce modèle. Ce n'est plus le cas aujourd'hui et on se demande bien pourquoi car, sans lui, la motricité n'est pas un argument majeur de la série 3. En outre, il s'agit ici de la version la plus musclée, destinée qui plus est à des conducteurs avertis.

Musique !

Le moteur Öttinger surprend avec un ralenti bas et régulier mais des accélérations instantanées au moindre coup de gaz. Il semble ne posséder aucune inertie et il est même difficile de doser les premiers démarrages : ou cale ou on emballe. L'embrayage, renforcé, y est sans doute aussi pour quelque chose. L'habitude vient vite et la « 16 S » part en émettant un doux ronronnement, plutôt rauque pour un si petit moteur. Ceci vient de son remplissage particulièrement efficace ; évidemment, avec quatre soupapes par cylindre ! Il prend des tours allégrement et les rapports s'égrenent sans que l'on ait l'impression d'en avoir changé. A cause de l'étagement de la boîte bien sûr mais aussi de ce moteur, dont il est difficile d'évaluer le régime. Il ne vibre jamais, respire toujours parfaitement, pousse de manière continue et reprend à très bas régime ; déconcertant et très à l'aise en ville. Dès qu'il est chaud et que les conditions le permettent, nous nous empressons de tirer les 7 500 t/mn permis et non fatidiques puisque chez Öttinger nous avions eu droit à... 8 500 (!) dans un hurlement de sirène. L'auto était alors conduite par notre hôte, déçu que nous nous soyons contentés pour notre part d'un petit 8 000. Pour des raisons évidentes de garantie (1 an), un limiteur de régime nous rappelle à l'ordre. Il est indispensable, tant ce moteur prend des tours sans en avoir l'air ; aucune vibration mais un chant mélodieux. Le plaisir est double, procuré soit par des accélérations et des montées en régime fantastiques — grâce aussi à une boîte exceptionnelle de précision, de douceur et de rapidité — soit par des reprises d'une souplesse totale, dignes d'un 6 cylindres de plus grosse cylindrée. A l'intérieur de la BMW, le niveau sonore est très inférieur ; on peut en arriver à oublier le moteur. Discret et souple en ville, et pourtant prêt à réagir au moindre appel ; alors il s'exprime, dans un cri ca-

	Golf GTI 16 S	323i
PLUS	Moteur hors série Boîte de référence (commande et étagement) Direction Performances ahurissantes Position de conduite (excellents baquets de série) Jantes alliage et pneus taille basse de série Efficace et sûre mais...	Merveilleux 6 cylindres Passages de vitesses fantastiques Direction Performances Position de conduite Freinage Tenue de route très efficace Sportive et confortable
MOINS	Suspension inadaptée Freinage tangent	Boîte normale en option Beaucoup d'options

ractéristique des 6 cylindres. Bien aidé par les rapports parfaitement étagés (en option !), il émet à haut régime une sonnerie claire et stridente qui reprend régulièrement à chaque changement de vitesse. Ici encore la boîte est parfaite de précision et de rapidité, même si le levier est moins « aspiré » que dans la Golf.

Rien d'étonnant qu'avec de telles mécaniques, des moteurs aussi rageurs et des boîtes aussi parfaites, les performances obtenues soient formidables. Malgré sa cylindrée, la 16 S possède des reprises équivalentes, voire meilleures que celles de la 323i. De même, elle est plus rapide avec 199 km/h — une 1600 ! — contre 194. Quant aux accélérations, si celles de la BMW sont brillantes — la boîte 5 sport lui permet de franchir la barre des 31'' aux 1 000 mètres départ arrêté —, celles de la Golf sont exceptionnelles : 29''4 ! Là, la légèreté de la caisse a parlé.



Lors d'un départ, toutes deux possèdent une motricité excellente. Pour la Golf, c'est de série ; elle l'a héritée de la GTI et les 136 chevaux n'en viennent pas à bout. La 323, elle, le doit à l'autobloquant qui compense la légèreté de l'arrière.

A l'épreuve de la piste

Sur circuit, la 16 S déçoit sérieusement pour la première fois, surtout en comparaison d'une GTI de série, si efficace et parfaitement homogène. Si son moteur fait de la « 16 soupapes » une Super-Golf, sa suspension d'origine ne semble plus à la hauteur. Le train avant est plus chargé que sur une GTI ; il talonne sèchement et bruyamment à la moindre irrégularité. Les amortisseurs paraissent avoir été remplacés par des pompes à vélo, si bien qu'en appui on se trouve vite sur les butées et en sous-virage prononcé. Qu'est devenu le bel équilibre de la GTI ? Bien sûr, la nouvelle puissance fait que la 16 S arrive encore plus fort. Bien sûr, les pneus plus larges lui permettent de passer très vite. Il n'en reste pas moins que l'attitude plus sous-vireuse et les chocs ressentis dans le train avant la rendent bien moins agréable qu'une « simple » GTI

qui, d'autre part, n'use jamais ses pneus à mi-flancs ! Même le freinage s'en trouve atteint car le nez s'écrase plus fort, à cause aussi de la plus grande adhérence des pneus et les disques avant souffrent davantage, tandis que les archaïques tambours arrière se trouvent soulagés d'autant, eux. Fini le plaisir du pilotage malgré une direction restée légère.

En face, la 323i éblouit par un équilibre et une efficacité sans faille. Tout d'abord le freinage est incassable, aussi endurant que puissant. La direction très précise, tout en étant très douce, permet de placer à volonté le train avant, tandis qu'il faut attendre que l'arrière pivote pour réaccélérer, à cause de l'autobloquant. Ensuite, il suffit de remettre les gaz pour s'extraire dans une jolie glissade, avec un soupçon de contrebraquage et un maximum de motricité, grâce à l'autobloquant cette fois. En fait, ce dernier se fait oublier tant la 323 réagit avec douceur et progressivité. Un régal et à quelle vitesse !

Evidemment, sur sol humide, un autobloquant amorce le dérapage, puisqu'il contraint les deux roues à tourner à la même vitesse, alors qu'elles n'ont pas le même chemin à parcourir. Ceci se produit à une limite élevée et de manière progressive dans le cas de la 323i, puisqu'il n'est taré qu'à 25 % d'efficacité. En contrepartie, il autorise une motricité correcte qui permet de conduire une courbe à vitesse élevée, alors que sans lui il serait difficile de contrôler la voiture pratiquement en roue libre.

Routières d'exception

Sur route, la 16 S retrouve de sa superbe car sa conception de base autorise toute de même des moyennes très élevées, avec un maximum de sécurité. Direction légère, bonne adhérence, elle se propulse d'une courbe à l'autre avec une grande agilité, et ce d'autant mieux que le revêtement est bon. Dès qu'elle arrive sur une chaussée dégradée apparaissent des coups de butoir dans le train avant, avec les réactions qui s'en suivent dans le volant.

Quelques réactions aussi avec la BMW dans ces conditions et à grande vitesse. Celle-ci n'est pas équipée de la suspension « sport » (barre anti-roulis, ressorts, amortisseurs plus raides) et pour en avoir essayé une munie de cette option, nous pouvons affirmer que cette dernière, un peu plus sèche, se montrait plus vive mais aussi plus stable et précise tout en prenant bien sûr moins de roulis en courbe. Ce choix est offert (moins de 800 FF) à ceux qui utilisent à fond leur voiture ; comme on les comprend ! La 323i permet d'avaler de très longs trajets à très haute cadence. L'autoroute défile imperturbablement et confortablement grâce à un niveau sonore réduit.

La 16 S, elle, abat aussi des kilomètres à une moyenne impressionnante mais procure un plaisir différent. Avec elle, passé une certaine vitesse, plus besoin de radio ; c'est le moteur qui offre le concert. Elle autorise de plus à rouler en douceur, sans changer de vitesse après chaque ralentissement. Dans ces occasions, son moteur très souple reprend efficacement et permet de laisser sur place quelques « grosses impatientes » qui rengainent alors leurs appels de phares intempestifs. La plus grande surprise causée par cette Golf, et elle est de taille, provient de sa consommation. En conduite paisible mais rapide, c'est-à-dire en utilisant la souplesse du moteur entre 4 et 6 000 t/mn et en prenant le plus souvent possible 7 500 t/mn en cinquième sur autoroute (allemande) soit 200 chrono: 12 litres aux 100 km ! Chez Oettinger, le rendement n'est pas un vain mot. Ce chiffre est très proche de celui obtenu lors du premier essai en Allemagne. Au contraire, la 16 S essayée en France — elle venait d'arriver — avait brûlé près de 17 litres/100 km... le mal du pays sans doute. Tout semble rentré dans l'ordre à présent.

Le but de ce comparatif était d'évaluer les arguments en faveur de l'une et l'autre de ces merveilles. Valait-il mieux investir 80 000 FF dans la Golf ou la BMW ? Entre-temps, un léger changement est intervenu. Oh, trois fois rien : la 16 S n'a « pris » que 10 000 FF du jour au lendemain. A 90 000 FF elle coûte maintenant 50 % de plus qu'une GTI, nettement moins performante mais plus homogène. Si au moins elle avait reçu pour ce prix la suspension Oettinger avec amortisseurs spéciaux et ressorts progressifs... même pas !

De son côté, la 323i de base ne vaut « que » 82 000 FF mais les options sont nombreuses et la « nôtre » équipée, du minimum vital — boîte bien étagée, autobloquant et jantes en alliage comme la 16 S — atteint aussi 90 000 FF et peut même grimper jusqu'à 94 000 FF avec les baquets et la suspension « sport ».

La qualité se paie, le plaisir aussi et si vous êtes prêts à mettre près de 100 000 FF dans une de ces deux voitures, vous en aurez énormément. L'idéal serait d'investir vingt « bâtons » — ça ne coûte rien de l'écrire — dans une 323i « toutes options » pour les longs trajets sur autoroute — prévoir tout de même un bout de route sympa pour se dérouiller en arrivant et puis... elle adore ça — et une « 16 soupapes » complétée d'un kit suspensions, pour la ville bien sûr mais surtout pour les petites spéciales de campagne ou de montagne, à grands coups de 7 500 ! Vivement Noël...

PRIX :	GTI 16 S	323i
France (FF) :	89 900	82 228
• Options :		
- Boîte sport :	-	2 188
- Différentiel autobloquant (25 %) :	-	2 240
- Jantes alliage :	série	3 548
- Baquets Recaro (2) :	-	3 476
- Suspension sport :	-	764
• Puissance fiscale (CV) :	9	11
Belgique (FB) :	<i>pas commercialisée</i>	365 000
• Puissance fiscale (CV) :	-	12

