



# BMW 318i

C'est à l'automne 1977 que les BMW 320 et 323i à 6 cylindres ont chassé les 320 et 320i à 4 cylindres. Depuis, la maison munichoise n'avait plus offert aucune version à injection de ses petits moteurs — sauf aux USA, dans la 320i à moteur 1800 à injection Bosch K-Jetronic. Toutefois, même si le petit 6 cylindres a des mérites, il fallait attendre que BMW s'occupe un peu d'étoffer à nouveau son bas de gamme 4 cylindres afin de mieux répondre à de nouveaux soucis des automobilistes, jusqu'en Allemagne : consommer moins, avoir un petit moteur brillant même dans une conduite moins sportive, et dans une auto pas trop chère.



Pour y arriver, BMW a remis au programme un 1800 à injection K-Jetronic, mais avec des nouveautés qui donnent l'orientation du constructeur : comme Audi dans son nouveau 5 cylindres (Audi C, VW Passat), BMW a porté à 10 le rapport volumétrique de son 4 cylindres, et l'a doté d'une nouvelle culasse perfectionnée, calquée sur celle des 6 cylindres 2 litres et 2,3 litres.



## CONCEPTION D'ENSEMBLE

Il n'est sans doute pas nécessaire de revenir en détail sur l'architecture d'un modèle qui tient la vedette depuis son lancement en 1975. Rappelons cependant que la série 3 a des suspensions avant type McPherson et les roues arrière indépendantes, par triangles obliques (avec barre anti-roulis en

318i). On trouve des freins à disque devant (disques pleins, au contraire de l'ancienne 320i et de la 323i) et des tambours derrière (au contraire de la 323i). Le petit volant à 4 branches agit en 4 tours sur une crémaillère ZF, au contraire des gros modèles de la même marque. La série 3 n'existe qu'en deux portes, ce que certains n'ont toujours pas compris après 5 ans, et offre l'habitabilité d'une vaste 2+2 plutôt que celle d'une berline.

La 318i se distingue des modèles 6 cylindres par sa calandre à deux phares seulement, mais à iode H4.



## MOTEUR

Le 4 cylindres retravaillé donne un couple de 145 Nm à 4.500 t/m (quelque 130 Nm dès 2.000 t/m selon le graphique) et 105 ch à 5.800 t/m. On peut

comparer ces valeurs à celles de l'ancien 1800 à carburateur, qui continue sa carrière, remanié lui aussi (chambres de combustion), dans la nouvelle 316-1800 et dans la 518 ; mais on peut également les comparer à ce que le constructeur annonçait il y a 4 ans pour les 320 et 320i 4 cylindres : voici cette comparaison en bref, avec les performances selon l'usine.

	<b>320i</b> 4 cyl.	<b>320</b> 4 cyl.	<b>318i</b> 4 cyl.
<b>Poids</b>	1.050 kg	1.050 kg	1.030 kg
<b>Cylindrée</b>	1.990 cc	1.990 cc	1.766 cc
<b>Compression</b>	9,3 : 1	8,1 : 1	10,0 : 1
<b>Puissance</b>	125/5700	109/5800	105/5800
<b>Couple</b>	172/4350	157/3700	145/4500
<b>Alimentation</b>	K-Jetronic	Solex	K-Jetronic
<b>Boîte de vitesses/pont</b>	4v./3,64	4v./3,91	4v./3,91
<b>Vitesse à 1000 t/m</b>	29,8 km/h	27,7 km/h	27,7-28,15
<b>Vitesse maxi</b>	182	170	171
<b>0-100 km/h</b>	9,9	11,2	11,5
<b>1 km départ arrêté</b>	31,5	32,8	33,0

En fait, il arrive parfois que les BMW marchent mieux à l'essai que selon l'usine. C'est ce que nous avons vérifié cette fois encore avec une accélération de 0 à 100 km/h en 10,1 secondes ; 31,5 secondes sur 1000 m et 180,3 km/h maxi. La revue allemande Auto-Motor und Sport a relevé de son côté 0-100 en 10,7 ; 32,4 et 178,2. Peut-être nos chiffres, plus étonnants encore, doivent-ils quelque chose au fait que notre voiture d'essai avait l'option des Michelin XVS de 185/70 HR 13 sur jantes acier de 5 1/2 x 13 (au lieu de 165 HR 13), qui allongent un peu la démultiplication finale (de 27,77 à 28,15 km/h) — mais en tout cas j'ai un peu l'impression que BMW a volontairement annoncé des chiffres un petit peu « pessimistes », afin de ne pas trop vexer les propriétaires de 6 cylindres !

Par rapport à une 320-6 cylindres, Auto-Motor und Sport a effectivement mesuré des temps de reprise à bas régime en 3ème et 4ème vitesse sensiblement meilleurs, ce que notre propre essai confirme.

A l'usage, le nouveau propulseur se caractérise par plusieurs avantages. Son efficacité au démarrage à froid et en progression à froid, qui passent totalement inaperçus grâce à l'injection, mais aussi à l'allumage électronique sans rupteurs. Une très agréable souplesse à bas et moyen régimes, c'est-à-dire à partir de 1.800-2000 t/m, qui permet de travailler en tout agrément dans la zone des 2.500-3000 t/m lorsque le trafic l'encourage... comme dans une 528i.

Le plus beau, cependant, tient à ce que BMW a réussi à préserver aussi le brio traditionnel de ses mécaniques à haut régimes. Celle-ci monte allègrement, sans stress, pour ne s'arrêter qu'au limiteur de régime qui fonctionnait dans notre cas à 6.440 t/m (vitesse maxi !).

La seule remarque « négative » à l'égard de la motorisation de la 318i en découle, d'ailleurs, et nous y viendrons au chapitre transmission. Pour le reste, voyons la consommation. Sur l'ensemble de l'essai, nous avons mesuré une consommation moyenne de 10,6 l/100 km, et il semble que la 318i demeure dans une fourchette très étroite indépendamment du type de conduite adopté, puisque le plein utilisé pour les deux séances de chronométrages s'est épuisé à un rythme à peine supérieur aux 11 l/100 km, tandis que notre meilleur plein, en conduite quotidienne, s'est soldé à 10,2 l/100 km (avec plusieurs démarrages à froid, de la ville, etc).



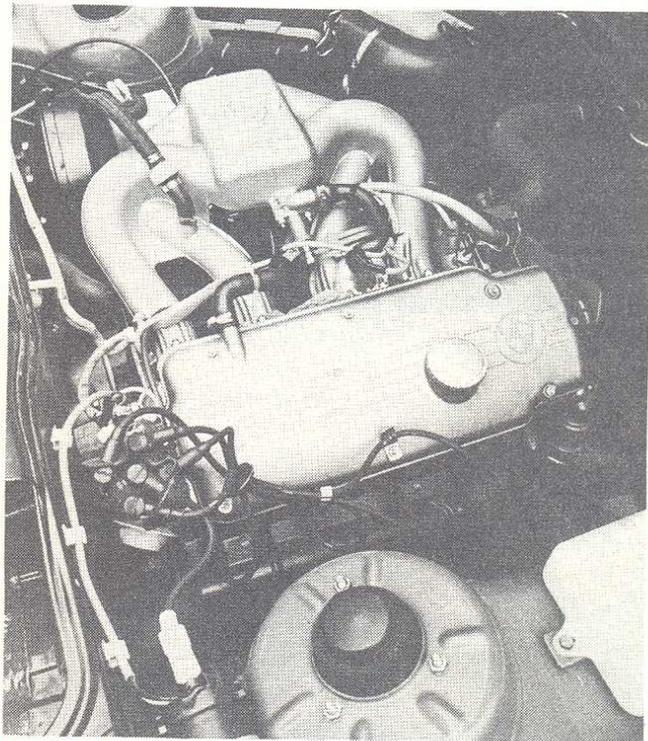
**TRANSMISSION**

De série, la 318i est équipée de l'excellente petite boîte 4 vitesses Getrag et du pont de 3,91 : 1. C e l a

lui donne une demultiplication de 27,77 km/h à 1000 t/m avec les pneus de 165/80, de 28,15 km/h dans notre essai.

**LES CHIFFRES**

**Consommation moyenne pendant l'essai..... 10,6 l./100 km**  
**Extrêmes..... de 10,0 à 11,5 l./100 km**  
**Vitesse maximale..... 180,3 km/h**  
**1 km départ arrêté..... 31,5 sec.**



Le 4 cylindres retravaillé donne un couple de 145 Nm à 4500 tr/min et 105 ch à 5800 tr/min.

**LES QUALITES**

- Excellent rapport performances/consommation.
- Très bonne souplesse du moteur à bas régime.
- Qualité de conception/construction/finition en général.
- Agrément de conduite.

**LES DEFAUTS**

- Insonorisation perfectible.
- La 5ème vitesse surmultipliée devrait venir de série.
- Suspension arrière assez dure.
- Embrayage manquant un peu de progressivité au démarrage.

## 1. Moteur (avant longitudinal)

Nombre et disposition des cylindres	4 en ligne
Cylindrée	1.766 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	10 CV
Alésage x course	89,0 x 80,0 mm
Nombre de paliers de vilebrequin	5
Taux de compression	10,0 : 1
Type de carburant préconisé	super
Puissance DIN	77 kW (105 ch) à 5.800 t/m
Couple maximum DIN	145 Nm (14,8 mkg) à 4.500 t/m
Bloc moteur	fonte
Culasse	en alliage léger
Refroidissement	par liquide
Circuit hermétique de refroidissement	oui
Ventilateur	oui
Alimentation	injection indirecte mécanique Bosch K-Jetronic
Choke	automatique
Distribution	1 arbre à cames en tête (chaîne)
Batterie	12 V-36 Ah
Charge batterie	alternateur 910 W
Limiteur de régimes	oui, vers 6.300-6.700 t/m

## 2. Transmission (aux roues arrière)

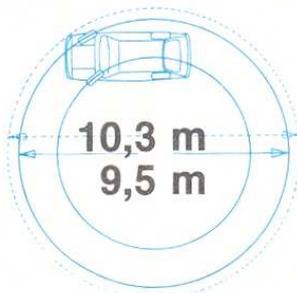
Type	manuelle
Nombre de vitesses AV	4
Lévier de vitesses	au plancher
Embrayage	F + S monodisque à diaphragme
Pont	couple conique hypoïde
Rapports boîte de vitesses et pont :	
1ère	3,764 : 1
2ème	2,043 : 1
3ème	1,320 : 1
4ème	1,000 : 1
Marche arrière	4,096 : 1
Pont	3,910 : 1

### VITESSE MAXIMALE

	Compteur	Réel	Régime corresp. réel	Compte-tours véhicule
4ème (2 sens)	183	180,3	6400 tr/min	6400
(1 sens)	184	181,3	6.440 tr/min	6450
3ème	144	137,0	6440 tr/min	6450
2ème	95	88,0	6440 tr/min	6450
1ère	53	48,0	6440 tr/min	6450

## 3. Châssis

Type	monocoque
Suspension avant	jambes type McPherson, bielle inférieure transversale simple, ressorts hélicoïdaux + butées caoutchouc, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis.
Suspension arrière	roues indépendantes, triangles obliques, jambes élastiques à ressorts hélicoïdaux, et ressorts supplémentaires caoutchouc, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis
Direction	ZF crémaillère
Diamètre de braquage entre murs entre trottoirs	



Nombre de tours volant butée à l'autre	3,5
Freins	disques avant tambours arrière, servo, limiteur de pression
Double circuit de freinage	oui
Action du frein à main	roues arrière

## 4. Dimensions & Poids

Empattement	2563 mm
Voie avant/arrière	1366/1373 mm
Longueur hors tout	4355 mm
Largeur	1610 mm
Hauteur	1380 mm
Garde au sol	145 mm
Volume du coffre maxi	400 dm <sup>3</sup>
mini	—
Poids de la voiture à vide	1.030 kg
Rapport poids avant/arrière	55/45
Charge admissible	420 kg
Max. remorque non freinée	500 kg
Max. remorque freinée	1.200 kg
Pneus	Michelin XVS 185/70 HR 13
Jantes	5 J x 13
Pression des pneus recommandée :	
avant	1,9 bar
arrière	2,0 bars
Capacité eau	7,2 litres
carburant	58 litres
huile moteur	4,25 litres

## 5. Conditions de l'essai

Date	17/11 — 1/12/80
Kilométrage véhicule au départ	4.409 km
Kilométrage effectué	1.179 km
Poids de la voiture lors des essais	1.140 kg
Température	5° C
Pression atmosphérique	1080 mb
Vitesse du vent	2 km/h
Pression des pneus avant	1,9 bar
arrière	2,0 bars
Surface de la route	macadam

## 6. Facteurs de performances

Puissance spécifique	59,5 ch/l
Rapports poids/puissance :	
à vide	9,8 kg/ch
en charge	13,8 kg/ch
Vitesse à 1000 tr/min dans le plus haut rapport	28,15 km/h

## 7. Performances

400 m. départ arrêté	16,6 sec.
1 km. départ arrêté	31,5 sec.
Reprise à 40 km/h en 4 <sup>e</sup> 400 m.	19,2 sec.
Reprise à 40 km/h en 4 <sup>e</sup> 1 km.	35,8 sec.

## 8. Garantie

Du constructeur ou de l'importateur 1 an, pièces et main d'œuvre, kilométrage illimité	
1 <sup>er</sup> entretien	1000 km
Entretiens suivants	7.500 (vidange) — 1.500 (entretien inspection)
Nombre de points de service	90

## 9. Prix (hors TVA)

Véhicule de l'essai	259.500 F
Suppléments :	
Pneus XVS 185/70 H13 sur jantes acier 5 1/2 J x 13	—
Compte-tours + montre digitale	3.800 F
Boîte 5 vitesses surmultipliée	10.500 F

## 10. Frais d'exploitation

Assurance RC	15.579 F
Taxe 19,50 %	3.038 F
Frais (police + quittance)	50 F
Total	18.667 F
Taxe de circulation	4.884 F (taxes locales comprises)



*Il n'est sans doute pas nécessaire de revenir en détail sur l'architecture d'un modèle qui tient la vedette depuis son lancement en 1975.*

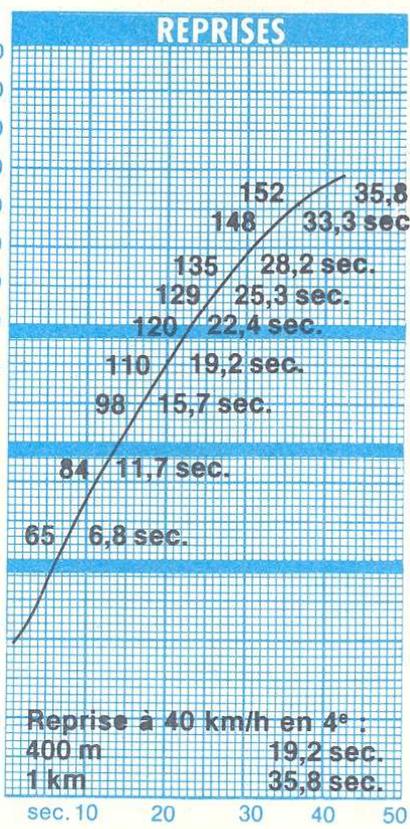
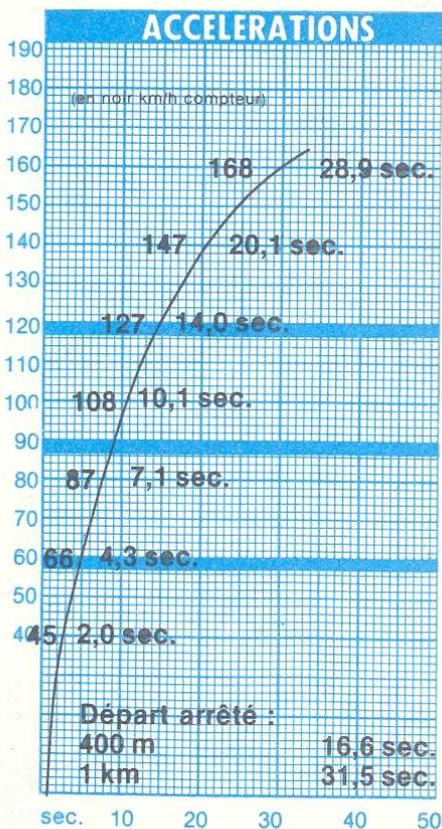
C'est à la fois agréablement « court » à bas et moyens régimes, et malheureusement trop court pour l'autoroute. En effet, on peut aller jusqu'à toucher le limiteur de régime en 4ème à la vitesse maxi, mais surtout cela donne un régime de 4.260 t/m à 120 km/h et ce régime correspond à la période de plus forte résonance du moteur. Le niveau sonore dans l'habitacle à cette vitesse est excessif.

BMW offre en option le choix de trois autres boîtes de vitesse : la 5 « sport » (5ème = 4ème de série), la 5 économique (5ème over-drive) et la ZF automatique. Si la boîte sportive nous paraît très superflue, la 5ème surmultipliée s'annonce par contre comme idéale

avec sa démultiplication finale de 34,96 km/h (pour les 185/70). A 120 km/h elle abaisse donc le régime à 3.430 t/m. Le bruit doit s'en trouver nettement réduit, mais aussi la consommation, comme le montre le test ECE :

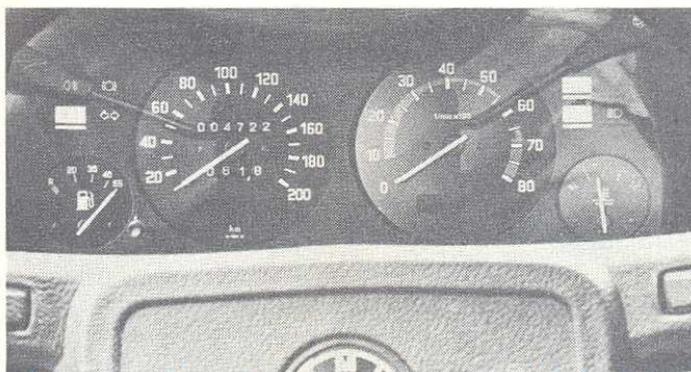
	318i 4v.	318i 5v E	318i 5v S	318i BA3
consommation l/100 km à				
90 km/h	7,1	6,3	7,1	7,5
120 km/h	9,1	8,4	9,1	9,9
en cycle urbain	10,4	10,4	11,5	9,3

L'option, heureusement, ne coûte relativement pas cher : 10.500





Le tableau de bord de la BMW 318i est exemplaire. Le compte-tours ne vient remplacer qu'en option la grande montre analogique.



Dans ce cas, il a maintenant une petite montre digitale à chiffres rouges dans le bas du cadran.

## EQUIPEMENT

### 1. Extérieur

Butoirs caoutchouc.....	oui
Protection caoutchouc voiture.....	oui
Nombre de projecteurs.....	2
Projecteurs à iode.....	halogènes H4
Essuie/lave-glace phares.....	non (option)
Phares anti-brouillard avant.....	non (option)
Projecteurs longue portée.....	non (option)
Projecteur (s) de recul.....	oui
Sens ouverture capot moteur.....	de l'AR vers l'AV
Verrouillage capot moteur.....	oui
Eclairage compartiment moteur.....	oui
Ouverture intérieure coffre à bagages.....	non
Eclairage coffre à bagages.....	oui (indirect)
Position roue de réserve.....	à plat dans le coffre
Verrouillage bouchon de carburant.....	oui
Rétroviseur (s) extérieur (s).....	oui
Commande intérieure de celui (ceux)-ci.....	oui (électrique)
Essuie/lave-glace lucarne arrière.....	non
Signal lumineux ouverture des portes.....	non
Pare-brise en verre feuilleté.....	oui

### 2. Intérieur

Sièges avant séparés.....	oui
Inclinaison dossier sièges avant.....	oui
Position couchette.....	oui
Réglage hauteur des sièges.....	non
Garniture de sièges.....	velours
Autre(s) possibilité(s) (options).....	oui (cuir)
Appuis-tête sièges avant.....	oui
arrière.....	non
Banquette arrière rabattable.....	non
Accoudoirs avant latéraux.....	oui
central.....	non
Accoudoirs arrière latéraux.....	oui
central.....	non
Poignées de maintien avant.....	oui
arrière.....	oui
Recouvrement plancher.....	moquette
Position frein à main (de sécurité).....	au plancher
Crochets porte-vêtements.....	oui
Rétroviseur jour/nuit.....	oui
Pare-soleil orientable.....	oui
Miroir de courtoisie.....	oui
Cendrier avant.....	oui
Cendrier (s) arrière.....	oui
Pochette (s) pour cartes.....	oui
Vide-poches.....	oui
Boîte à gants.....	oui
Verrouillage central des portes.....	non
enfants portes arrière.....	— —
Plafonnier (s).....	oui

Lampes (s) de lecture.....	non
Toit ouvrant.....	non (option)
Lève-vitres électriques.....	non (option)
Vitres teintées.....	non (option)
Nombre de clés à utiliser.....	1

### 3. Tableau de bord

Jauge de carburant.....	oui
Jauge d'huile.....	non
Manomètre de pression d'huile.....	non
Thermomètre d'huile.....	non
Thermomètre liquide refroidissement.....	oui
Ampèremètre.....	non
Compte-tours.....	oui, (option)
Montre.....	oui
Compteur journalier.....	oui
Lampe-témoin pour :	
frein à main.....	oui
usure plaquettes de frein.....	oui
niveau réservoir freins.....	oui
choke.....	non
projecteurs ville.....	oui
route.....	oui
clignoteurs.....	oui
pression d'huile.....	oui
température liquide refroidissement.....	oui
charge de la batterie.....	oui
ceintures de sécurité.....	non
réserve carburant.....	oui
Signal acoustique ceintures sécurité.....	non
Accélérateur à main.....	non
Réglage éclairage tableau de bord.....	oui
Lave-glace.....	électrique
Commande lave-glace.....	au volant
Commande essuie-glace.....	au volant
Nombre de vitesses essuie-glace.....	2
Balayage intermittent.....	1
Réglage chauffage.....	oui
Soufflerie.....	oui
Nombre de vitesses.....	3
Ventilation (nombre d'ouïes).....	8
Conditionnement d'air.....	non (option)
Allume-cigares.....	oui
Klaxon(s).....	oui, (4 touches au volant)
Volant réglable en hauteur.....	non
en longueur.....	non
Feux de détresse.....	oui
Dégivrage lucarne arrière.....	oui
Ceintures de sécurité avant.....	oui
arrière.....	oui
Régulateur de vitesse.....	non
Prééquipement radio.....	non
Radio.....	non

FB + TVA — mais elle pourrait sans doute coûter encore moins cher si BMW prévoyait de la monter en série, ce qui ressemble à une bonne idée. Enfin, l'embrayage de cette 318i nous a paru manquer un petit peu de progressivité au démarrage — ou est-ce dû au fait que le moteur est réglé sur un ralenti très bas ?



## DIRECTION

Quoiqu'il faille 4 tours du petit volant (de 38 cm) pour amener la crémaillère ZF de butée à butée, en pratique on n'a jamais le sentiment d'une démultiplication si élevée. La direction se révèle plutôt directe, précise, et elle communique aux poignets du conducteur un bon sentiment de la route. Elle n'est pas assistée, mais BMW a trouvé un bon compromis entre la légèreté à vitesse de route et le poids dans les manœuvres de stationnement. Le volant, doté comme dans toutes les BMW de 4 touches klaxon sur les branches, tombe bien en main, juste à la hauteur voulue (ni le siège ni le volant ne se règlent en hauteur), et avec la bonne inclinaison, très réduite.



## FREINS

Même sans l'équipement plus puissant de la 323i (disques ventilés devant et disques pleins derrière), la 318i ralentit aussi bien qu'elle accélère. Si bien que l'on peut effectivement, sur sol mouillé, bloquer assez facilement les roues avant en fin de freinage. Toutefois, la pédale contient tant de feeling et de progressivité que le conducteur peut rapidement doser la pression pour rester en deçà du blocage.



## TENUE DE ROUTE

Elle demeure dans le style typique de BMW. C'est-à-dire, comme depuis le début de la série 3, plus touristique et progressive qu'au bon vieux



Le chauffage se règle avec précision. On peut simultanément amener de l'air frais soit aux ouïes latérales, soit aux ouïes centrales, soit aux ouïes qui sont situées sur le dessus du tableau de bord.



Le grand rétroviseur extérieur à commande électrique de série permet une excellente visibilité.

## PRIX DE CERTAINES PIÈCES DÉTACHÉES

(sans montage)

### A. Mécanique

	BMW 318i	ALFA ROMEO Giulietta 1.8	AUDI 80 GLE	SAAB 900 GLS TM3
1. Cartouche filtre huile.....	158	271	164	227
2. Cartouche filtre air.....	225	373	258	400
3. Roue.....	1 185	1 170	1 262	2 285
4. Disque d'embrayage avec plateau et butée.....	4 753	8 122	3 530	4 417
5. Garniture freins avant (2).....	809	878	1 573	1 617
6. Garniture freins arrière (2).....	326	854	408	504
7. Pot et tuyau échappement (depuis collecteur).....	4 708	6 286	11 275	5 886
8. Amortisseurs avant (2).....	2 441	2 114	3 640	2 098
9. Amortisseurs arrière (2).....	2 768	2 114	2 844	2 468
10. Un projecteur (phare complet).....	1 315	4 244	2 878	6 019

### B. Carrosserie

1. Capot.....(non peint)	9 366	11 021	7 482	12 135
2. Aile avant.....(non peint)	3 390	3 475	2 835	5 962
3. Aile arrière.....(non peint)	5 415	5 490	3 939	13 996
4. Panneau flanc arrière.....(non peint)	2 219	357	—	5 962
5. Couvercle de coffre.....(non peint)	5 878	7 716	4 450	11 307
6. Portière brute avant.....(non peint)	6 951	9 605	6 063	10 755
7. Pare-brise.....	3 031	4 500	2 690	5 165
8. Pare-chocs avant.....	4 990	6 846	2 773	13 075
9. Pare-chocs arrière.....	5 519	7 749	2 773	13 075
10. Balais d'essuie-glace (2).....	472	500	508	510

TOTAL (prix hors TVA).....	65 919 F	87 685 F	61 345 F	117 863 F
Prix de la voiture neuve (Base).....	259 500 F	259 000 F	263 500 F	308 900 F

temps des 2002, mais toujours beaucoup plus vive que la moyenne des berlines de la catégorie. Un comportement que je ne peux mieux décrire qu'en l'appelant « viril », avec une légère tendance au survirage. Elle répond avec une saine nervosité et possède tout ce qu'il faut pour réjouir un pilote éveillé, fatigué de toutes ces molles sous-vireuses que l'industrie a conçues pour pallier aux insuffisances du conducteur moyen.



## CONFORT

Si j'ai trouvé des points faibles à la 318i, on peut les résumer tous à ce chapitre. Ils sont deux, en gros : la suspension arrière paraît courte et sèche, et pourrait mieux filtrer les chocs. Et toute la voiture paraît manquer d'insonorisant. Le moteur est un peu trop sonore à certains régimes, et la transmission se fait entendre. Pour le reste, on a une excellente position de conduite, dans un siège de type plutôt ferme mais bien dessiné. Le tableau de bord et toutes les commandes méritent une citation à ce chapitre parce qu'ils constituent une réussite ergonomique exemplaire : tout tombe exactement où il faut, et fonctionne avec le plus grand naturel.

Le chauffage atteint vite une excellente puissance, et se règle avec précision. En outre, on peut simultanément amener de l'air frais soit aux ouïes latérales, soit aux ouïes centrales, soit aux ouïes qui sont situées sur le dessus du tableau de bord, et qui ont le mérite de diffuser de l'air frais vers le haut de l'habitacle sans cependant l'envoyer dans la figure du conducteur : un raffinement exclusif à BMW. La visibilité est excellente dans toutes les directions et en toutes circonstances, grâce aux phares H4, à d'excellents essuie-glaces avec fonction intermittente, silencieux, et grâce à un grand rétroviseur extérieur à commande électrique de série (un second peut venir à droite, en option).

L'habitabilité arrière, comme l'accès, sont ceux d'une vaste 2 + 2 comme déjà dit, mais le dossier du siège à basculer se manœuvre facilement.



## CARROSSERIE

L'essentiel est connu. La 318i peut avoir en option un toit ouvrant métallique, ainsi que les vitres arrière à compas. Le capot moteur s'ouvre d'arrière en avant, avec un mécanisme de sécurité à double mouvement. Le capot du coffre peut être verrouillé ou pas, grâce à un mécanisme à poussoir (toutes les serrures de la BMW fonctionnent avec une seule et même clé). Le coffre lui-même, outre la classique petite trousse d'outillage fixée sous le capot, contient la roue de secours sous le fond, et une belle quantité de valises (illustration). Il est éclairé par de petites fenêtres dans les boîtiers des feux arrière (également en photo) et sa forme n'est perturbée que par le tuyau de remplissage du réservoir de 58 l.



## ACCESSOIRES

De la carrosserie aux accessoires, le trait d'union se trouve dans la qualité de construction et d'assemblage, et dans la finition, toujours exemplaires, et qu'il faut bien signaler parce que ces qualités continuent de distinguer la petite BMW par rapport à toutes ses rivales, fussent-elles aussi considérables que, à prix voisin, les Audi 80 GLE ou Jetta GLI : dans celles-là, remarquables par ailleurs, on a toujours par comparaison un sentiment général de légèreté (qui se vérifie sur la balance) beaucoup plus « grande série ».

Le tableau de bord exemplaire de la BMW 318i comporte de série le thermomètre d'eau et le totalisateur kilométrique partiel (en plus du minimum classique), mais le compte-tours ne vient remplacer qu'en option la grande montre analogique. Dans ce cas, il a maintenant une petite montre digitale à chiffres rouges dans le bas du cadran.

## LA BMW 318i FACE A SES RIVALES

### 1. Kilomètre départ arrêté en secondes

BMW 318i	31,5
ALFA GIULIETTA 1.8	31,9
AUDI 80 GLE	—
OPEL ASCONA 2.0 E	—
SAAB 900 GLS TM3	—

### 2. Consommation moyenne de l'essai en l./100 km

BMW 318i	10,6
ALFA GIULIETTA 1.8	12,8
AUDI 80 GLE	—
OPEL ASCONA 2.0 E	—
SAAB 900 GLS TM3	—

### 3. Consommation (ECE) à 90 km/h en l./100 km

BMW 318i	7,1
ALFA GIULIETTA	7,4
AUDI 80 GLE	6,7
OPEL ASCONA	7,0
SAAB 900 GLS	7,2

### 4. Consommation (ECE) à 120 km/h en l./100 km

BMW 318i	9,1
ALFA GIULIETTA 1.8	10,1
AUDI 80 GLE	8,6
OPEL ASCONA 2.0 E	9,4
SAAB 900 GLS TM3	9,7

### 5. Consommation (ECE) en cycle urbain en l./100 km

BMW 318i	10,4
ALFA GIULIETTA 1.8	13,2
AUDI 80 GLE	12,3
OPEL ASCONA 2.0 E	11,5
SAAB 900 GLS TM3	12,7

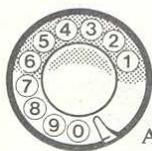
Les essais détaillés de certains véhicules utilisés dans les tableaux comparatifs ci-dessus sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en page 78.



La 318i se distingue des modèles 6 cylindres par sa calandre à 2 phases seulement, mais à iode H4.

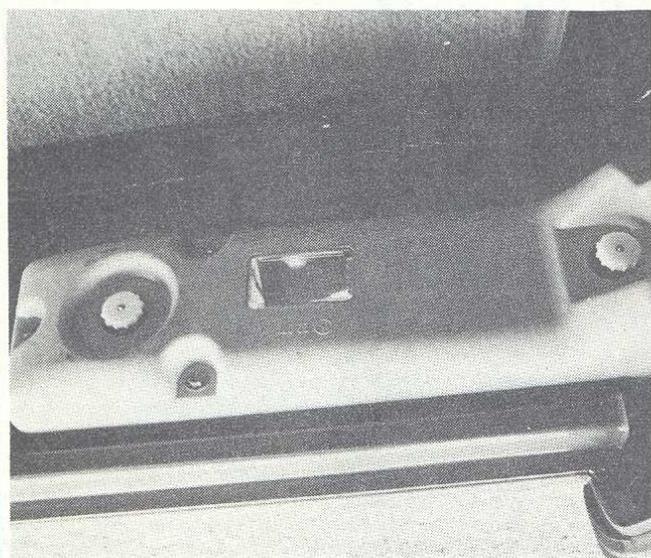


Le coffre contient la roue de secours sous le fond et une belle quantité de valises (321 litres).



### ENTRETIEN ET APRES VENTE

Après le premier entretien vers 1000 km, la fréquence des vidanges passe à 7.500 km, et 15.000 pour les véritables entretiens. La résistance de la carrosserie à la corrosion est garantie 6 ans, tandis que la garantie mécanique dure 1 an, pièces et main d'œuvre, pour un kilométrage illimité. Le réseau BMW belge compte quelque 90 agents.



Le coffre est éclairé par de petites fenêtres dans les boîtiers des feux arrière.



### CONCLUSIONS

Malgré les limites de sa conception — seulement 2 portes — la BMW « série 3 » continue de jouir en Belgique d'un succès bien plus large que ses volumes de vente. C'est elle qui apparaît le plus dans les souhaits d'achat des automobilistes toutes marques dans nos référendums de propriétaires (et les VW Golf dans la catégorie inférieure). L'essai nous force à reconnaître le fondement de ce succès. Avec la 318i, BMW a réalisé un nouveau compromis très convaincant : à des performances toujours très brillantes, ils ont réussi à ajouter une consommation très raisonnable, et une flexibilité du moteur très agréable en ville et dans une conduite touristique. Son équipement de série est assez complet pour ne pas exiger de nombreuses options. La voiture de l'essai en avait deux, intéressantes : les pneus 185/70 et le compte-tours, mais à un acheteur éventuel il faudrait conseiller impérativement la boîte 5 vitesses surmultipliée. BMW devrait améliorer l'insonorisation du modèle, aux bruits de moteur et de transmission surtout, afin de l'amener au niveau de raffinement qui caractérise les autres aspects de la voiture. Enfin, de nombreux automobilistes trouveront la suspension arrière dure, mais là nous voyons moins bien comment BMW pourrait la modifier sans altérer en même temps le comportement routier.

Jen Jacques RENAUX