

RENault FUEGO • ALPINE A110 1300 • SIMCA MARLY • BMW 324 • PANhard DYNA K • DAUPHINE • BUCCIALLI • Mensuel - Volume 5 - Numéro 47 - Juin 1999 - 30 F - ISSN 1262-4357

GAZ LINE



Technique

Peinture à l'Epoxy p. 18

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

Panhard Dyna K

Restauration

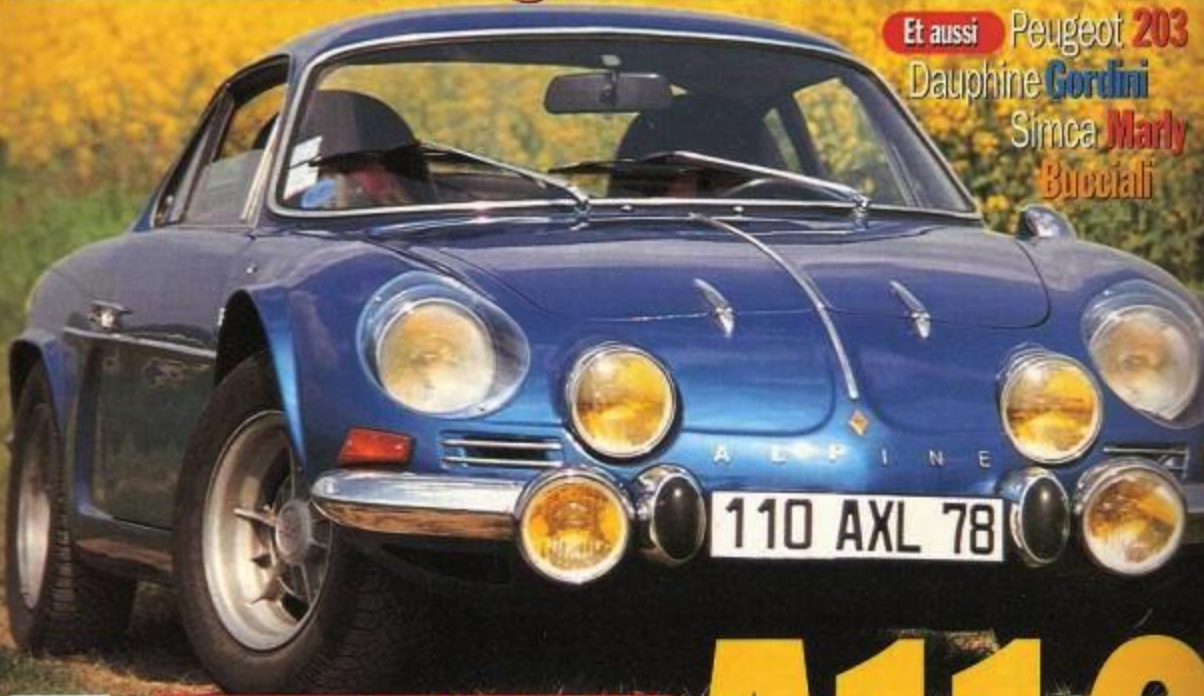
p. 12

Guide d'achat Renault

Fuego p. 35

Essai BMW 3.23i

JCG Alpina p. 25



Et aussi Peugeot 203
 Dauphine Gordini
 Simca Marly
 Buccialli

V-85 préparée ou fausse 1300 G

Alpine A110



TALON-POINTE

BMW 323i

BMW 323i "JCG" Alpina Furieuse gavée aux hormones !

Dotée d'un excellent comportement, la 323i Alpina maîtrise bien les roules et son amortissement est au dessus de tout soupçon. Conséquence de cette efficacité redoutable : elle est très vive à la limite et réclame une certaine prudence sur sol "gras".



Pour succéder à la mythique série "02", rien ne vaut le **dopage.**

TALON-POINTE
BMW 323i

Le spoiler avant, ajouté pour permettre un meilleur refroidissement des freins, s'intègre parfaitement à la ligne agressive de la 323i.

Dans un genre musclé, la **préparation JCG Alpina** est, sans doute, ce qui mar

TALON-POINTE BMW 323i

En 1975, BMW doit remplacer la série "02", devenue en dix ans le symbole du renouveau de la marque bavaroise. Succéder à ce coach "classique" et performant n'allait pas, en toute logique, être chose facile, et BMW a dû mettre les petits plats dans les grands pour créer son nouveau fleuron d'entrée de gamme de tous les arguments qui devaient, en toute logique, lui assurer le succès.

Moitié berline, moitié coupé, la série "02" avait su, avec deux portes seulement, emporter les suffrages d'une clientèle exigeante, avide de qualité, de performances et d'image représentative d'une certaine classe supérieure. Posséder une BMW était devenu un signe de distinction sociale.

La nouvelle compacte de BMW s'inscrit logiquement dans le sillage de sa devancière. Dotée de deux portes, d'un couvercle de malle AR "plaf", elle se fonde néanmoins dans l'air du temps et adopte les lignes à la fois douces et agressives caractéristiques de la série 3, berline de standing réservée, par son tarif élitiste, à un public restreint. La petite BMW d'origine et gagne en classe ce qu'elle a perdu en caractère pur, au moins au début. En 1975, lorsqu'elle succède à la série "02", la série 3 reprend en effet les mécaniques de cette dernière. Des quatre cylindres

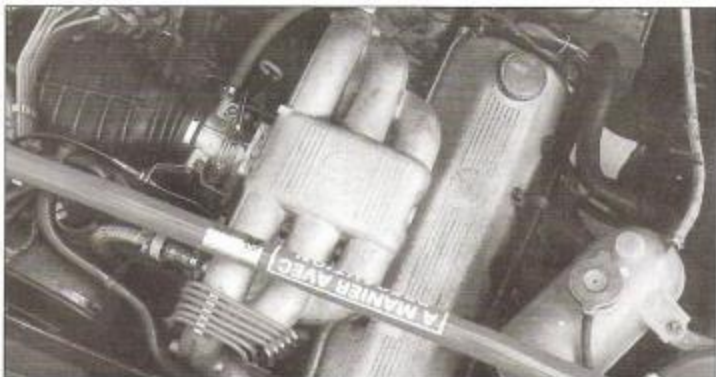
de la moyenne et une qualité de construction qui fait désormais la différence, à côté des productions italiennes concurrentes, lesquelles abordent alors une irrésistible dégringolade en termes de qualité mais aussi de ventes et d'image. L'image, voici ce qui fait la force de cette solide BMW, assez compacte pour ne pas jouer les grosses bourgeoises et suffisamment performante pour se démarquer de la concurrence... sur la route. Mais les anciens possesseurs de série "02" attendaient

propulse grâce à ses 143 chevaux, à plus de 190 km/h. La 2002 Ti a enfin trouvé dignes descendantes. Survolant la catégorie par ses performances hors du commun, la dernière BMW peut même prétendre au titre de sportive, inquiétant du coup la très vélocé Golf GTI, qui a trouvé en elle une redoutable concurrente, même si les deux autos n'ont pas la même vocation... ni tout à fait le même prix ! Car les BMW série 3 font payer chez leurs qualités : au début des années 80, la 323i

lence de prix. Pas donnée, tout de même, cette "petite" bête. Dire que la 323i en offre pour son argent, notamment grâce à son fabuleux six cylindres, serait peut-être exagéré. Disons qu'elle fait payer une certaine image de luxe. Une "griffe" devenue synonyme d'un prestige fait de dynamisme et symbole d'un mode de vie recherché. Mais la BMW, en bonne teutoonne, se fait d'abord sérieuse, et son catalogue publicitaire n'oublie pas, pour tenter de justifier le tarif élitiste, d'insister sur les efforts

"Junior team". Une formule de "promotion" qui aligne une brochette de 320 Groupe 5, animées par des quatre cylindres dérivés du moteur de la 318, et développant plus de 250 chevaux. De véritables silhouettes, sur lesquelles le département Motosport du constructeur allemand exprime ses immenses possibilités, et son savoir faire d'orfèvre. Cette vitrine, indispensable pour soutenir une gamme aux performances de premier ordre, est le reflet presque fidèle du sentiment que dégagent les séries 3 sur la route. Une calandre mécaniquement inclinée, des jantes larges, deux doubles optiques sur les modèles de luxe, une ligne à la fois douce et agressive et une sonorité mécanique sans équivoque : les séries 3 sont de redoutables routières, des abonnées de la file de gauche !

Doter des autos du segment moyen de moteurs six cylindres (la série 3 recevait, un peu après la 323, un six cylindres de seulement 2 litres, équivalent à la 320) était un pari osé, mais qui a en outre permis de "tirer" la gamme vers le haut, creusant définitivement un fossé avec l'ancienne palette des "02", larguée par cette débâche de technicité et de performances. L'âme des séries 3 première mouture est donc, et sans aucun doute le fameux, "six en ligne", une vieille connaissance chez BMW, puisque ces mécaniques reconnues



Le six cylindres en ligne est le cœur de cette 323i. Souple et puissant, il s'exprime d'une si belle voix que l'on se surprend volontiers à jouer de la pédale des gaz, pour le seul plaisir de l'oreille.

à la bête qui se découvre violente et diabolique. Un véritable mister Hyde !



Le ressort "spaghetti" à six sorties séparées est la partie émergée de la préparation complète dont profite cette mécanique.



La barre antirapprochement n'est pas d'origine, mais elle renforce encore la précision d'un train avant véritablement diabolique.



Rengée sous le couvercle de malle arrière, la boîte à outils d'origine BMW démontre le soin apporté à la finition et à l'équipement de cette puissante routière sportive.

en ligne réputés tant pour leurs performances que pour leur fiabilité. En 1600, 1800 ou 2 litres, répondant respectivement aux dénominations 316, 318 et 320, le nouveau coach ne présente donc aucune évolution mécanique, et les performances sont même en léger recul, la faute au poids plus généreux de la nouvelle auto. Toutefois, et cela semble logique, les trains roulants et le freinage ont progressé, donnant ainsi à la série 3 des aptitudes supérieures à celles de son aînée.

Vite, un moteur !

L'intérieur adopte une ambiance proche de celle de l'ancienne génération, avec un tableau de bord en plastique noir et une austérité générale qui ne prête pas à sourire. Pas besoin d'être spécialiste pour constater également une finition au des-

un moteur plus puissant, capable de marquer plus nettement le progrès par rapport au précédent modèle. Leur impatience n'est satisfaite qu'en 1977 avec l'éclosion d'un tout nouveau bloc, disposé longitudinalement sous le capot AV, et doté de six cylindres ! D'une cylindrée de 2,3 l, ce moteur anime le véritable porte-drapeau de la gamme, la 323i, qui il

vaut plus de trois fois le prix d'une 2 CV (ce qui n'était pas si évident, dans la mesure où la Deuche n'est plus alors proposée qu'en séries limitées, à des prix qui étonnent encore aujourd'hui) et une fois et demie celui d'une Golf GTI. En France, il faut piocher dans le très haut de gamme, avec les Renault 30 V6 ou CX 2400 pour trouver une équiva-

réalisés en matière de sécurité passive et active, dans le cadre d'une étude baptisée "le système BMW de sauvegarde de la vie". Rien que ça ! « Ce que l'on acquiert avec les BMW compactes au titre de la sécurité n'est pas bon marché, mais ce que l'on y gagne est incalculable », vante ainsi le dépliant de la marque, une brochure sans fioritures superflues, qui s'arrête également sur les succès de BMW en compétition, présentés comme une véritable « profession de foi en faveur de l'efficacité ».

La course en tête

Du papier glacé à la réalité, il n'y a qu'un pas. BMW s'implique en compétitions et la série 3, à l'image de son inspiratrice spirituelle, s'illustre sur circuits, notamment grâce au

équipent les modèles haut de gamme de la marque depuis de nombreuses années déjà. Sous le capot de la (notamment) légère série 3, le six cylindres s'éveille et démontre un tout autre caractère, fait autant de souplesse que de puissance. Fleuron de cette gamme musculée, la 323i profite du plus gros moteur : un six cylindres de 2,315 cm³, capable d'entraîner l'auto à plus de 190 km/h dans un confort quasiment bourgeois. Les accélérations sont du même niveau, avec moins de 30 secondes au "mille". Néanmoins cette sportive en habit de bal est toute entière vouée au plaisir de conduire, même si ses géométries font vouloir suffisamment abstrait et de bon ton. Il s'agit tout de même d'une BMW !

Stéphane et sa 323i "Pour amateurs avertis"

« Je suis un fanatique de propulsions. La 323i, surtout dans cette configuration Alpina, a un tempérament rare, presque introuvable sur le marché automobile actuel. Le plaisir de la conduire est immense et, en plus, c'est une auto devenue peu courante. Trouver une belle 323i en état d'origine n'est pas évident. Cela renforce son intérêt. L'Alpina est faite de la plus noble matière. C'est une voiture très équilibrée, homogène. Du vrai travail de préparateur, dans lequel rien n'a été laissé au hasard, surtout pas ce qui ne se voit pas. Malgré son esthétique peu discrète, c'est tout le contraire d'un Tuning ! La disponibilité des pièces, nombreuses en occasion, et la fiabilité

générale font que l'on peut raisonnablement s'offrir une telle auto en second véhicule. Mais rouler tous les jours avec est quasiment impossible, elle consomme plus de 15 litres en usage... normal ! De part son comportement

exclusif et très délicat sur le mouillé, c'est une auto réservée aux amateurs avertis, aux familiers de la propulsion. » ■



Alpina dope la 323

Toutefois, les préparateurs spécialistes de la marque, reconnus pour leur soif de performances et d'efficacité, ont eu tôt fait d'ensorceler la petite bête, qu'ils trouvaient sans doute encore trop sage ! Ainsi, le célèbre transformateur préparateur allemand Alpina n'a pas laissé échapper une telle occasion de se faire plai-

re, et d'éléments mécaniques préparés, comme un moteur poussé à 173 chevaux, ou encore un amortissement profondément revu. C'est un de ces "monstres" que nous vous proposons de découvrir. Une 323i équipée du kit Alpina, mais volontairement discrète, car dépourvue des bandes décoratives qui courent d'origine sur les quatre

identique à celle des meilleures "JCG" Alpina, et promet l'ivresse des sens. Une vraie auto de préparateur, livrée telle quelle, à l'aube des années 80, à un client que l'on devine exigeant. Mais si le détail des améliorations apportées impressionne, ce qui surprend le plus, en réalité, c'est l'homogénéité de l'ensemble, la sensation que chaque élément modifié

Homogène, vivante, freinant des quatre fers, la 323i revue et corrigée par Giroix gagne

en appliquant des recettes éprouvées sur cette toute récente sportive. Mais bien avant que n'apparaisse, par le biais du garage du Bac, distributeur exclusif des BMW Alpina, les premières véritables série 3 Alpina "clés en main", il fut possible, grâce à la passion et aux compétences d'un certain Jean-Claude Giroix, responsable de la concession du Bac installé à Chermignères en région parisienne, de faire réaliser, sur commande et "à la carte" une 323 améliorée, grâce aux éléments distribués par Alpina et montés sur des autos neuves. Ainsi, sortirent de Chermignères un certain nombre de 323i "JCG" (pour Jean-Claude Giroix) très méchantes, équipées d'un bardage aérodynamique spécifique, de jantes de 15

côtés de la carrosserie. Certainement son propriétaire d'alors avait-il commandé une 323i orange aussi sobre que performante. Histoire de ridiculiser les quelques conducteurs peu prudents qui se seraient risqués à approcher la bête d'un peu trop près.

D'origine, la version Alpina en impose, avec son stock de stickers, son bequet en mousse sur la malle AR et son imposant spoiler fixé sous le pare-chocs AV, mais ne fait pas vraiment dans la discrétion. Plus "timide", le modèle pieusement conservé par Stéphane Quingio, son propriétaire actuel, ne reçoit qu'un déflecteur AV et de belles jantes en alliage de 15 pouces de diamètre. En revanche, la partie immergée est



Volant sport nouveau du cuir, tableau de bord facile, mais sans joie : Le (bon) ton est donné.



Les gros freins AV, des disques et étriers à quatre pistons, proviennent d'une Alpina B6. Puissance de freinage garantie, surtout avec les plaquettes Ferodo "Racing".



Le pommeau du levier de vitesses est spécifique aux versions Alpina. Le petit détail très "classé" qui renforce le sentiment d'empoigner une voiture d'exception.

a une incidence sur tel autre et que, au final, rien n'a été laissé au hasard. Un travail remarquable, bien loin de la simple amélioration. Cette auto a en effet été profondément repensée, et en ressort ainsi magnifiée.

173 chevaux !

Pour gagner 30 chevaux, le travail du préparateur a porté sur le haut du moteur. La culasse a été profondément retravaillée avec une modification de la forme des chambres de combustion, une augmentation du rapport volumétrique qui passe, par un simple rabotage du plan de joint, de 9,5 à 10,2. L'arbre à came adopte un nouveau profil augmentant sensiblement les temps d'ouverture et les levées de soupapes et, enfin, les pistons, restés d'origine, ont été légèrement retouchés, ainsi que la "tulipe" des soupapes et l'intérieur des sièges de soupapes. Dernière opération réalisée par l'équipe de Jean-Claude Giroix, l'alignement rigoureux des conduits d'admission et d'échappement (un "6 en 2" spécifique) sur la culasse. Grâce à ce travail minutieusement calculé, le six cylindres crache la bagatelle de 173 chevaux à 6.600 tr/min et s'autourne un régime maxi supérieur à 7.000 tours. Le couple, que l'on aurait pu penser sacrifié dans l'opération, progresse sensiblement, atteignant désormais la barre symbolique des 10 mg/l. Le moteur d'origine fournissait 19,4 mg/l à 4.500, sa valeur passe à 23,2 une fois préparé, le tout au même régime. D'excellentes

Les 320 et 323i étaient les seules à recevoir les doubles optiques rondes. Le privilège de la sportivité ?

boîte cinq, de préférence à rapports rapprochés, sans oublier d'adjoint le pont autobloquant, des options pas toujours faciles à obtenir, les délais de livraison pour des autos ainsi équipées étant souvent hallucinants. L'auto de Stéphane est (pour l'instant) dépourvue du différentiel à glissement limité et dispose de la boîte à cinq rapports "touristique". Si l'absence du pont sportif est un handicap en raison de la puissance généreuse, la boîte "sport", même si elle apporte un surcroît de sensations, ainsi que des reprises plus vigoureuses, n'est pas indispensable.

Côté liaisons au sol, le travail réalisé par l'équipe du Bac est proprement réjouissant. Autant la série 3, d'origine, n'affiche pas une rigueur digne des meilleures sportives de l'époque, par la faute d'une suspension trop typée tourisme, autant la 323 JCG excelle par son efficacité et, encore plus important, par une surprenante homogénéité. La direction, légère et précise, bien que non assistée est, malgré le poids conséquent du moteur, en tous points géniale. Depuis le volant, sportif avec son épaisse jante de cuir, le pilote "sent" bien le train directeur. Le volant semble directement relié aux roues, comme sur un kart : génial ! Le comportement dynamique s'inscrit dans la même logique de rigueur et de plaisir de conduite.

valeurs, qui traduisent le bon remplissage du moteur, et son meilleur fonctionnement sur toute la plage.

Boîtes : la grande salade

Ce six cylindres à sept paliers est relayé par la, ou plutôt les, boîtes d'origine. Car BMW proposait, pour ses 323, un choix de trois pignonnages. Une quatre rapports, une cinq rapports et une boîte cinq "sport", avec 1^{er} longue et une 5^{ème} qui n'est autre que le 4^{ème} rapport de la boîte cinq "normale". Dans les faits, le garage du Bac invitait les clients désireux de se faire préparer une 323 JCG, à opter pour une

TALON-POINTE BMW 323i



en puissance maîtrisée et en couple. Imposant la douce musique de son 6 cylindres.

Une adhérence latérale proprement étonnante, due aux gros pneus de 195/50/15 à l'AV et 205/50/15 à l'AR, montés sur des jantes de six et sept pouces de largeur, mais aussi aux amortisseurs spécifiques et à leurs ressorts à progressivité variable. Ces derniers sont conçus pour offrir un double visage à cette BMW : le confort est touristique à allure normale, la suspension absorbant en douceur les irrégularités de la chaussée, et l'auto devient diablement efficace lorsque les ressorts agissent dans leur partie "sportive". Capable d'engraiser de très forts appuis fidèles, telle quelle, pour affronter les contraintes d'un circuit, elle révèle un équilibre jusqu'alors insoupçonné sur une BMW série 3. Neutre, bien qu'un peu vive, conséquence logique de son efficacité, elle accepte d'être menée à un rythme très soutenu, accusant une prise de roulis infime et ne plongeant presque pas au freinage. Une excellente (nous pesons nos mots) propulsion à moteur avant ! Toutefois, sa configura-

tion ultra-sportive la rend très délicate sur le mouillé, où elle exige une bonne dose de pilotage ou... de prudence.

L'éveil des sens

Au point de vue freinage, rien à redire. Cette version très spéciale conserve les quatre disques d'origine, mais la limite de blocage est repoussée plus loin, grâce au "grip" des gros pneus et à leur diamètre plus important. L'endurance est également gagnante, les jantes généralement ventilées assurant un meilleur refroidissement des freins. Toutefois, l'auto que nous avons

prise en moins pour vous est encore mieux dotée, puisque les disques et étriers AV (à quatre pistons) sont identiques à ceux de l'Alpina B6, autrement plus "méchante". Et avec le renfort de plaquettes Perodo "Racing", le ralentissement devient carrément puissant !

La 323i JCG s'apprécie autant à allure modérée qu'en conduite intensive. Confortable, elle vous invite à profiter du velouté de son six cylindres, qui reprend dès les plus

bas régimes, s'exprimant d'une voix sourde et mélodieuse, tout en rappelant, à chaque action sur le volant, qu'elle est taillée pour l'attaque. Spontané, le moteur répond à l'appel du pied avec une réjouissante bonne humeur et vous transporte, au gré de ses irrésistibles montées en régime, dans la sphère des mécaniques d'exception. De coupleux, il devient réellement puissant passés 5.000 tours, et s'envole vers des horizons qu'il n'aurait jamais connus sans

un tel traitement de faveur. Assurément optimiste, l'aiguille du compte-tours approche tout de même les... 8.000 tours, dans un déchaînement musical qui impose le respect. Les accélérations sont si vigoureuses que le plaisir de monter les rapports devient vite une drogue, et à grandes rasades de super plombé, vous prendrez à bondir d'une pompe à l'autre, assoiffé de performances et de sensations sportives. ■

HUGUES CHISSIS

Passeport technique

▼ Moteur

6 cylindres en ligne disposé en porte-à-faux AV ■ Refroidissement par eau ■ 1 arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée ■ Cylindres : 2.315 cm³ ■ Alésage x course : 80 x 76,8 mm ■ Taux de compression : 10,2 (9,5) ■ Alimentation : injection Bosch K-Jetronic ■ Puissance maxi : 173 ch DIN à 6.600 tr/min (143 ch à 5.800 tr/min) ■ Couple maxi : 23,2 mkg (19,4 mkg) ■ Rendement 74,7 ch/ DIN - 10 mkg/ DIN.

▼ Transmission

Roues AR motrices ■ Boîte 4+MA, 5+MA, ou 5+MA "sport" ■ Commande au plancher ■ Embrayage monodisque à sec ■ Différentiel à glissement limité disponible en option.

▼ Structure

Caisse auto-porteuse en acier ■ Suspension AV : roues indépendantes, type Mc Pherson, barre stabilisatrice. Ressorts hélicoïdaux à progressivité variable et amortisseurs télescopiques ■ Suspension AR : bras oscillants obliques sur

paliers caoutchouc, Amortisseurs télescopiques et ressorts hélicoïdaux à progressivité variable ■ Freins : hydrauliques avec assistance. 4 disques ■ Direction à crémaillère non assistée ■ Pneumatiques : Pirelli P7, 195/50 VR 15 à l'AV et 205/50 VR 15 à l'AR (185/70 HR 13) ■ Dimensions : 4.350 x 1.610 x 1.380 m ■ Empattement : 2.560 m ■ Poids : 1.135 kg ■ Rapport poids/puissance : 6,6 kg/ch.

▼ Performances (relevées par Auto-Hebdo)
Vitesse maxi : 212 km/h

(194 km/h) ■ 400m DA : 15"8 (16"4) ■ 1.000m DA : 29"2 (30"7) ■ 0 à 100 km/h : 8"3 (9"1).

Production

De 1977 à 1983 ■ Prix : environ 120 000F (323i avec autobloquant 80.000F) ■ Equipements intérieurs spécifiques : sièges baquets, repose pied conducteur, volant sport et pommeau du levier de vitesses ■ Equipements extérieurs spécifiques : spoiler AV, becquet AR, bavettes d'ailes AR et jantes en alliage.

Si la 323i se "contente" de deux sorties d'échappement situées de part et d'autre de la jupe arrière, "notre" version ne reçoit pas moins de quatre embouts, rangés par paires, qui terminent une ligne spécifique et particulièrement musicale.



D'UN COUP D'ŒIL...

323 i JCG / Alpina

323 i série («Sport»)

MOTEUR :

- Rapport volumétrique :
- Puissance maxi (ch DIN à t/mn) :
- Couple maxi (mkg) :
- Régime maxi (t/mn) :
- Puissance au litre (ch DIN/litre) :
- Vitesse de piston (m/s à t/mn) :

10,2
173 à 6 600
23,2
7 000
75
16,9 à 6 600

9,5
143 à 5 800
19,4
6 400
62
14,8 à 5 800

RAPPORT POIDS/PUISSANCE (kg/ch DIN) :

6,6

7,9

PERFORMANCES MESURÉES :

- Vitesse maxi (km/h) :
- 400 m départ arrêté :
- 1000 m départ arrêté :
- De 0 à 60 km/h :
- De 0 à 80 km/h :
- De 0 à 100 km/h :
- De 0 à 120 km/h :
- De 0 à 140 km/h :
- De 0 à 160 km/h :

213
15''8
29''2
3'05
5'5
8'3
11''85
16''3
22''45

194
16''4
30''7
4'4
6'3
9'1
13''25
19''2
28''6

PRIX (FF) :

118.000 env.

78.408
(avec autobloquant)