

# BMW 323i :



## *cher moteur...*

par José Rosinski



Les BMWistes les plus inconditionnels le reconnaissent eux-mêmes, la 2002 ti/tii n'avait pas été remplacée. La 320i était certes une belle et bonne voiture, mais elle avait perdu une grande partie de l'alacrité sportive, de l'allègre brio de sa devancière. J'en connais même parmi les plus intransigeants qui se sont fâchés tout rouge, croyant discerner dans ce modèle plus « bourgeois » l'amorce d'un honteux compromis destiné à racoler une clientèle plus sensible à l'image qu'à la probité technique de leur marque favorite... Pardi, on sait bien que les plus injustes procès d'intention sont toujours instruits par les amoureux déçus ! Sans être aussi excessif, j'avoue n'avoir pas été enthousiasmé par la 320i : c'est un fait qu'en termes d'efficacité pure et de plaisir de conduite, on ne retrouvait pas à son volant les joies sans doute plus spartiates, mais assurément plus enivrantes que dispensait feu la 2002ti, pour ne pas parler de la Turbo...

Mais voici qu'avec l'adoption du moteur M60 sur la « petite » gamme, apparaît la 323i : deux cylindres, 300 cm<sup>3</sup> et 18 ch de plus que la 320i, voilà qui est de nature à transformer le comportement de la plus sportive des BMW actuelles !

## Caractéristiques techniques

D'une cylindrée exacte de 2315 cm<sup>3</sup>, ce six cylindres en ligne est d'une architecture typiquement BMW, avec sa distribution par simple arbre à cames en tête.

Cependant, pour la première fois à Munich, celui-ci est commandé par courroie crantée plutôt que par chaîne. Alimenté par un système d'injection mécanique Bosch K-Jetronic, il fournit 143 ch à 6.000 t/m, soit un rendement légèrement supérieur à 60 ch/litre. Le couple maximal affiche la belle valeur de 19,4 mkg, mais celle-ci n'est atteinte qu'au régime relativement élevé de 4.500 t/m, ce qui laisse présager une plage d'utilisation relativement étroite. Or, la boîte de vitesses ne comporte que quatre rapports. Quoiqu'il en soit, le rapport poids-puissance de la 323i s'établit en-dessous de 8 kg/ch en sensible amélioration si on le compare aux 8,4 kg/ch de la 320i malgré une augmentation de poids supérieure à 80 kg.

A n'en pas douter, c'est avant tout ce changement de moteur qui différencie le nouveau modèle de l'ancien. Toutefois, quelques autres modifications apparaissent dignes d'intérêt. C'est le cas pour le système de freinage d'abord, qui a été largement renforcé : disques autoventilés à l'avant, disques conventionnels à l'arrière à la place des tambours, voilà une bonne nouvelle !

Comme l'est l'adjonction d'un différentiel autobloquant dans le pont arrière, un dispositif que nous réclamions en vain depuis des années à chaque fois que nous essayions une BMW... Dont acte. A signaler aussi le renforcement de l'amortissement, surtout à l'avant où il est lié au surcroît de poids provoqué par le montage du nouveau moteur. Pour le reste, la 323i est conforme aux caractéristiques de la 320, 6 cylindres, dont elle reprend la démultiplication finale (allongée par rapport au modèle 4 cylindres) les pneus plus gros (185/70 HR 13) et le réservoir (58 l) de plus grande capacité.

## Au volant

Si vous aimez le style flamboyant, les formes agressives, le luxe ostentatoire et les gadgets, alors les BMW ne sont pas pour vous, et celle-ci ne fait pas exception à la règle. Sportive, d'accord, mais sobre d'abord ! Et dire que les Bavarois ont la réputation d'être les méridionaux de l'Allemagne... Force est de reconnaître que ces joyeux lurons prennent l'automobile très au sérieux. Pas la moindre trace de fantaisie dans l'aspect dépouillé de cette berline à deux portes, qu'on l'examine de l'extérieur ou de l'intérieur d'ailleurs.

Elle décourage l'enthousiasme comme la désapprobation.

C'est à prendre ou à laisser, voilà tout. Le clin d'œil au client, ce n'est pas le genre de la maison...

Au demeurant, ce parti pris de fonctionnalité et ce mépris de la mode sont tout à fait respectables. Mais lorsqu'on joue ce jeu, il faut le faire jusqu'au bout. Or, la 323i pré-





sente quelques petites lacunes qui ne sauraient être imputées au seul refus de flatter le chaland, mais bien plutôt à une regrettable désinvolture. Car comment expliquer l'absence d'un manomètre de pression d'huile au tableau de bord (par ailleurs un modèle du genre) d'une voiture aussi sportive, ou le fait que les essuie-glaces décollent du pare-brise et perdent toute efficacité à vitesse élevée sur une voiture aussi rapide, ou encore l'absence d'accessoires aussi banaux qu'un système de réglage

« in-board » du rétroviseur extérieur ou des commandes de vitres électriques sur une voiture aussi coûteuse ? Parce qu'enfin, on ne saurait juger un produit si noblement conçu soit-il qu'en fonction du prix auquel il est vendu. Or, dans le cas de la 323i, qui vaut actuellement la coquette somme de 57.464 F clés en mains, la barre est accrochée assez haut pour que l'on aie le devoir de se montrer aussi exigeant vis-à-vis du constructeur que celui-ci l'est vis-à-vis de ses clients ! Mais nous y reviendrons...



Au volant, la position de conduite s'avère satisfaisante, de même que la visibilité. Vous vous en doutez, les sièges (heureusement bien dessinés) sont abominablement durs, que ce soit à l'avant ou à l'arrière. Il paraît qu'il y va de la santé de nos dos, mais que dire alors de celle de nos fesses ! Dans le même ordre d'idées, le coffre à bagages est vaste, mais son seuil de chargement élevé vous permettra de vous mettre en forme le matin avant de partir en voyage...

### Sur la route

Au siècle des chiffres, des rendements, des considérations d'encombrement et de répartition des masses, un moteur se juge aussi à son agrément d'emploi, au plaisir qu'il vous procure lorsque vous le sentez et l'écoutez vivre. A cet égard, rien ne vaut un 6 cylindres en ligne (sinon un V12), et ceux que construit BMW sont parmi les plus racés, les plus élégants. Dans sa version 2 litres/320, je lui reproche toutefois un tempérament trop nonchalant. Mais le 2,3 litres de la 323i, c'est assurément autre chose. Au raffinement de son fonctionnement, il joint une saine vigueur qui fait la joie du connaisseur. Mais s'il est discret, je l'aurais souhaité encore plus silencieux. Et s'il s'avère plein d'énergie, je l'aurais voulu plus rond, plus moelleux encore.

Certes, il surclasse l'ancien 4 cylindres, dans tous les domaines, et ni son agrément, ni son efficacité ne sont discutables. C'est une belle réussite. Toutefois, s'il se révèle souple, il manque incontestablement de vitalité aux bas et moyens régimes. Or, il fait équipe avec une boîte qui, pour être impeccablement maniable et étagée, ne comporte que quatre rapports. De ce fait, il est indispensable de pousser systématiquement les intermédiaires jusqu'aux 6.400 t/m autorisés (où un limiteur entre en action pour empêcher les sur-régimes) pour éviter de retomber en-dessous de 4.000 t/m, où la reprise surtout en 4<sup>e</sup>, n'est pas fulgurante. Ce 6 cylindres n'est pas à proprement parler « pointu », mais il ne donne son meilleur que dans une plage de régime un peu trop étroite pour les possibilités de sa boîte. Ce n'est qu'au-delà de 5.500 t/m qu'il devient vraiment brillant.

Compte tenu de ce tempérament, il serait beaucoup mieux exploité par une boîte à cinq rapports, qui figure d'ailleurs en option au catalogue.

Dans ces conditions et compte tenu du poids relativement élevé de la 323i, on s'explique que les performances en accélération ne soient pas à proprement parler exceptionnelles : 16''8/10 au 400 m départ arrêté, 31''2 au kilomètre, c'est bien certes, mais cela ne situe pas cette BMW dans une classe à part si l'on compare ces résultats à ceux d'une Golf GTi, d'une Opel Kadett GT/E 2 litres ou de la nouvelle Fiat 131 Racing, qui sont pourtant loin de se situer dans la même catégorie de prix... Par contre, en pointe, la BMW fait le trou avec un 192,3 km/h sur l'anneau de Montlhéry qui correspond à un bon 198 sur route. Et elle s'avère d'une sobriété de bon



# BMW 323i



aloï : au cours de notre essai accompli sur près de 3.000 km de route variée, la consommation s'est maintenue autour de 16 l./100 km.

Paradoxalement, alors que sur le papier, c'est à cause de son moteur que la 323i accapare l'attention, sur la route, ce sont les progrès de son comportement qui apparaissent les plus spectaculaires. Dans trois domaines : motricité d'abord, point faible traditionnel des BMW, complètement effacé par la présence, ô combien efficace de l'autobloquant. Un vrai miracle !

Pour l'avoir inlassablement réclamé, je m'attendais à en apprécier le bénéfice, mais le résultat est plus spectaculaire encore que celui que j'escomptais. Il faut

préciser aussi que les réglages de suspensions ont dû être sérieusement retravaillés. Toujours est-il que c'en est bel et bien fini des patinages furieux où les chevaux s'envolaient dans la fumée des pneus, ainsi que des pertes d'adhérence et des louvoisements qui se produisaient lorsque l'on poussait une 320i dans ses derniers retranchements. Au contraire, la 323i vire avec une remarquable homogénéité, grâce à l'accord entre les trains avant et arrière et à l'exceptionnelle efficacité de son amortissement. Modérément sous-vireuse, elle devient neutre au fur et à mesure que la limite s'approche à une grosse efficacité et, en même temps, un véritable régal qui confirme, s'il en était besoin, la supériorité de la propulsion arrière (quand elle est réalisée avec ce soin et ce talent) sur la traction avant en conduite sportive. Enfin, le freinage a lui aussi réalisé de considérables progrès et se révèle pleinement à la hauteur des performances comme de la tenue de route. Sur ce plan, un léger regret cependant : quoique précise et rapide, la direction est encore trop démultipliée.

Ainsi, la 323i n'est pas seulement plus brillante que la 320i qu'elle remplace. Elle s'avère aussi surtout même beaucoup plus homogène et agréable à conduire.

Authentiquement sportive, donc, mais diaboliquement chère. Ce qui, au demeurant, ne paraît pas freiner l'enthousiasme de la clientèle, à en juger par les délais de livraison qui s'allongent à perte de vue !

## Fiche technique

**Moteur :** 6 cylindres en ligne, bloc fonte, culasse alliage léger, vilebrequin sur 7 paliers, refroidissement par eau.

88 x 76,8 mm : 2.315 cm<sup>3</sup>.

1 ACT (commande par courroie) soupapes en V (44°)

Injection mécanique Bosch K-Jetronic

Rapport volumétrique : 9,5:1

143 ch DIN à 6.000 t/m

19,4 mk/g à 4.500 t/m

Rapport poids/puissance : 7,88 kg/ch

**Transmission :** Embrayage monodisque sec à diaphragme.

BV à 4 rapports synchronisés

Rapport du pont : 3,45/1

Différentiel autobloquant.

**Châssis, carrosserie :** Moteur AV, propulsion par roues AR ; caisse autoporteuse acier 2 portes 4/5 places ; Susp. à 4 roues indép., type McPherson AV, bras tirés et ress. hélic. AR, barres anti-roulis

Direction à crémaillère, rapport 21,1:1

Freins assistés, disques autoventilés AV, disques pleins AR

Roues 5 1/2" x 13", pneus 185/70 HR

**Dimensions :** Empattement 2.563 mm. Long HT 4.355

Voie AV 1.386 ; Voie AR 1.399 ; Larg. HT 1.610 ; Haut. HT 1.380

Poids : 1.135 kg

Capacité réservoir : 58 l

Capacité coffre : 460 dm<sup>3</sup>

Essai : Montlhéry tempéré vent faible

0-400 m DA : 16"8/10

0-1.000 m DA : 31"2/10

Maxi lu sur les intermédiaires au régime maxi (6.400 t/m) : 60 - 110 - 160 km/h

Vitesse maxi : 192,3 km/h à 6.100 t/m environ, soit 198 km/h environ en palier

Consommation moyenne à l'essai routier : 16 l./100 km

Prix : 57.464 F clés en mains

