

Essais

SPECIAL STARS 88

Cette séquence sur les stars 1988 est un pari. Un pari sur les voitures qui, à un titre ou un autre, devraient « marcher » en

France. Il ne faut pas être grand mage pour deviner que les 405 resteront sous les feux de la rampe, tout comme les Renault 21.

Mais quid de l'AX, qui se voit maintenant dotée

de 5 portes ?

Quid de la R 25,

et même, de la

BMW série 7 dont

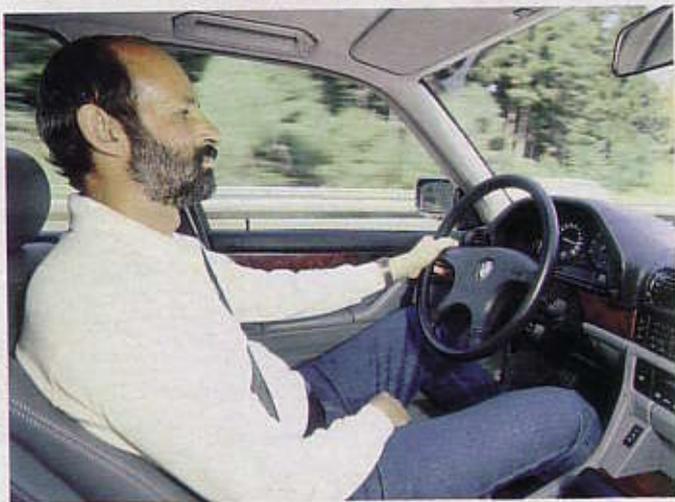
le douze

cylindres fait

fantasmer les

fans de mécanique

sublime ?



Une voiture ne devient pas vedette par un coup de baguette magique. Il y faut ce « plus » qui la distingue de ses concurrentes. Bref, comme Madonna, pour les uns ou Mireille Mathieu pour les autres, elle doit faire rêver. C'est plus facile dans le haut de gamme qu'en bas. Dans le luxe que dans le très sec rapport qualité/prix. Nous avons pourtant sélectionné des modèles sur tous les barreaux de l'échelle et expliqué le pourquoi de notre choix, sans pour autant masquer les lacunes. Voici donc les stars que vous élirez l'an prochain...

HENRI PESCAROLO



LA BMW 750iL: UN V12 BIEN TRANQUILLE

Contrairement à un film de Maurice Pialat, c'est-à-dire sans contestation aucune, la star 88 des berlines est la BMW « Série 7 ». Attrait de la nouveauté ? Elle est apparue au dernier salon de Paris. Attrait de la modernité ? Elle croûle sous les anti-ceci et anti-cela, pilotés par une escadrille de micro-processeurs.

Attrait de la mécanique ? Elle est enchantée par des six cylindres rageurs ou un V12 d'anthologie. En fait, attrait tout court ! Sa ligne élancée de limousine voulant se faire passer pour un coupé, sa qualité de présentation et de construction, son comportement de pointe en font la nouvelle référence.

Mercedes accuse le coup. Morte la « Classe S » ? Que non ! Emmenée par la colossale 560 SEL, elle affiche une terrible santé. Malgré ses huit printemps, elle n'avait même pas une ride... jusqu'à l'arrivée de la nouvelle BMW.

Quant à la Jaguar V12, elle n'a plus l'apanage du douze cylindres qu'elle détenait depuis quinze ans. Mais, de cette altière lady émane tant de noblesse que nul ne songerait à lui rappeler son âge. Certains même la préfèrent encore à l'insolente qui prétend lui succéder et se contente d'un six cylindres...

Allemagne deux fois, Grande Bretagne ensuite, Italie maintenant avec l'étonnante Thema 8.32. Si, face au V12 de la BMW, la Mercedes n'a plus qu'un V8, le sien ne fait aucun complexe : 24 soupapes pour la « BM » mais 32 pour la Lancia ; 2 arbres à cames en tête pour l'allemande mais 4 pour l'italienne, avec, en prime, la griffe Ferrari ! Pourtant, simple traction, la Thema se doit encore de devenir « intégrale ». Patience...

Et la France dans tout ça ? Qu'elle importe des 750i maintenant !

Me trouvant en Allemagne, pour les 1000 km du Nürburgring, j'en ai profité pour faire un saut à Munich afin d'essayer la nouvelle BMW 750 iL. J'attendais ce moment avec impatience. J'avais en effet été emballé par les qualités de la 735i, et j'avais conclu mon essai (AAT n°312) par un « vivement les 300 ch du V12 ! ». Vous savez d'autre part, que mes dix années de courses chez Matra, m'ont laissé une certaine nostalgie pour de tels moteurs. Autant vous l'avouer tout de suite, j'ai été un peu déçu, alors que, paradoxalement, la 750 iL est certainement l'une des plus belles voitures que j'ai conduites.

Encore plus majestueuse

Je ne vais pas revenir en détail sur l'harmonie des lignes des nouvelles BMW Série 7. La 750 iL est encore plus extraordinaire. Avec 114 mm de plus que la 735, elle allie la finesse d'un coupé à l'habitabilité d'une limousine. Sa calandre a été élargie afin de loger un radiateur plus volumineux, la silhouette s'en trouve encore affinée. A l'arrière, en dehors du sigle, un double échappement à section rectangulaire permet d'identifier le V12. Quel que soit l'angle sous lequel on regarde





cette voiture, on ne peut pas lui trouver de défaut. C'est un avantage important par rapport à sa grande rivale, la Mercedes 560, dont les lignes commencent à vieillir.

Luxe et confort

On trouve évidemment dans cette BMW tous les équipements que l'on peut souhaiter ou imaginer. A l'inverse de la 735, il n'y a que très peu d'options en ce qui concerne l'aménagement intérieur. Celles-ci, nous le verrons plus loin, sont exclusivement techniques. De l'habillage en cuir à la climatisation automatique, tout est de série. Inutile, donc, de vous énumérer encore une fois tout ce qui contribue au confort et au bien-être. Sachez qu'il ne manque pratiquement rien, mais certains équipements font preuve d'originalité. A l'arrière, signe que c'est plutôt là que se trouveront la majorité des futurs propriétaires, le confort a été particulièrement soigné. L'assise et le dossier des sièges se règlent électriquement, séparément à droite ou à gauche. De même, chaque passager arrière pourra adapter indépendamment de son voisin, la température ambiante. Les appuie-tête sont, eux aussi, à réglages électriques, mais ils s'escamotent automatiquement si les occupants se trouvent seulement à l'avant.

On n'a quand même pas oublié le pilote. Tous les réglages qu'il aura définis pour son confort seront gardés en mémoire. Ainsi, à l'aide d'une touche, le siège et les rétro-

viseurs s'ajusteront automatiquement. Seul, le volant devra être positionné à la main.

Pour le reste, tout est identique à la 735, avec en plus un correcteur d'assiette, un régulateur de vitesse et un ordinateur de bord encore plus évolué. Ce dernier rend d'autant plus inutile l'économètre donnant des consommations instantanées. Cet emplacement serait plus judicieusement occupé par un manomètre de pression d'huile. La dernière fois, j'avais ironisé sur la régulation de la pression de l'essuie-glace en fonction de la vitesse, pensant que l'appui n'était provoqué que par un déflecteur aérodynamique. Un plan détaillé de 3 pages m'a aussitôt été envoyé par BMW France, pour me démontrer le raffinement du système. Il serait plus simple de le joindre systématiquement au dossier de presse, car « le moteur électrique faisant varier en fonction de la vitesse, la longueur du bras de levier et donc la tension du ressort d'appui du balai sur le pare-brise, » n'est pas évident à découvrir !...

12 cylindres et quelques puces.

Le choix d'un moteur V12, par BMW est beaucoup plus le fruit d'une opération de prestige qu'une nécessité technique. Il fallait en effet des armes différentes pour s'attaquer à Mercedes. L'objectif a d'ailleurs tout de suite été atteint. Le moteur de la 560, n'a en effet pas grand chose à envier

Silence, confort, sécurité : trois maîtres-mots de la 750 il. Ajoutons l'extrême élégance de la ligne, qui allie la finesse d'un coupé et l'habitabilité d'une grande limousine. L'intérieur, garni cuir et moquette, est tout aussi remarquable. Notez les places arrière où le confort des sièges et même la température ambiante pour chaque passager sont réglables automatiquement. Le pilote, lui, a sous les yeux un tableau de bord impeccable de logique et de sobriété.



à son nouveau rival, mais, pour tout le monde, maintenant, ce n'est qu'un V8 !

En prenant possession de la 750, la première chose que j'ai faite a été évidemment de regarder le moteur. Pas triste du tout ! C'est superbe, dommage que le capot ne soit pas en plastique transparent ! Techniquement, on en a aussi pour son argent. 5 litres de cylindrée, 300 ch avec ou sans cataly-

seur, et 45 m/kg de couple, sont des chiffres qui parlent d'eux-mêmes. En plus, avec un poids de 250 kg, il est particulièrement léger. Bien que BMW ne se soit pas contenté d'accoupler deux moteurs 6 cylindres, il y a beaucoup de points communs avec le moteur 2,5 litres. L'alésage, la course et les bielles sont identiques. Dans chaque collecteur d'admission, un papillon d'étranglement actionné

SPECIAL STARS 88



glissant en décélération, la coupure de carburant est interrompue, le papillon d'étranglement ouvert et l'allumage décalé dans le sens du retard. Un interrupteur peut à tout moment mettre le système hors-circuit. Une autre option, (EDC), permet de choisir entre deux valeurs d'amortissement pour une conduite confortable ou sportive, avec, dans les deux cas, un correcteur d'assiette.

Limousine Grande Vitesse.

Le silence, le confort et la sécurité atteignent un tel niveau que, comme dans le TGV, vous pouvez lire votre Action Automobile à 250



par un servomoteur permettra, on va le voir plus loin, de moduler la puissance.

Comme dans toutes les voitures modernes, l'électronique règne en maître. Un Motronic par rangée de cylindre, indépendant de l'autre, gère l'allumage et l'injection. Mais, si on a choisi les options « ASC et MSR », options techniques dont je parlais tout à l'heure, il prend aussi en compte les informations venant des capteurs de mouvements des roues, du système ABS. Si une roue arrière tourne plus vite qu'une roue avant (patinage), le couple moteur peut être modifié de trois façons : les papillons placés dans les collecteurs d'admission se ferment, si nécessaire, il y a décalage de l'avance, puis coupure de l'allumage et de l'injection, jusqu'à ce que la situation redevienne normale. Dans le cas contraire, roue

km/h, même en conduisant ! Je me suis rendu à Garmisch par l'autoroute. La 750 y est vraiment souveraine. Pourtant, jamais on ne ressent une réelle impression de puissance. La boîte automatique aux rapports très longs associée aux systèmes de régulation de couple « aseptise » les accélérations. Pourtant, les chiffres sont là : on est dans les temps d'une 560 ! Les 250 km/h annoncés sont atteints facilement, mais pourquoi avoir limité volontairement la vitesse de pointe ? Sur les routes de montagne allant vers l'Autriche, j'ai retrouvé le bel équilibre que j'avais tant aimé dans la 735, mais quand on veut « sauter » les voitures de touristes entre deux virages, on se demande où sont passés les 300 ch. Là encore, les 2 tonnes du véhicule et la démultiplication finale sont un handicap. On peut utiliser la boîte

automatique en position manuelle – il faut changer soi-même les vitesses – mais le levier, classique, est d'un maniement très peu commode. On est loin de la grille parfaite des Mercedes.

Le réglage de l'amortissement est très sensible, la position « sport » représente pour moi le meilleur compromis confort/tenue de route. La direction à assistance variable en fonction de la vitesse est un chef-d'œuvre de précision et de douceur. Les freins, suffisants en conduite normale, devront, comme sur toutes les grosses berlines, être ménagés en conduite sportive.

Alors, me direz-vous, comment être déçu après avoir essayé une telle merveille ? Effectivement, tout y est presque parfait. Son plus grand défaut, finalement, c'est peut-être son moteur V12 ! En effet, il fait fantasmer ceux qui vont la découvrir. On imagine un bruit, ou plus exactement une musique. Or une berline de cette classe ne fait évidemment aucun bruit. A la rigueur en prêtant l'oreille, on entend bien quelque chose, mais ça ressemble beaucoup à un 6 cylindres. On espère alors des performances. Elles sont là, mais identiques à celles d'un V8, et les assistances électroniques au pilotage enlèvent toute émotion.

Finalement, une limousine n'est pas une voiture de sport. C'est donc moi qui étais complètement dans l'erreur, en allant à Munich. J'aurais dû me souvenir que le cahier des charges de cette nouvelle BMW était avant tout de rivaliser avec la Mercedes 560. De ce point de vue, il est parfaitement rempli.

Henri PESCAROLO

POUR

- Ligne
- Confort
- Noblesse du V12
- Vitesse de pointe

CONTRE

- Reprises à bas régime
- Commande boîte autom.
- Poids



TECHNIQUE

Moteur : 12 cylindres en « V » à 60°, bloc et culasses alu, 2 simples arbres à cames en tête ; gestion électronique intégrale de l'injection (1 Motronic par banc de cylindres) et de l'allumage + régulateur de puissance (EML) ; 4 988 cm³ (84 x 75 mm) ; rapport volumétrique 8,8 ; régime maxi 6 000 tr/mn ; 300 ch à 5 200 tr/mn (60 ch/litre) ; 45,9 mkg à 4 100 tr/mn.
Transmission : aux roues AR ; automatique à 4 rapports ; 3 programmes (Sport, Economie et Manuel) ; km/h à 1 000 tr/mn en 4^e : 53,4 ; vitesse maxi (km/h) en 1^{re}/2^e/3^e : 94/158/234 ; options : différentiel autobloquant à 25 %, anti-patinage ASC, régulation du frein-moteur MSR.

Suspensions : McPherson AV (triangles double pivot inférieur, déport de chasse négatif, anti-plongée) ; bras obliques AR (13°) + biellette supplémentaire, ressorts hélicoïdaux, anti-cabrage, anti-plongée, correcteur d'assiette LAD (option) ; barre anti-roulis AV et AR ; contrôle électronique de l'amortissement EDC (option).

Direction : à billes ; assistance asservie à la vitesse (Servotronic).

Freins : disques AV (ventilés) et AR ; anti-blocage ABS.

Pneumatiques : 225/60 VR 15 ; jantes alu 7 J 15.

Dimensions (m) : empattement 2,95 ; voies AV/AR 1,53/1,56 ; longueur 5,02 ; largeur 1,85 ; hauteur 1,40. Réservoir 102 litres.

Poids : 1 860 kg (à vide). Rapport poids/puissance 6,2 kg/ch.

NOS PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	250
à (tr/mn en D)	4 700
Accélérations (secondes)	
1 000 m départ arrêté	28"5

