

# nouveautés

## LA BMW Z1

### Un joujou extra...

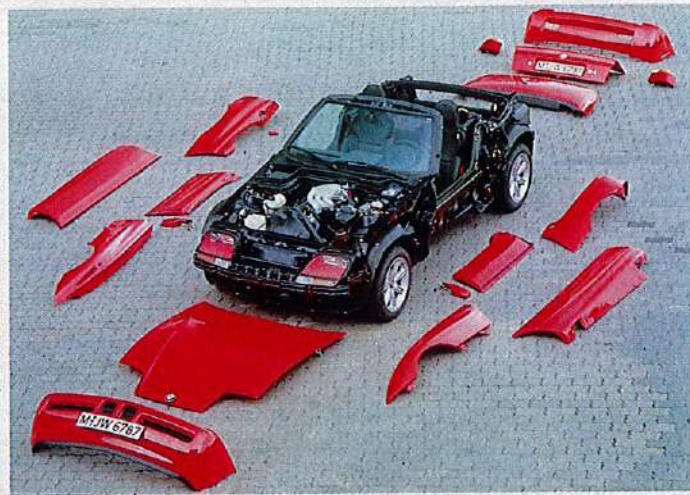
Filant sur les petites routes de Toscane baignées de lumière, j'ai eu soudain l'impression étrange d'être aux commandes d'une machine à remonter le temps. Je me revoyais, tout gosse avec ma première voiture appuyant comme un forcené sur ces fichues pédales, fonçant, les cheveux au vent dans les allées du jardin. Bref, mes premières joies de conduire, bien émoussées depuis... Ces merveilleux souvenirs, j'étais en train de les revivre, cheveux au



vent... dans un autre jouet. Un jouet extraordinaire qui s'appelle la Z1. Z comme Zukunft qui signifie en français Avenir... Comme quoi Passé et Avenir peuvent parfois cohabiter. Mais, revenons aux choses sérieuses car si la Z1 est un joujou extra... c'est en revanche le contraire d'un gadget, mais le fruit de trois ans de

recherches émanant du département « avancé » de la firme de Munich baptisée « BMW Technik ». Un super bureau d'études en quelque sorte dont l'originalité est de « choisir ses propres sujets, et de mettre en chantier tous projets possédant un certain potentiel d'innovation ». En d'autres termes, les ingénieurs n'ont pas à se plier à un cahier des charges et autres études de marketing, on leur laisse carte blanche. Résultat, et c'est assez surprenant de la part d'un constructeur, on peut dire que la Z1 ne répond à aucune préoccupation commerciale. C'est un exercice de style, une vitrine technologique du savoir-faire de BMW.

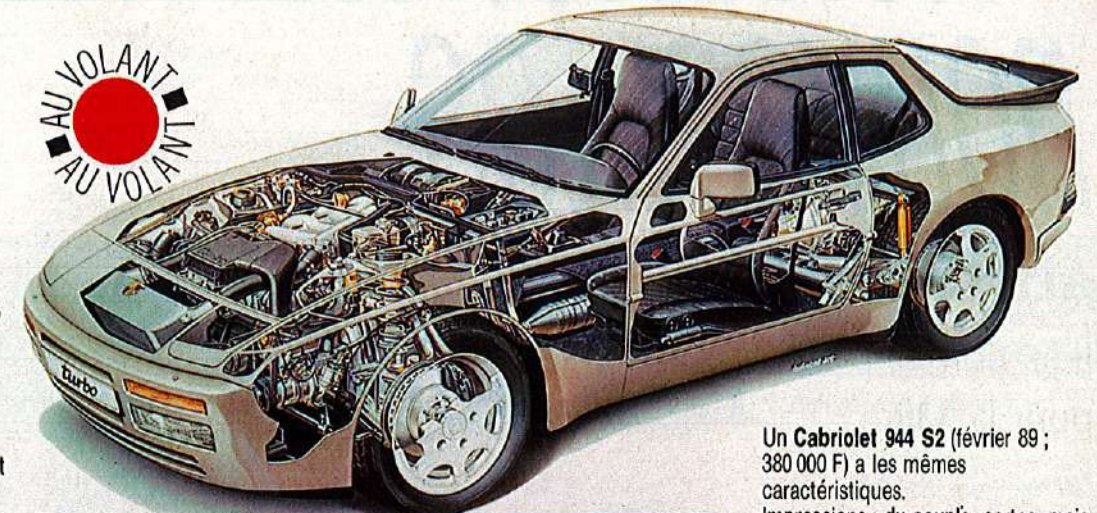
**Une rigidité remarquable.** Extérieurement, on retient de ce Roadster son côté un peu rétro et, bien sûr, ses fameuses portières escamotables à commande électromécanique permettant de conduire indifféremment les coudes à la



portière ou les genoux à l'air... Position qui fera fureur à Saint Trop, c'est garanti sur facture ! Mais là n'est pas le plus important. Le gros problème d'un cabriolet, on le sait, réside dans sa rigidité. Pour atteindre une rigidité comparable à celle d'une berline, les ingénieurs ont fait appel à des matériaux et des solutions ultra sophistiquées. C'est ainsi que le châssis du type monocoque galvanisé à chaud est collé et vissé à un plancher en matériaux composites. Un tube en acier intégré au cadre du pare-brise relie et rigidifie l'ensemble. Reste ensuite, comme dans un jeu de mécano, à boulonner les 16 panneaux thermoplastiques qui constituent la carrosserie comme l'illustre notre photo. Animée par le merveilleux six cylindres maison (2,5 l, 170 ch) et bien campée sur des pneus de 225/45 VR 16, la Z1 se révèle très vite comme une véritable Grand Tourisme avec les avantages du cabriolet. Mieux, les études aérodynamiques ont été si poussées que l'on ressent à peine les courants d'air. Tenue de route et de cap irréprochable, motricité exemplaire, direction et freinage à l'unisson, reste une fois de plus la boîte de vitesses aux rapports désespérants, longs. Critique évidemment mineure eu regard de l'immense bonheur que procure cet engin. Un bonheur malheureusement que peu d'entre nous pourront goûter. Construite seulement à dix exemplaires par jour, les carnets de commandes de la Z1 sont déjà ultra garnis. BMW-France espère disposer à partir du mois d'octobre 1989 d'environ 50 exemplaires, suivront peut-être 200 unités en 1990. Le prix ? dans les eaux de 400 000 F « mais là n'est pas le problème, assure Didier Maitret, le PDG de la filiale française, notre souci sera de satisfaire déjà à la demande de nos meilleurs clients. Pour le moment ce n'est pas évident ».

J.P. GRATIOT.

*Jouet merveilleux dans l'esprit, le roadster BMW Z1 est une réalisation auto des plus sérieuses dans sa conception et sa réalisation. Peut-être le renouveau du cabriolet*



## PORSCHE

### Des 944 musclées

**La question est posée : pour apprécier les vertus des nouvelles Porsche 944, doit-on ou non les conduire vraiment ? Pour les responsables de Stuttgart, un itinéraire triangulaire de 40 km sur de pseudo-autoroutes semble largement suffisant !..**

Domage, car « dopées » au niveau des moteurs, elles ont certainement quelque chose à dire. Ainsi, l'escalade continue « qui répond à l'attente de la clientèle, insiste bien l'ancien directeur des recherches de Porsche, M. Helmut Bott. De plus, nous ne voulions pas que les mesures antipollution handicapent les performances. Dépouillés ou pas, nos moteurs affichent déjà les mêmes prestations, mais davantage de puissance signifie encore plus d'agrément de conduite grâce à la souplesse que donne un couple plus élevé ».

Pour 1989, la gamme Porsche 944 se limite à 4 modèles qui reçoivent les améliorations suivantes :

**Porsche 944 :** de 2,5 litres (160 ch et 210 Nm à 4 500 tr), on passe à 2,7 litres (165 ch et 225 Nm à 4 200 tr/mn). Nouvelle électronique moteur, calage de distribution modifié, etc. sans oublier quelques « plus » en équipements et en finition (sièges, chauffage, amortisseurs « sport », etc. Prix : 264 000 F.)

C'est la « Porsche de base » qui, malgré son prix, vous laisse sur votre faim. C'est pourtant du beau travail...



**Porsche 944 S2 :** c'est LA nouveauté grâce au tout nouveau moteur 3 litres (104 mm d'alésage pour 88 mm de course !). On dispose ainsi de 211 ch et 280 Nm (au lieu de 230) à 4 000 tr. D'où 240 km/h au lieu de 228, et moins de 7,0 s de 0 à 100. D'intéressantes innovations viennent des enseignements techniques de la F1 : refroidissement des hauts de cylindres (33 % moins d'eau), admission, bloc moteur, électronique, etc. On note les deux arbres d'équilibrages (technique Mitsubishi), les échappements « 2 Y », le gain de poids (15 %), le détecteur de cliquetis, le carter d'huile en plastique. De nombreux emprunts techniques sont faits à la 944 Turbo dont la 944 S2 reprend la carrosserie. Prix : 403 500 F. Disponible en janvier 89.

**Un Cabriolet 944 S2** (février 89 ; 380 000 F) a les mêmes caractéristiques. Impressions : du couple, certes, mais un moteur « rugueux » bien que généreux. Mais tout le reste, c'est du Porsche : qualité, finition, équipement, ergonomie parfaite, stabilité, freinage, tenue de cap, précision de la direction et de la boîte. Et j'en passe. Mais à ce prix, doit-on s'en étonner ?

**Porsche 944 Turbo :** quelques emprunts techniques à la 928 S4. Avec la 944 Turbo Cup produite en série, la puissance du 4 cylindres 2,5 litres était déjà passée de 220 à 250 ch. La 944 Turbo version 89 offre ainsi un couple maxi de... 350 Nm à 4 000 tr.. Boîte renforcée, radiateur d'huile, pont autobloquant, pneus 225/50 (AV) et 245/45 (AR), roues forgées de la « Turbo Cup », freins de la 928 S4, etc. Porsche annonce 260 km/h, et les 100 km/h en 5,7 s. Prix : 403 500 F (disponible : août 89). Impressions : la plus homogène et la plus « veloutée » des 944. Un couple qui « vient » à partir de 3 000 tours avec une remarquable progressivité. Et, toutes choses égales à la 944 S2 à quelques détails près, vous avez, ici, le silence en prime !

A. Bertaut



## COUPE AUDI

Prenez une berline Audi 80 ou 90. Arrondissez-la à l'avant et à l'arrière. Dotez-la aussi d'un spectaculaire aileron arrière et vous obtenez un nouveau (et séduisant) coupé, bientôt disponible en France en versions 2,2 E., Quattro et Quattro 20 V (4 soupapes pour chacun des cinq cylindres). La première est une traction avant, les deux autres sont à traction intégrale. Vitesses de pointe annoncées : 205 km/h pour les « bas

de gamme », 220 km/h pour le modèle de pointe. C'est relativement compact (4,37 m), un peu lourd (de 1 170 à 1 320 kg selon les versions), plutôt esthétique, mais pas très fonctionnel en dépit des 4 places annoncées, et d'un siège arrière rabattable en 2/3-1/3 : le coffre est en effet dévoré par une roue de secours à l'ancienne, en position verticale. Mais comme on dit chez Audi : au diable les bagages, pourvu qu'on ait l'ivresse (du style et de la vitesse)...- E.S.