

# La renaissance



**A**vant la guerre, la Bayerische Motoren Werke, alias BMW, était spécialisée dans la voiture de sport de moyenne cylindrée (cela indépendamment de l'existence propre de deux départements séparés, l'un voué à la moto et l'autre aux moteurs d'avions). Certes, la gamme proposée en 1939 comportait des berlines mais l'âme de la firme était représentée par le cabriolet décapotable 327 et, plus encore, par la fameuse 328 qui, parfois habillée spécialement en Italie, devait se distinguer dans maintes compétitions, dont les 1 000 Miles.

124 Les motoristes bavarois étaient parvenus à une grande maîtrise de leur très joli 6 cylindres en ligne 2 litres (cette architecture continue d'ailleurs à les inspirer aujourd'hui) et la réputation de leur oeuvre était telle qu'en 1945, au moment où les Alliés se partageaient à titre de juste compensation les dépouilles du III<sup>ème</sup> Reich, les Anglais se précipitèrent sur BMW. Ainsi fut envoyé en Grande-Bretagne un butin précieux, qui allait permettre à la firme aéronautique anglaise Bristol de lancer sur le marché une luxueuse Bristol 2 litres 6 cylindres qui, en fait, était une 328, malheureusement habillée d'une caisse alu beaucoup trop lourde... ce qui était un comble pour un constructeur d'avions ! Ainsi amputée de son département voitures et ses activités aéronautiques ayant été également rayées d'un trait de plume par les hasards de la guerre, la BMW se replia sur elle-même et l'on put croire à la disparition définitive de la marque, tout comme Horsch ou Wanderer, cela d'autant plus



Classique mais teinté néanmoins d'une touche d'originalité, le profil était agréable à regarder.

qu'en zone d'occupation soviétique tentait de subsister (sans succès durable) une autre "dériver" BMW, à savoir EMW, pour Eisenacher Motoren Werke... Il fallut donc attendre la fin des années 50 pour qu'apparaisse une première tentative de renaissance automobile BMW, à savoir un petit coupé baptisé 700 puis 700 S. Situé à l'arrière, le moteur de 700 cm<sup>3</sup> était un bicylindre à plat refroidi par air, directement issu du département moto de la firme. L'ensemble était bruyant, peu confortable mais amusant à conduire, très maniable... Un petit jouet sportif intéressant mais sans grande portée commerciale. Et puis vint la véritable renaissance. Elle intervint au tout début des années 60, avec

## L'anti-Alfa

l'apparition d'une berline 1 500 dont la carrosserie avait été dessinée par le spécialiste italien Michelotti. La définition de la voiture n'était pas encore parfaite : la cylindrée et la puissance étaient trop faibles et le mariage tenue de route/confort manquait de certitude. Il fallut en réalité attendre 1963 pour que je me retrouve au volant d'une berline BMW 1 800 qui, à mon avis, était peut-être la voiture la plus homogène de l'époque dans son segment. Indépendamment d'une silhouette très réussie, avec sa très caractéristique calandre "en coin", ses grandes surfaces vitrées et son coffre généreux, une grande part de l'agrément de la voiture provenait de son groupe motopropulseur. Ayant abandonné pour un temps le 6 cylindres, les ingénieurs de Munich avaient dessiné un joli quatre cylindres en ligne 84 x 80, bloc fonte culasse alu à un arbre à cames en tête (encore un luxe à cette époque), dont les 1 773 cm<sup>3</sup> produisaient 102 ch à 5 800 tr/mn, avec un couple maximal de 14,6 mkg à 3 000 tr/mn. Autre nouveauté relative, le bloc était incliné à 30°. Dotée de quatre rapports, la boîte de vitesses était extrêmement bien synchronisée et sa douceur ainsi que sa rapidité de manoeuvre étaient très supérieures à la moyenne. La chose est devenue relativement commune aujourd'hui mais, à cette époque, il était rare de rencontrer une voiture dotée



### LA COTE DE L'EXPERT

Elle marque un nouveau départ (le plus positif...) dans l'histoire de BMW mais son intérêt, outre sa carrosserie signée Michelotti, reste limité. La cote de Christian Huet: 10 000 à 15 000 F. Tendance à la stabilité.

d'une réelle bivalence et, ne serait-ce qu'à ce titre, la 1 800 BMW fut une voiture importante ! En ville ou en promenade, il suffisait au conducteur d'effleurer l'accélérateur, de jouer avec deux doigts sur la boîte et la voiture rononnait gentiment, en toute souplesse, laissant aux passagers le temps d'admirer une qualité de finition intérieure plutôt surprenante par rapport aux standards français d'alors. Je n'évoquerai pas le spectre morne et glacé de mister Hyde parce que le cliché a vraiment beaucoup servi mais il suffisait réellement de rétrograder de la main droite tout en appuyant énergiquement du même pied pour que la bête se réveille ! La 1 800 n'était pas une Ferrari, c'est vrai, mais ses 162 chrono et ses 35 s aux 1 000 mètres



L'étroitesse des pneumatiques trahit impitoyablement l'âge de la voiture...

départ arrêté et respectables. / commençait sa sa Giulia TI - e plus petite, n'é quoique légère d'un maître-co Côté comporte choisi de privil de route. La su encore très ac touristique et l transformait en donnait pour s certain point, i progressiveme preuve alors d de la part de la qu'elle sembla La direction ét en ligne droite l'avant s'il vou grande endura pointu avec la 130 ch mais, c des pneus co sur le mouillé,

ssante



## L'anti-Alfa

L'apparition d'une berline 1 500 dont la carrosserie avait été dessinée par le spécialiste italien Michelotti. La définition de la voiture n'était pas encore parfaite : la cylindrée et la puissance étaient trop faibles et le mariage tenue de route/confort manquait de certitude.

Il fallut en réalité attendre 1963 pour que je me retrouve au volant d'une berline BMW 1 800 qui, à mon avis, était peut-être la voiture la plus homogène de l'époque dans son segment. Indépendamment d'une silhouette très réussie, avec sa très caractéristique calandre "en coin", ses grandes surfaces vitrées et son coffre généreux, une grande part de l'agrément de la voiture provenait de son groupe motopropulseur.

Ayant abandonné pour un temps le 6 cylindres, les ingénieurs de Munich avaient dessiné un joli quatre cylindres en ligne 84 x 80, bloc fonte culasse alu à un arbre à cames en tête (encore un luxe à cette époque), dont les 1 773 cm<sup>3</sup> produisaient 102 ch à 5 800 tr/mn, avec un couple maximal de 14,6 mkg à 3 000 tr/mn. Autre nouveauté relative, le bloc était incliné à 30°. Dotée de quatre rapports, la boîte de vitesses était extrêmement bien synchronisée et sa douceur ainsi que sa rapidité de manoeuvre étaient très supérieures à la moyenne.

La chose est devenue relativement commune aujourd'hui mais, à cette époque, il était rare de rencontrer une voiture dotée



La calandre allait devenir classique mais le besoin d'optiques complémentaires se faisait fortement sentir.

### LA COTE DE L'EXPERT

Elle marque un nouveau départ (le plus positif...) dans l'histoire de BMW mais son intérêt, outre sa carrosserie signée Michelotti, reste limité.  
La cote de Christian Huet: 10 000 à 15 000 F. Tendances à la stabilité.

d'une réelle bivalence et, ne serait-ce qu'à ce titre, la 1 800 BMW fut une voiture importante ! En ville ou en promenade, il suffisait au conducteur d'effleurer l'accélérateur, de jouer avec deux doigts sur la boîte et la voiture ronronnait gentiment, en toute souplesse, laissant aux passagers le temps d'admirer une qualité de finition intérieure plutôt surprenante par rapport aux standards français d'alors.

Je n'évoquerai pas le spectre morne et glacé de mister Hyde parce que le cliché a vraiment beaucoup servi mais il suffisait réellement de rétrograder de la main droite tout en appuyant énergiquement du même pied pour que la bête se réveille ! La 1 800 n'était pas une Ferrari, c'est vrai, mais ses 162 chrono et ses 35 s aux 1 000 mètres

départ arrêté étaient parfaitement respectables. A la même époque, Alfa commençait son inéluctable dégringolade et sa Giulia TI –encore comestible– nettement plus petite, n'était pas plus nerveuse, quoique légèrement plus rapide en raison d'un maître-couple moins important.

Côté comportement, les ingénieurs avaient choisi de privilégier sensiblement la tenue de route. La suspension était ferme mais encore très acceptable en utilisation touristique et lorsque le conducteur se transformait en pilote, la voiture lui en donnait pour son argent. Neutre jusqu'à un certain point, la 1 800 devenait assez progressivement survireuse et faisait preuve alors d'une maniabilité surprenante de la part de la bonne bourgeoisie cossue qu'elle semblait être à première vue...

La direction était très douce, un peu instable en ligne droite, et les freins (disques à l'avant s'il vous plaît !) se montraient d'une grande endurance. Le problème devint plus pointu avec la 1 800 TI puis les 2 000 et leurs 130 ch mais, déjà sur la 1 800, la question des pneus commençait à se poser. Sur tout sur le mouillé, d'excellentes gommes étaient

nécessaires pour conserver aux roues arrière –indépendantes– une bonne motricité et ce fut d'ailleurs le début du règne du Dunlop SP Sport allemand, doté d'une adhérence au dessus de tout soupçon mais qui fondait littéralement comme neige au soleil (moins de 5 000 km à l'arrière avec un pied très lourd sur une 2 000 TI). Ce fut donc la 1 800 qui assura la résurrection de BMW mais le nom était à demi oublié et, en France du moins, les débuts furent pénibles. Durant quelques années, les premiers propriétaires de BMW (Jean Marais par exemple) eurent le sentiment, agréable après tout, d'appartenir à une minorité d'initiés. Puis ce fut le grand éclatement !...

### BMW 1800

● **Moteur** : Puissance fiscale 10 CV. Cylindrée 1 773 cm<sup>3</sup>. 4 cylindres en ligne 84 x 80. Un carburateur inversé. Allumage par distributeur et bobine. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 53 litres. Soupapes en tête commandées par culbuteurs. Un arbre à cames en tête commandé par chaîne. Puissance maximale 102 ch à 5 800 tr/mn. Couple maxi 14,6 mkg à 3 000 tr/mn. Rapport volumétrique 8,6.

● **Transmission** : Roues arrière motrices. Boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés. levier de commande au plancher.

● **Châssis, suspension** : Châssis plateforme. Suspension avant à roues indépendantes par bras et ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à roues indépendantes par bras articulés et ressorts hélicoïdaux.

● **Freins** : Hydrauliques. A disque à l'avant et tambour à l'arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

● **Direction** : A vis.

● **Pneumatiques** : 6.00 S x 14.

● **Carrosserie** : 1 120 kg.

● **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 1 582 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 57,5 ch. Rapport poids/puissance 10,9 kg/ch.



L'étroitesse des pneumatiques trahit impitoyablement l'âge de la voiture...