

# LA BMW 318 i «S»



A l'exception des jantes alu en série, pratiquement rien ne la distingue.

## QUATRE SOUPAPES POUR UNE VRAIE BM

Si l'on excepte la lignée des sensationnelles « M » réalisées par le département Motorsport, aucune BMW de grande série ne possédait jusque-là quatre soupapes par cylindre. Aussi incroyable que cela puisse paraître ! Alors, quelle est la véritable personnalité de cette petite BM ?

Il faut être clair. Certes, les différentes gammes BMW présentent quelques magnifiques fleurons. Certes encore, les modèles d'accroche tels les 316 et 318 (quatre cylindres) possèdent les mêmes qualités de construction. Mais, il faut bien le reconnaître, ce sont des versions d'une tristesse exemplaire ne reprenant aucune des qualités de brio des fleurons cités plus

haut : motorisation poussive, comportement aléatoire, etc.

Devant cette nouvelle 318i baptisée « s », on pouvait s'interroger. Allait-elle être également une « sous » BMW sur laquelle on achète avant tout l'écusson ou une vraie « BM » aux qualités mécaniques rigoureuses ? On pouvait d'autant plus se poser la question que les quatre soupapes par cylindre ne sont

plus, aujourd'hui, considérées comme une solution spécialement sportive mais comme une simple technique moderne présentant plus d'un avantage, ne serait-ce que vis-à-vis de la dépollution.

### Un moteur vivant

Grâce à la culasse 16 soupapes, double arbre à cames (entraîné par

chaîne), la puissance de ce 1 800 cm<sup>3</sup> atteint maintenant 136 ch à 6 000 tr/mn (maxi : 6 500), soit encore 76 ch au litre de cylindrée. On remarquera tout de même que Peugeot fait mieux avec son 1 900 : 84 ch. Le couple maxi de 17,5 mkg est délivré au régime élevé de 4 600 tr/mn. Avec 9,7 mkg au litre, BMW ne fait toujours pas mieux que Peugeot.

Même si les chiffres ne sont donc pas exceptionnels, ce moteur possède un tempérament plus affirmé qu'on aurait pu l'imaginer. Bien sûr, le bruit n'est pas aussi envoûtant que sur la M3, mais la discrète petite mélodie, claire et métallique, est sympathique. Malheureusement, selon la — très — mauvaise habitude BMW, l'étagement de la boîte de vitesses n'est pas loin d'être catastrophique. C'est d'autant plus regrettable que la seule solution pour masquer le manque de couple d'un moteur (dans ce domaine, BMW est en net retrait sur Opel), est un échelonnement des rapports irréprochable. C'est justement ce que n'a pas manqué de faire Peugeot sur sa 405 Mi 16.

Toutefois, même en regrettant amèrement cet étagement de boîte inadéquat, le moteur reste vivant et, n'ayons pas peur des mots, assez sportif.

### Comportement satisfaisant

Le second défaut de cette BMW est son diamètre de jante trop petit et désuet de 14 pouces (en outre, pneumatiques de profil trop haut 65), choix technique incompréhensible de la part d'un tel constructeur. Cela précisé, il faut reconnaître que le comportement est satisfaisant et efficace. La suspension est celle que l'on dénomme chez BMW « M Technic », possédant des caractéristiques sportives. Pour les freins, il n'y a pas eu de concessions puisque ce sont ceux de la 325i.

La tenue de route de cette 318is est tout à fait neutre. Pas de sous-virage excessif comme sur d'autres modèles de la série 3, pas de survirage non plus (du moins sur le terrain sec de notre prise en main) et une motricité tout à fait acceptable malgré l'absence de différentiel autobloquant.

A 127 000 F, la 318is (seulement en deux portes) est une BMW plutôt homogène. En tout cas, son tempérament est plus évident que celui d'une plus paisible 320i 6 cylindres (seulement 5 000 F de plus toutefois) ou d'une trop fade 318i dorénavant seulement en quatre portes, pour 7 000 F de moins.

Gilles DUPRÉ



Sympathique petit 16 soupapes et habitacle traditionnel : sièges sport en option.