

Document fourni par le site www.e21.free.fr

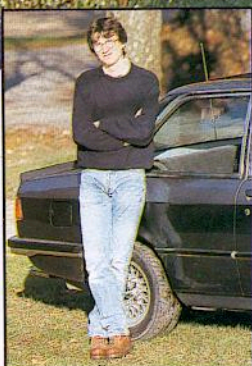


323i RUN OUT



Best words d'Olivier:

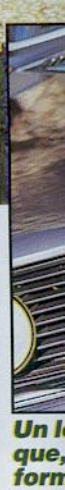
« A 2000 Tr/mn, elle chante délicieusement, à 6000 Tr/mn, elle hurle rageusement »!
 « Ligne intemporelle, moteur et boîte courte comme on en trouve rarement aujourd'hui! La 323i E21, c'est tout ça.. pour un petit prix! Avec une côte aux alentours de 20.000 à 25.000 francs pour un modèle en bon état, c'est une véritable affaire, une voiture à collectionner sans se priver (même en l'utilisant quotidiennement). Rouler tous les jours au chant du 6 cylindres BMW est un plaisir unique! Quand on y a goûté, on ne peut plus s'en passer... »



BMW 323i série limitée « Run Out »

Les particularités du modèle:

- 200 exemplaires
- 2 sorties d'échappement
- 2 tons de gris clair et gris foncé pour la carrosserie
- rétroviseurs peints en gris
- sièges baquets Recaro
- autobloquant à 25%
- suspension renforcée
- Boîte Sport 5 vitesses à grille inversée - rapports courts
- spoiler avant BBS
- jantes alu nid'abeilles BBS
- volant sport 3 branches



Un l...
que...
form...

Je me souviens d'une 323i ostensiblement garée sur le trottoir de la maison d'en face: c'était en 1983, l'âge où mes potes « empruntaient les voitures de Papa » juste histoire d'épater la galerie. Je me souviens de sa robe « bi-ton », de 2 couleurs grises différentes, de ses 2 sorties d'échappement et de ses sièges baquets Recaro, seule certitude d'être bien calés en glisse dans les virages. Je me souviens de sa gueule ouverte (à la calandre inclinée vers le bas) peu aérodynamique mais réputée « LA » bombe absolue, la voiture à battre... J'ai retrouvé la même 323i « série limitée » 18 ans plus tard exactement, chez Olivier Bertrand, un membre du club BMW. Et bon sang, quand j'ai conduit la voiture pour cet essai, toutes les émotions de l'époque m'ont sauté à la gorge!



La série limitée 323i s'appelle « Run Out » chez nos voisins anglais. 200 modèles auraient été construits.



Un logo qui fait rêver les inconditionnels de la marque, passionnés de l'histoire BMW comme des performances!

C'est cette 323i qu'on faisait rugir en la malmenant sur les descentes de pavés du Nord de la France. De préférence la nuit, à l'insu de tous, on partait, à 2, 3 ou 4 tenter le diable, affronter le mauvais sort à des vitesses irréelles, troublant le sommeil des braves dans le faisceau des phares qui balayaient les façades assoupies. On n'avait pas 20 ans, Bonnie and Clyde des années 80. On dînait d'un plein d'essence, mine de rien, à tourner comme des sauvages avant de rentrer la BM moteur arrêté jusqu'au garage, à la poussette pour ne pas amener le quartier... La 323i nous a fait rêver, complice de nos nuits. Entre nos mains, elle a tout accepté, tout pardonné, et pourtant... on lui a fait subir les pires outrages!...

Olivier est nettement plus respectueux. « Elle est sortie de l'usine en juin 82, mais n'a été immatriculée qu'en janvier 83. J'ai trouvé sa trace grâce au numéro de châssis et sur un logiciel BMW. Elle est strictement d'origine! » La 323i est maintenant une vieille dame,

ces 10 ans ne l'ont pas vraiment affectée mécaniquement mais quelques points de rouille ont altéré sa prestance. En guise de lifting, Olivier a réussi à repeindre une partie de son coffre arrière: rudement bien fait!

Olivier ne l'a achetée qu'en juin dernier. C'est la deuxième 323i série limitée qu'il achète, mais il en a d'autres qui traînent un peu partout... Pour les sorties club sur circuit il faut des munitions... Cette 323i ne roulera que tranquillement, sur route ouverte!

Elle affiche au compteur 166.000 Km, son propriétaire lui a trouvé quelques petits soucis de vieillesse: une jauge de température d'huile récalcitrante, une petite fuite d'huile sur le côté du joint de culasse, c'est à peu près tout, c'est à dire pas grand chose de notoire pour une sportive de haut niveau passée en catégorie Seniors! Olivier lui a changé ses disques avant; même l'embrayage est tout à fait consistant. Aucune pièce majeure de fonctionnement mécanique n'a besoin d'être changée.

La venue au monde de cette auto coïncide avec la décision de BMW de mettre fin à la série E21. Elle est née entre 81 et 82, sous forme de 200 modèles, appelés chez nos voisins British: « Run Out »... (on aurait dit « Burn Out », qu'on l'aurait cru...)

Le moteur 6 cylindres jeté dans la caisse E21 se nomme M60. Il n'honore que les modèles 320 et 323 depuis 1977. C'est la première fois qu'on tente la greffe d'un petit 6 cylindres sur une caisse destinée à recevoir des 4 cylindres. Le Bébé de l'époque se porte si bien que le concept sera retenu... jusqu'à nos jours!

Le 6 cylindres offre un couple mémorable, bien agréable pour la ville à bas régime, et très rageur quand il s'agit de taquiner la zone rouge (6.400 tr/mn). La boîte Sport à 5 rapports est très courte, et typée Racing par une grille inversée (première en bas à gauche): on s'y croirait!...

Les tenues de route aléatoires des BM chères à nos Papis sont restées légendaires, notamment grâce aux modèles puissants, enclins aux pertes d'adhérence les plus farfelues. La monte en option d'un autobloquant (proposé d'office sur la série limitée) offre enfin une solution. D'abord dosé à 40%, le différentiel autobloquant sera ramené à une plus sage valeur de 25%, qui comblera les amateurs de plancher des vaches comme les amateurs de sensations, car il permet à ces derniers de se lâcher, en connaissance de cause, au volant de la 323i... (on passe alors de la conduite au pilotage).

La passion nourrie pour les BMW de tous poils est loin d'être tarie à la source. Chaque modèle qui sort fait invariablement frémir, tremousser, hoqueter, et faiblir les plus accros. En 82, quand la série limitée 323i « Run Out » est descendue dans la rue, on a cru défaillir: BMW nous comblait! Aujourd'hui, les appellations changent mais les séries restent, apportant leur lot d'innovations techniques. Il en faut pour tous les goûts? Tant mieux, servez-moi une petite 323i bien frappée, pour 22.000 francs: j'achète!....

Texte et photos: Anne C. Pauwels

Le volant sport 3 branches, les sièges Recaro Sport et la boîte à grille inverse sont livrés sur la série limitée. Cette 323i a connu un franc succès: c'était vraiment « la bête »!

La sellerie d'origine a quelque peu subi les UV et l'outrage du temps qui passe, mais elle est encore impeccable. BMW n'avait pas sacrifié au confort en vogue sur les berlines à l'époque: on ne parlait pas encore d'ABS, encore moins de contrôle de dérive et d'antipatinage. Les vitres étaient à commande manuelle et les rétroviseurs non réglables de l'intérieur! Imaginez comme la 323i s'est taillée une réputation de voiture sportive sans compromis dans la presse spécialisée de l'époque!



« L'arrière des de v...

BMW 323i « Run Out »

Caisse E21

Produite à environ 200 exemplaires en 1982
(fin de production de l'E21)

peinture 2 tons: ascotgrau-metallic/graphit-metallic

Puissance: 143 chevaux à 5800 Tr/mn

13 chevaux fiscaux

1000 m. D.A. en 30 secondes 9'

9,5 secondes de 0 à 100 Km/h

vitesse maxi: 192 Km/h.

Cylindrée: 2.315 cc

Alésage x course: 80 x 76,6 mm

6 cylindres en ligne

Bloc moteur fonte, culasse alliage léger

Distribution par simple arbre à cames en tête

Alimentation Injection K Jetronic

Couple: 19,4 m.Kg à 4500 Tr/mn

Limiteur de régime à 6.400 Tr/mn

rapport volumétrique: 9,5 à 1

Transmission: 4 rapports - 5 rapports Overdrive

- 5 rapports sport (modèle essayé) ou boîte auto.

4 freins à disques dont 2 ventilés à l'avant de diamètre 255 mm et pour l'arrière: 258 mm.

Pneus en 13 pouces (185/70-13)

Poids: 1135 Kg

Rapport poids/puissance: 7,88 Kg/CV

Direction par crémaillère, non assistée

Autobloquant à 25%

Capacité du réservoir: 58 litres

Consommation moyenne constatée 16 l/100 (Sport Auto N°199)

Prix de vente du modèle en 1981: 70.800 fr.

+ quelques options (très chères)

Concurrence à l'époque: Golf Gti, Alfa Roméo GTV6, Lancia HPE, R18 Turbo, Volvo 242 GT, Saab 99 Injection



La série Run Out était en livrée « sport »: autant les jantes en 13 pouces paraissent minuscules, autant le spoiler minuscule et les jantes assorties nid d'abeilles sont des signes extérieurs d'effronterie!



Les PLUS:

Pédalier parfaitement conçu pour le talon-pointe

Moteur 6 cylindres particulièrement envoûtant!

Maniement de boîte inversé:

1ère en bas à gauche: tout pour la course!

Le châssis extraordinaire

freinage

différentiel autobloquant

Les MOINS

Boîte trop courte pour l'autoroute`

mais parfaite ailleurs

maniement de boîte « ratatouille »

vu son grand âge...

équipement manomètres un peu léger

(pas de pression d'huile!)

direction non assistée trop démultipliée



« L'arrière est typique avec ses 2 sorties d'échappement chromées, qui, les matins d'hiver, diffusent 2 colonnes de vapeur d'eau dans le rétroviseur »...