

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



TALON-POINTE
BMW 323i

BMW 323i "JCG" Alpina Furieuse gavée aux hormones !

Dotée d'un excellent comportement, la 323i Alpina maîtrise bien le roulis et son amortissement est au dessus de tout soupçon. Conséquence de cette efficacité redoutable : elle est très vive à la limite et réclame une certaine prudence sur sol " gras ".



Pour succéder à la mythique série "02", rien ne vaut le **dopage**.

TALON-POINTE
BMW 323i

Le spoiler avant, ajouré pour permettre un meilleur refroidissement des freins, s'intègre parfaitement à la ligne agressive de la 323i.

Dans un genre muselé, la **préparation JCG Alpina** est, sans doute, ce qui manq

En 1975, BMW doit remplacer la série "02", devenue en dix ans le symbole du renouveau de la marque bavaroise. Succéder à ce coach "classieux" et performant n'allait pas, en toute logique, être chose facile, et BMW a dû mettre les petits plats dans les grands pour doter son nouveau fleuron d'entrée de gamme de tous les arguments qui devaient, en toute logique, lui assurer le succès.

Moitié berline, moitié coupé, la série "02" avait su, avec deux portes seulement, emporter les suffrages d'une clientèle exigeante, avide de qualité, de performances et d'image représentative d'une certaine classe supérieure. Posséder une BMW était devenu un signe de distinction sociale...

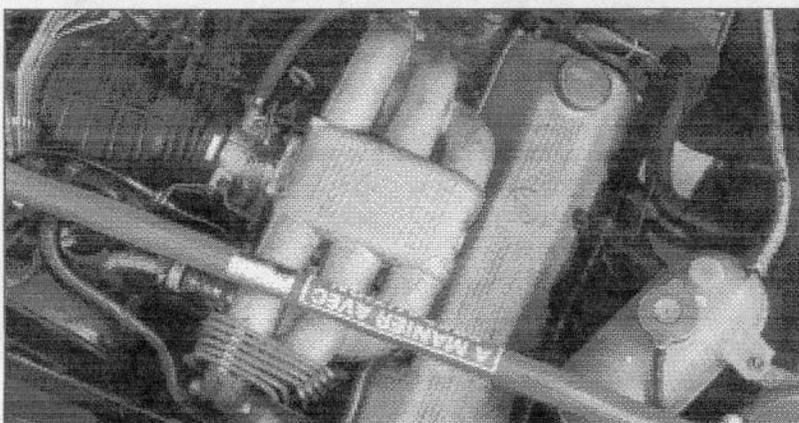
La nouvelle compacte de BMW s'inscrit logiquement dans le sillage de sa devancière. Dotée de deux portes, d'un couvercle de malle AR "plat", elle se fonde néanmoins dans l'air du temps et adopte les lignes à la fois douces et agressives inaugurées avec la série 5, berline de standing réservée, par son tarif élitiste, à un public restreint. La petite BMW s'affine et gagne en classe ce qu'elle a perdu en caractère pur, au moins au début. En 1975, lorsqu'elle succède à la série "02", la série 3 reprend en effet les mécaniques de cette dernière. Des quatre cylindres

sus de la moyenne et une qualité de construction qui fait désormais la différence, à côté des productions italiennes concurrentes, lesquelles abordent alors une irrésistible dégringolade en termes de qualité mais aussi de ventes et d'image. L'image, voici ce qui fait la force de cette solide BMW, assez compacte pour ne pas jouer les grosses bourgeoises et suffisamment performante pour se démarquer de la concurrence... sur la route. Mais les anciens possesseurs de série "02" attendaient

propulse grâce à ses 143 chevaux, à plus de 190 km/h. La 2002 Tii a enfin trouvé digne descendante. Survolant la catégorie par ses performances hors du commun, la dernière BMW peut même prétendre au titre de sportive, inquiétant du coup la très vélocce Golf GTi, qui a trouvé en elle une redoutable concurrente, même si les deux autos n'ont pas la même vocation... ni tout à fait le même prix ! Car les BMW série 3 font payer cher leurs qualités : au début des années 80, la 323i

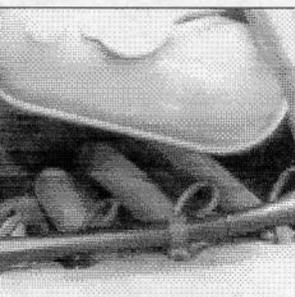
lence de prix. Pas donnée, tout de même, cette "petite" bête. Dire que la 323i en offre pour son argent, notamment grâce à son fabuleux six cylindres, serait peut-être exagéré. Disons qu'elle fait payer une certaine image du luxe. Une "griffe" devenue synonyme d'un prestige fait de dynamisme et symbole d'un mode de vie recherché. Mais la BMW, en bonne teutonne, se fait d'abord sérieuse, et son catalogue publicitaire n'oublie pas, pour tenter de justifier le tarif élitiste, d'insister sur les efforts

"Junior team". Une formule de "promotion" qui aligne une brochette de 320 Groupe 5, animées par des quatre cylindres dérivés du moteur de la 318, et développant plus de 250 chevaux. De véritables silhouettes, sur lesquelles le département Motorsport du constructeur allemand exprime ses immenses possibilités, et son savoir faire d'orfèvre. Cette vitrine, indispensable pour soutenir une gamme aux performances de premier ordre, est le reflet presque fidèle du sentiment que dégagent les séries 3 sur la route. Une calandre méchamment inclinée, des jantes larges, deux doubles optiques sur les modèles de pointe, une ligne à la fois douce et agressive et une sonorité mécanique sans équivoque : les séries 3 sont de redoutables routières, des abonnées de la file de gauche ! Doter des autos du segment moyen de moteurs six cylindres (la série 3 recevait, un peu après la 323, un six cylindres de seulement 2 litres, équivalant à la 320) était un pari osé, mais qui a en outre permis de "tirer" la gamme vers le haut, creusant définitivement un fossé avec l'ancienne palette des "02", larguée par cette débauche de technicité et de performances. L'âme des séries 3 première mouture est donc, et sans aucun doute le fameux, "six en ligne", une vieille connaissance chez BMW, puisque ces mécaniques reconnues

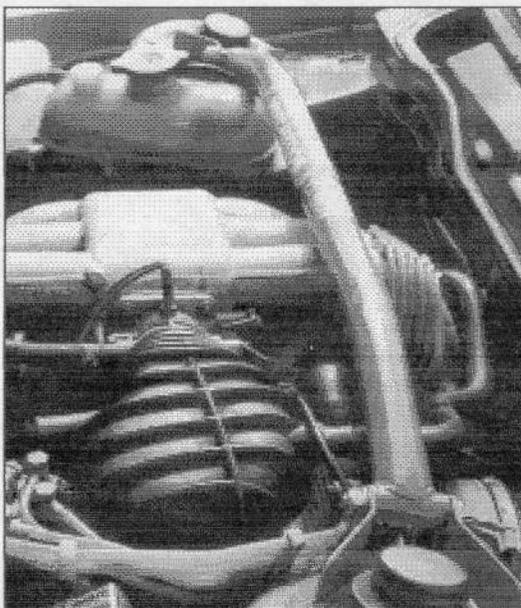


Le six cylindres en ligne est le cœur de cette 323i. Souple et puissant, il s'exprime d'une si belle voix que l'on se surprend volontiers à jouer de la pédale des gaz, pour le seul plaisir de l'oreille.

ait à la bête qui se découvre violente et diabolique. Un véritable mister Hyde !



Le collecteur "spaghetti" à six sorties séparées est la partie émergée de la préparation complète dont profite cette mécanique.



La barre antirapprochement n'est pas d'origine, mais elle renforce encore la précision d'un train avant véritablement diabolique.



Rangée sous le couvercle de malle arrière, la boîte à outils d'origine BMW démontre le soin apporté à la finition et à l'équipement de cette puissante routière sportive.

en ligne réputés tant pour leurs performances que pour leur fiabilité. En 1600, 1800 ou 2 litres, répondant respectivement aux dénominations 316, 318 et 320, le nouveau coach ne présente donc aucune évolution mécanique, et les performances sont même en léger recul, la faute au poids plus généreux de la nouvelle auto. Toutefois, et cela semble logique, les trains roulants et le freinage ont progressé, dominant ainsi à la série 3 des aptitudes supérieures à celles de son aînée.

Vite, un moteur !

L'intérieur adopte une ambiance proche de celle de l'ancienne génération, avec un tableau de bord en plastique noir et une austérité générale qui ne prête pas à sourire. Pas besoin d'être spécialiste pour constater également une finition au des-

un moteur plus puissant, capable de marquer plus nettement le progrès par rapport au précédent modèle. Leur impatience n'est satisfaite qu'en 1977 avec l'éclosion d'un tout nouveau bloc, disposé longitudinalement sous le capot AV, et doté de six cylindres ! D'une cylindrée de 2,3 l, ce moteur anime le véritable porte-drapeau de la gamme, la 323i, qu'il

vaut plus de trois fois le prix d'une 2 CV (ce qui n'était pas si évident, dans la mesure où la Deuche n'est plus alors proposée qu'en séries limitées, à des prix qui étonnent encore aujourd'hui) et une fois et demie celui d'une Golf GTi. En France, il faut piocher dans le très haut de gamme, avec les Renault 30 V6 ou CX 2400 pour trouver une équiva-

réalisés en matière de sécurité passive et active, dans le cadre d'une étude baptisée "le système BMW de sauvegarde de la vie". Rien que ça ! « Ce que l'on acquiert avec les BMW compactes au titre de la sécurité n'est pas bon marché, mais ce que l'on y gagne est incalculable », vante ainsi le dépliant de la marque, une brochure sans fioritures superflues, qui s'arrête également sur les succès de BMW en compétition, présentés comme une véritable « profession de foi en faveur de l'efficacité ».

La course en tête

Du papier glacé à la réalité, il n'y a qu'un pas. BMW s'implique en compétitions et la série 3, à l'image de son inspiratrice spirituelle, s'illustre sur circuits, notamment grâce au

équipent les modèles haut de gamme de la marque depuis de nombreuses années déjà. Sous le capot de la (relativement) légère série 3, le six cylindres s'éveille et démontre un tout autre caractère, fait autant de souplesse que de puissance. Fleuron de cette gamme musclée, la 323i profite du plus gros moteur : un six cylindres de 2.315 cm³, capable d'entraîner l'auto à plus de 190 km/h dans un confort quasiment bourgeois. Les accélérations sont du même niveau, avec moins de 31 secondes au "mille". Nil doute que cette sportive en habit de bal est toute entière vouée au plaisir de conduire, même si ses géniteurs l'ont voulu suffisamment discrète et de bon ton. Il s'agit tout de même d'une BMW !

Stéphane et sa 323i "Pour amateurs avertis"

« Je suis un fanatique de propulsions. La 323i, surtout dans cette configuration Alpine, a un tempérament rare, presque introuvable sur le marché automobile actuel. Le plaisir de la conduire est immense et, en plus, c'est une auto devenue peu courante. Trouver une belle 323i en état d'origine n'est pas évident. Cela renforce son intérêt. L'Alpina est faite de la plus noble matière. C'est une voiture très équilibrée, homogène. Du vrai travail de préparateur, dans lequel rien n'a été laissé au hasard, surtout pas ce qui ne se voit pas. Malgré son esthétique peu discrète, c'est tout le contraire d'un Tuning ! La disponibilité des pièces, nombreuses en occasion, et la fiabilité

générale font que l'on peut raisonnablement s'offrir une telle auto en second véhicule. Mais rouler tous les jours avec est quasiment impossible, elle consomme plus de 15 litres en usage... normal ! De part son comportement

exclusif et très délicat sur le mouillé, c'est une auto réservée aux amateurs avertis, aux familles de la propulsion. » ■



Alpina dope la 323

Toutefois, les préparateurs spécialistes de la marque, reconnus pour leur soif de performances et d'efficacité, ont eu tôt fait d'ensorceler la petite bête, qu'ils trouvaient sans doute encore trop sage ! Ainsi, le célèbre transformateur préparateur allemand Alpina n'a pas laissé échapper une telle occasion de se faire plaisir,

et d'éléments mécaniques préparés, comme un moteur poussé à 173 chevaux, ou encore un amortissement profondément revu. C'est un de ces "monstres" que nous vous proposons de découvrir. Une 323i équipée du kit Alpina, mais volontairement discrète, car dépourvue des bandes décoratives qui courent d'origine sur les quatre

identique à celle des meilleurs "JCC" Alpina, et promet l'ivresse des sens. Une vraie auto de préparateur, livrée telle quelle, à l'aube des années 80, à un client que l'on devine exigeant. Mais si le détail des améliorations apportées impressionne, ce qui surprend le plus, en réalité, c'est l'homogénéité de l'ensemble, la sensation que chaque élément modifié

Homogène, vivante, freinant des quatre fers, la 323i revue et corrigée par Giroix gagne

sur, en appliquant des recettes éprouvées sur cette toute récente sportive. Mais bien avant que n'apparaissent, par le biais du garage du Bac, distributeur exclusif des BMW Alpina, les premières véritables série 3 Alpina "clés en main", il fut possible, grâce à la passion et aux compétences d'un certain Jean-Claude Giroix, responsable de la concession du Bac installé à Chennevières en région parisienne, de faire réaliser, sur commande et "à la carte" une 323 améliorée, grâce aux éléments distribués par Alpina et montés sur des autos neuves. Ainsi, sortirent de Chennevières un certain nombre de 323i "JCC" (pour Jean-Claude Giroix) très méchantes, équipées d'un bardage aérodynamique spécifique, de jantes de 15

côtés de la carrosserie. Certainement son propriétaire d'alors avait-il commandé une 323i orange aussi sobre que performante. Histoire de ridiculiser les quelques conducteurs peu prudents qui se seraient risqués à approcher la bête d'un peu trop près. D'origine, la version Alpina en impose, avec son stock de stickers, son becquet en mousse sur la malle AR et son imposant spoiler fixé sous le pare-chocs AV, mais ne fait pas vraiment dans la discrétion. Plus "timide", le modèle pieusement conservé par Stéphane Quirgo, son propriétaire actuel, ne reçoit qu'un déflecteur AV et de belles jantes en alliage de 15 pouces de diamètre. En revanche, la partie immergée est



Volant sport recouvert de cuir, tableau de bord lisible, mais sans joie : Le (bon) ton est donné.

a une incidence sur tel autre et que, au final, rien n'a été laissé au hasard. Un travail remarquable, bien loin de la simple amélioration. Cette auto a en effet été profondément repensée, et en ressort ainsi magnifiée.

173 chevaux !

Pour gagner 30 chevaux, le travail du préparateur a porté sur le haut du moteur. La culasse a été profondément retravaillée avec une modification de la forme des chambres de combustion, une augmentation du rapport volumétrique qui passe, par un simple rabotage du plan de joint, de 9,5 à 10,2. L'arbre à cames adopte un nouveau profil augmentant sensiblement les temps d'ouverture et les levées de soupapes et, enfin, les pistons, restés d'origine, ont été légèrement retouchés, ainsi que la "tulipe" des soupapes et l'intérieur des sièges de soupapes. Dernière opération réalisée par l'équipe de Jean-Claude Giroix, l'alignement rigoureux des conduits d'admission et d'échappement (un "6 en 2" spécifique) sur la culasse. Grâce à ce travail minutieusement calculé, les six cylindres crache la bagatelle de 173 chevaux à 6.600 tr/min et s'autorise un régime maxi supérieur à 7.000 tours. Le couple, que l'on aurait pu penser sacrifié dans l'opération, progresse sensiblement, atteignant désormais la barre symbolique des 10 mkg/l. Le moteur d'origine fournissait 19,4 mkg à 4.500, sa valeur passe à 23,2 une fois préparé, le tout au même régime. D'excellentes

Les 320 et 323i étaient les seules à recevoir les doubles optiques ronds. Le privilège de la sportivité ?

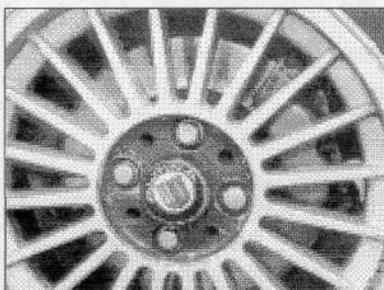
boîte cinq, de préférence à rapports rapprochés, sans oublier d'y adjoindre le pont autobloquant, des options pas toujours faciles à obtenir, les délais de livraison pour des autos ainsi équipées étant souvent hallucinants. L'auto de Stéphane est (pour l'instant) dépourvue du différentiel à glissement limité et dispose de la boîte à cinq rapports "touristique". Si l'absence du pont sportif est un handicap en raison de la puissance généreuse, la boîte "sport", même si elle apporte un surcroît de sensations, ainsi que des reprises plus vigoureuses, n'est pas indispensable.

Côté liaisons au sol, le travail réalisé par l'équipe du Bac est proprement réjouissant. Autant la série 3, d'origine, n'affiche pas une rigueur digne des meilleures sportives de l'époque, par la faute d'une suspension trop typée tourisme, autant la 323 JCC excelle par son efficacité et, encore plus important, par une surprise homogénéité. La direction, légère et précise, bien que non assistée est, malgré le poids conséquent du moteur, en tous points géniale. Depuis le volant, spécifique avec son épaisse jante de cuir, le pilote "sent" bien le train directeur. Le volant semble directement relié aux roues, comme sur un kart : génial ! Le comportement dynamique s'inscrit dans la même logique de rigueur et de plaisir de conduite.

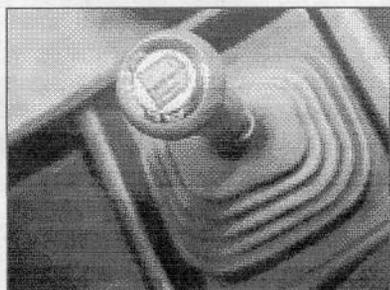
valeurs, qui traduisent le bon remplissage du moteur, et son meilleur fonctionnement sur toute la plage.

Boîtes : la grande salade

Ce six cylindres à sept paliers est relayé par la, ou plutôt les, boîtes d'origine. Car BMW proposait, pour ses 323, un choix de trois pignonniers. Une quatre rapports, une cinq rapports et une boîte cinq "sport", avec 1^{er} longue et une 5^{ème} qui n'est autre que le 4^{ème} rapport de la boîte cinq "normale". Dans les faits, le garage du Bac invitait les clients désireux de se faire préparer une 323 JCC, à opter pour une



Les gros freins AV, des disques et étriers à quatre pistons, proviennent d'une Alpina B6. Puissance de freinage garantie, surtout avec les plaquettes Férodo "Racing".



Le pommeau du levier de vitesses est spécifique aux versions Alpina. Le petit détail très "classe" qui renforce le sentiment d'empoigner une voiture d'exception.