



Sportive ?

Les responsables de la marque ne s'en cachent pas. La nouvelle 318 is, « s », comme seize soupapes, est appelée à chasser sur les terres des GTi. Curieusement, BMW qui dispose pourtant d'une solide image sportive, était, en effet, jusque là absent de ce créneau...

Ni les 316, ni les 318i elles-mêmes ne pouvaient prétendre passer pour des sportives. Quant à la 320i avec son six cylindres, son prix trop élevé la faisait sortir de l'épure. Nous allons voir si la « is », qui sera logiquement la dernière évolution de la gamme Série 3 avant son renouvellement en 1991, est susceptible de retenir l'attention des « Gé-téistes ».

Pour bien marquer son identité sportive la is disponible uniquement en version deux portes, (la 318 i, elle, n'est proposée dorénavant qu'en quatre portes), reçoit le kit carrosserie M Technic. Il s'agit essentiellement d'un spoiler flanqué de deux prises d'air pour le refroidissement des freins, d'un becquet aérodynamique sur le coffre et de jantes en alliage léger qui accueillent des enveloppes de 195/65 HR 14.

Voilà pour le look. A l'intérieur, un volant sport aux couleurs de Motorsport et des sièges baquet (malheureusement en option) vous invitent toutes affaires cessantes à faire piaffer les 16 soupapes. Celles-ci, épaulées par deux arbres à cames en tête,

permettent au 4 cylindres de 1 800 cm³ de livrer 136 ch à 6 000 tr/mn avec un couple maxi très honorable de 17,5 mkg à 4 600 tr/mn.

Une vraie BM...

Dès les premiers kilomètres, et les autres, nous nous conforterons dans notre première impression, on réalise que la voiture ne manque pas de tempérament. Certes, on n'est pas au stade d'une 325 i, mais on éprouve néanmoins pas mal de plaisir à tirer la quintessence des 136 ch du moteur, par ailleurs remarquable de souplesse à bas régime. La tenue de route grâce à une suspension « sport » dérivée de la M3 (abaisssement de 15 mm, amortisseurs à gaz bi-tubes), ainsi que le freinage (4 disques, ventilés à l'AV) méritent la mention bien, voire très bien. Mention passable en revanche pour l'étagement de la boîte de vitesses avec une 1^e trop courte et zéro pointé pour les options qui concernent la peinture métallisée, les sièges « Sport » et le système ABS. Même si le prix,

126 900 F est relativement compétitif pour une BMW, il demeure, sans les options, nettement supérieur à ceux de la concurrence. A savoir la VW Golf 16S (116 450 F), R21 TXi (121 600 F) et autres 309 GTi (101 170 F). Mais, c'est une BM... et celle là, une vraie !

J.-P. Gratiot



POUR

- Moteur
- Comportement
- Agrément de conduite

CONTRE

- Etagement BV
- Option ABS
- Dir. trop démultipliée

TECHNIQUE

Moteur : 4 cyl. en ligne ; 1 796 cm³ ; 136 ch DIN, à 6 000 tr/mn ; 17,5 mkg, à 4 600 tr/mn ; injection
Transmission : aux roues AR
Direction : à crémaillère ; 4 tours de volant ; 10,5 m de diam. braq.
Freins AV : à disques ventilés ; AR : disques ; ABS en option
Pneumatiques : 195/65 HR 14
Dimensions : L x l 4,32 m x 1,64 m ; coffre : 425 dm³ ; poids : 1 125 kg ; réservoir : 55 l

NOS PERFORMANCES (Montlhéry)

Vitesse maxi	207 km/h
Accélérations	
0 à 100 km/h	8"9
100 m	16"1
1 000 m	29"8
Reprises	
40 à 100 km/h en 4 ^e	14"7
80 à 120 km/h en 5 ^e	14"9
50 à 100 km/h en 4 ^e	12"3
100 à 140 km/h en 5 ^e	16"7
Consommations	
Autoroute (125 km/h)	9,6
Rapide (100 km/h)	12,0
Route (75 km/h)	7,8
Ville	10,9

PRIX 126 900 F

Cat. fiscale 9 CV

