

# YOUNGTIMER

**À LA TOUTE FIN DES ANNÉES 80, BMW DÉGAÎNE UN COUPÉ HAUT DE GAMME QUI BROUILLE LES PISTES. DERRIÈRE SON CONFORT ET SON POIDS DE LIMOUSINE, ASSOCIÉ À UN V12 FURTIF, SA TRÈS RARE VERSION À BOÎTE MÉCANIQUE N'OUBLIE PAS D'IMPLIQUER SON PILOTE. PLEINE DE PARADOXES, LA BMW 850i S'ALLONGE SUR LE DIVAN, POUR NOUS DÉVOILER LES MULTIPLES FACETTES DE SA PERSONNALITÉ.**

PAR JACQUES WARBERT PHOTOS BENJAMIN ASKET

**D**ieu que la route semble étroite ! Malgré ses trois places au compteur, mon élégant coupé semble aussi encombrant que ses contemporains. Son incroyable talent à m'isoler de l'extérieur me transporte à notre période actuelle, et le siège tout réglable électriquement qui s'adapte à toutes les morphologies et l'amortissement pilote EDC tendent comme une entrecôte de salers également. L'absence de toute vibration et le silence à bord me feraient presque penser à une propulsion électrique. Sauf que le coupé en question date de 1984 et arbore le logo BMW. Une marque dont le slogan de l'époque signifie « le plaisir de conduire », avec des propositions vivantes qui forment à la gastronomie et au contre-braquage. Une marque de moteurs emmenée par des six-cylindres en ligne expressifs et chantants. Autrement dit des valeurs canailles que cet imposant et luxueux coupé 850i semble vouloir effacer du tout de ses imposantes gommes de 235 mm de large. Retour au milieu des années 80 et sur son lot de clichés. En explorant le trait, les conducteurs des sportives BMW entendent des boucons de cuir quand ceux des pantouffardes Mercedes conservent la veste en tweed de Grand-Papa. La plus latine des marques allemandes jouit d'une image jeune bien établie, mais elle doit monter en gamme pour aller chercher les fumeurs de la firme à l'étoile sur son propre terrain. La seconde génération de Série 7 (E23), apparue en 1986 marque le début de l'offensive, surtout quand un ultramoderne V12 5.0 de 300 ch s'invite sous son capot, un an plus tard. Il ne reste plus qu'à lui trouver



# YIN ET YANG



Un écrivain sexy. Le remplacement de son vieux coupé Série 6 qui date de 1976 devient le prétexte pour marquer le coup. Dénommé Série 8, le vaisseau amiral de la gamme change de braquet et débarque en grande pompe au Salon de Francfort 1980, avec ce fameux V12 comme seul et unique moteur au lancement.

**Top model**  
Sa ligne de squalie renvoie la Mercedes SEC C126 au rang d'antiquité et l'atypique Porsche 928 prend un bon coup de vieux. Trente-trois ans plus tard, son style flatte autant la rétine qu'il marque en son temps les esprits. Son imposant capot plongeant et ses phares escamotables alimentent rêves et fantasmes. Les minuscules naseaux suggèrent par les haricots de calandre amusent notre regard, chef adjoint Jérôme qui se fend d'un « Elle va forcément moins bien respirer par le nez ». Par rapport à ceux de la toute dernière M3 dont les dimensions versent à la caricature, c'est une évidence ! Dieu sait pourtant que le V12 a besoin d'air ! Il évoque sa présence par ses deux doubles sorties d'échappement plus carrées. L'effort exigé pour ouvrir la porte rappelle que les 1790 kg annoncés freinent en leur temps couler beaucoup d'encre. C'est la rampe d'une technologie de pointe. Antipatinage, climatisation et suspension pilote dénommée EDC font partie de la dotation de notre modèle de 1984. L'habitacle tiré à quatre épingles participe aussi à cette surcharge pondérale. Les magnifiques sièges avant électriques qui intègrent les ceintures de sécurité et l'équipement absolument pléthorique pour un modèle du début des années 90 également. Dans cette ambiance luxueuse, BMW en a oublié le confort de ses occupants arrière. Le dessin creusé des assises est peut-être superbe, mais l'habitabilité limitée pour ne pas dire inexistante les rend inutilisables dans la vraie vie et laisse songeur sur un coupé de 4,78 m de long. En revanche, l'ergonomie absolument parfaite à l'avant rappelle que BMW privilégie son conducteur.

**Le monde du silence**  
Le bruit caractéristique du démarreur et l'absence de compressions sont typiques du réveil d'un V12. Le moteur qui s'ébroue quelques secondes sur six cylindres émet



ÉTERNÉ SOUS LE CAPOT DE LA SÉRIE 7 E32, LE V12 5.0 EST INCROYABLEMENT FORT. L'UNIFORMITÉ DE VIBRATION, SON SILENCE ET SON CARACTÈRE SOYEUX FONT MERVEILLE AVEC LE POSITIONNEMENT GRAND TOURNERIE DE LA SÉRIE 8.



## Son imposant capot plongeant et ses phares escamotables ALIMENTENT RÊVES ET FANTASMES



LES SIÈGES EN CUIR SONT RÉGLABLES ÉLECTRIQUEMENT D'APRÈS LA LONGUEUR D'ASSISE. ILS DISPOSENT AUSSI DE LA MÉMOIRE DES RÉGLAGES. UN RAFFINEMENT AU DÉBUT DES ANNÉES 90 !



LA COMMANDE MANUELLE PREND UN MALIN PLAISIR À BROUILLER LES PISTES. TRÈS AGÉABLE, BIEN GUIDÉE ET DOTÉE D'UN SIXIÈME RAPPORT, ELLE APORTE UNE DOSE DE SPORTIVITÉ DANS LA CONDUITE.



LA PLANCHE DE BORD ULTRA MODERNE POUR L'ÉPOQUE VIEILLE PARTICULIÈREMENT BIEN ET L'ERGONOMIE PARFAITE DONNE L'IMPRESION D'ÊTRE À LA MAISON. LA POSITION DE CONDUITE BASSE PARTICULIÈREMENT BIEN AU DÉBUT DES ANNÉES 90 !

**CE QU'EN DISAIT SPORT AUTO**  
**1990**  
« DES MONTÉES EN PUISSANCE PROGRESSIVES PLUTÔT QUE PULGURANTES... »  
PAR ROLF HÄRING

« Le nouveau coupé BMW représente l'anti-thèse de ce véhicule romantique de la voiture de sport. On s'en rend compte dès que l'on actionne la poignée de portes, que ce soit de l'extérieur ou de l'intérieur. Comme si elles étaient mues par un fantôme, mille-se dégage aussitôt automatiquement de quelques millimètres d'un joint supplémentaire qui supprime tout bruit de contact. Nous l'avons vérifié : à 250 km/h dans une grande vitesse. Nous l'avons vérifié : à petite vitesse, aucun remous. On ritentend à bord de ce carrosserie que le roulement des roues et, à petite vitesse, les vibrations de la boîte manuelle à six vitesses modifient quelque peu de l'ambiance. Les conducteurs sportifs se réjouissent de disposer d'un tel équipement. Pourtant, l'étagement des rapports aurait pu être mieux étudié, car la première et la seconde sont un peu courtes, tandis que la cinquième qui atteint 235 km/h est un peu longue. [...] Le comportement de la 850i reste fondamentalement conditionné par sa masse imposante qui se fait constamment sentir, et ce, contrairement à la maniabilité de l'époque que les véhicules destinés à une conduite en souplesse déconstruisent. Dans ce cas, vous apprécierez les montées en puissance progressives plutôt que fulgurantes de son V12 qui se traquent par des accélérations sans bris particulier. Pour tirer la quintessence du V12 bavarois, rien de plus habile. En vérité, il est presque superflu de changer le véhicule tant est large sa plage d'utilisation. »



LES SIÈGES AVANT SONT UNE VÉRITABLE PARTITION AU VOYAGE. LES PASSAGERS ARRIÈRE SONT EN REVANCHE BEAUCOUP MOINS BIEN TRAITÉS. L'ESPACE AUX JAMBES ET LA CHAÎNE AU TOUT INDICIBLES LES RENDENT PRATIQUEMENT INUTILISABLES.



Une sonorité ingrate, avant que tout ne rentre dans l'ordre. Quelques hectomètres suffisent à comprendre pourquoi le perplexes de BMW a laissé bien des essayeurs fascinés autant qu'elle agace. Elle fascine, par la démonstration technique et son caractère soyeux. Elle agace par son manque de caractère qui tranche avec l'idée que l'on se fait d'un bloc BMW. Imposable du tachymètre permet de deviner son architecture lorsqu'il évolue à bas régime, passant 3000 tr/min pour vraiment distinguer le timbre caractéristique de ses douze pistons. Le 5.0 bavarois fait même à l'approche du régime maxi fixé à 6000 tr/min, son tempérament n'est peut-être guère démonstratif, mais son aisance à avaler les gradations du tachymètre permet au besoin de signer un 1000 m départ arrêté en 27,2 s, devant avec un temps de 25,9 s, mais la belle allonge sur les itinéraires routiers. Sur ce type de parcours, le châssis rassure le guidon qui n'a jamais goûté aux joies d'une propulsion de 300 ch. D'abord parce qu'il est aussi rigoureux qu'impuerturbable : son train arrière multibras qui génère de la pince en appui est impossible à prendre en défaut. Ensuite parce qu'un antipatinage vieille au grain. Sans être aussi réactif que celui des modèles actuels, il permet d'éviter

**L'AVIS DE... BERTRAND PETREMONT (L'ESSENCE DE L'AUTOMOBILE)**  
La Série 8 permet à BMW d'entrer dans l'univers du coupé très haut de gamme. Son incroyable V12 qui fait son unique moteur disponible au lancement lui offre un incomparable raffinement et lui permet d'être sur les terres des Mercedes Classe S 600 coupé et autres Ferrari 456 GT. Sa boîte mécanique très rare ajoute de l'exclusivité, puisque près de 90 % des 850i auparavant vendus étaient avec une transmission automatique. La Série 8 est dotée également d'une ligne absolument superbe qui marque dans l'histoire du constructeur. Sa prose ultra-fine avec ses phares escamotables et ses faux arrêts rappelle la mythique BMW M1, si impressionnante technologie embarquée de l'époque compliquée un réseau électrique qui peut occasionnellement rencontrer quelques pannes, toujours de respecter une maintenance à la hauteur de ses besoins. Son poids et sa puissance élevés impliquent forcément des coûts d'entretien élevés, mais ils restent tout de même raisonnables pour profiter d'un des coupés les plus luxueux et les plus confortables de son époque.



La Série 8 permet à BMW d'entrer dans l'univers DU COUPÉ TRÈS HAUT DE GAMME

## ASAUTO & PARTSWAGEN

Spécialiste BMW Depuis 1985

**Vente Véhicules d'occasion**  
Recherches personnalisées

**Pièces neuves et d'occasion**  
Livraison France 24/48h et International

**Atelier Mécanique**  
Entretien et Réparation

**Atelier Carrosserie et Peinture**  
Devis sur demande

**Restaurations véhicules anciens**  
Suivant vos envies

**Service transport**  
Sur toute la France

**Expertise de votre véhicule**  
Avec un expert agréé

**- N'hésitez pas à nous contacter -**  
Zone Artisanale - 21560 SAN SUDO.FR - France  
Tél. 03.80.37.24.06 - aauto2@wanadoo.fr - www.aauto.com  
Siret 332 525 468 00036 - Agrément n°PR210004D

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer