

L'ACTION

AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE

LE
CANTAL

ESSAIS

9 VOITURES DE RÊVE



DÉJA
LES NOUVEAUTÉS
1982

7 F

N° 247 • JUILLET-AOÛT 81

SUPPLÉMENT VACANCES:
LA CARTE DE BISON FUTE





BMW ALPINA 323 ET 328

Les BMW ensorcellées

323 JCG

120 000 F - 173 ch - 212 km/h

328 B6

159 000 F - 200 ch - 226 km/h



Si pour le grand public le nom Alpina est peu connu, il inspire en revanche l'admiration et le respect des connaisseurs et des amateurs de compétition automobile. Alpina est, en effet, une petite firme allemande qui a remporté de très nombreux succès en compétition en imposant des BMW transformées par ses soins dans le Championnat d'Europe des voitures de Tourisme notamment. Aujourd'hui Alpina s'intéresse beaucoup moins à la compétition, mais commercialise en petite série — et avec la bénédiction de l'usine — des BMW au tempérament explosif.

Les deux voitures que nous avons essayées se présentent sous la même robe : celle de la 323i. Extérieurement, elles se distinguent de la voiture de série par un spoiler, un becquet arrière, des jantes en alliage de 15" et des bandes adhésives. Mais attention, chez Alpina, on ne bricole pas. Le design de ces équipements est si réussi que, finalement, c'est la voiture normale qui semble inachevée ! Nous avons, en tout cas, pu observer au cours de notre essai que ces voitures, pourtant sobres, produisaient beaucoup d'effet auprès des autres automobilistes et des passants.

En réalité, ces deux Alpina sont bien différentes. Il n'y a qu'une véritable Alpina : la 328 B6. Cette voiture dispose du moteur 6 cylindres 2.8 litres injection de la 528i avec une puissance portée à 200 ch DIN à 6200 tr/mn.

La seconde voiture est en fait une 323i améliorée dans les ateliers du Garage du Bac*, en utilisant certaines pièces Alpina, notamment pour la suspension. Le moteur demeure le 2.3i, mais avec 173 ch à 6500 tr/mn au lieu de 143. La boîte de vitesses à quatre rapports est celle de série sur notre voiture d'essai, mais il existe en option deux boîtes 5 : une sport et une «longue».

La 328, en revanche, dispose d'office de la boîte 5 (la longue sur la voiture essayée). En résumé, exception faite du moteur, de la boîte de vitesses et aussi du réservoir de carburant dont la capacité est portée à 98 litres sur la 328, ces deux modèles ont beaucoup de points communs. Côté suspension, on trouve les mêmes ressorts à flexibilité variable, les mêmes amortisseurs et les mêmes réglages (carrossage, etc.). Les roues et pneus sont identiques : des jantes de 6 et 7 par 15 équipées de Pirelli P7 de 195/50 à l'avant et 205/50 à l'arrière. Dans les deux cas le différentiel est muni d'un autobloquant à 25%. Toutefois la 328 bénéficie de disques mieux ventilés.

UN MONSTRE CIVILISÉ

Contrairement aux «vrais monstres» que sont les Ferrari, la Lamborghini Countach ou la BMW M1, les BMW Alpina série 3 demeurent des voitures de tourisme avec les avantages pratiques que cela implique. On bénéficie en effet de quatre vraies

places, d'un coffre fort convenable, d'une visibilité excellente, etc. La présentation intérieure, déjà luxueuse de série, est encore améliorée par les sièges Recaro. Et l'équipement se trouve complété par des accessoires comme un repose-pied pour le conducteur, un thermomètre, un indicateur de pression d'huile et même... une excellente installation stéréo (Clarion/Pioneer) sur la 328! Bien sûr, nous retombons là dans des considérations terre à terre que nous avons délibérément omises dans l'essai de la Countach par exemple.

Après tout, on peut tomber amoureux d'une jolie fille même si elle sait, aussi, faire de la bonne cuisine! Oh, bien sûr, avec l'Alpina, vous ne paralysez pas la circulation comme avec la Countach. C'est un autre style de frime, mais vous ne passerez en tout cas pas inaperçu. Sans parler de la tête des propriétaires de BMW normales... lorsque vous les déposez sur place!

DES PERFORMANCES FABULEUSES

La BMW Alpina 328 parcourt les 9 km du circuit routier de Montlhéry en 4 minutes juste. C'est exactement le même temps que la Ferrari 308 GTB! C'est seulement 6 secondes de plus que la M1 et c'est sensiblement plus rapide qu'une Porsche 928 (4'08'') ou qu'une R5 Turbo (4'05''). Comment cette petite berline peut-elle faire jeu égal avec la berlinette Ferrari? En fait, la 328 avec ses 200 ch, n'en concède que 14 à la 308 GTB tout en pesant 100 kg de moins. Bien sûr penserez-vous, mais le centre de gravité, l'aérodynamique, l'architecture sont autant d'éléments défavorables à la BMW. Oui, sans doute, mais le comportement routier de l'Alpina est tel qu'elle parvient à passer pratiquement aussi vite que la Ferrari dans les courbes! Et ses 100 kg de moins font le reste...

En pointe, naturellement, l'Alpina se montre moins véloce.



Nous l'avons tout de même chronométrée à 226 km/h sur l'anneau de vitesse de Montlhéry. Mais le plus surprenant demeure l'aisance avec laquelle on peut réaliser ces performances. Les rapports se changent du bout des doigts, la direction (assistée sur la 328) réagit vivement, mais non brusquement, permettant un pilotage ultra-précis, le moteur monte en régime avec une aisance diabolique et dans un miaulement fantastique. Seuls les freins sont un peu justes sur la piste, mais plus que suffisants sur la route.

La 323, avec 27 ch de moins, est évidemment un peu moins performante... mais elle n'est pas moins brillante. Au contraire, nous l'avons trouvée plus « pétillante ». Pourquoi? Simplement parce qu'elle est plus légère, plus homogène et disposait, dans la version essayée, de rapports plus courts que ceux de la 328. Sur autoroute, la 323 ne dépassera pas les 212 km/h, mais en ville ou sur route sinueuse, quel régal, quelle vivacité, quelle tenue de route! D'ailleurs, sur le circuit de Montlhéry, elle ne concède que 3'5 à la 328... ou à la Ferrari 308 GTB! En outre ces prouesses sont réalisées dans le silence (76 décibels seulement à 130) et dans la sobriété (10,2 l/100 à 120 et environ 15 l/100 à 150 km/h de moyenne sur 400 km d'autoroute). Ses défauts? Lorsque la route est vraiment mauvaise il faut rouler très vite. Comme cela on vole au-dessus des bosses! Car la suspension est tout de même bien ferme...

J.-P. MALCHER

(*) Distributeur exclusif des BMW Alpina, 2-4, rue Lavoisier, 94430 Chennevières. Tél. 576.33.33.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

	LAMBORGHINI COUNTACH S	FERRARI BB 512	FERRARI 308 GTB i	FERRARI MONDIAL 8	BMW M 1	BMW ALPINA 323 JCG	BMW ALPINA 328 B6	AUDI QUATTRO	VOLKSWAGEN GOLF GTI TURBO
● MOTEUR Disposition Alés. x course (mm) Cylindrée (cm³) Puiss. fisc. (CV) Puiss. réelle (ch DIN/tr/mn) Couple maxi. (mkg/tr/mn) Distribution Alimentation	12 cyl. en V Centr. long. 82 x 62 3929 24 375/8000 36,8/5500 4 ACT 6 carb. 2c.	12 cyl. à plat Centr. long. 82 x 78 4942 28 360/6800 46,0/4600 4 ACT 4 carb. 3c.	8 cyl. en V Centr. transv. 81 x 71 2927 17 214/6600 24,8/4600 4 ACT Inj. Bosch K-Jet.	8 cyl. en V Centr. transv. 81 x 71 2927 17 214/6600 24,8/4600 4 ACT Inj. Bosch K-Jet.	6 cyl. ligne Centr. longit. 93,4 x 84 3453 20 277/6500 33,0/5000 2 ACT Inj. Bosch	6 cyl. ligne AV longit. 80 x 76,8 2315 12 173/6000 23,2/4500 1 ACT Inj. Bosch K-Jet.	6 cyl. ligne AV longit. 86 x 80 2788 16 200/6200 25,3/4500 1 ACT Inj. Bosch L-Jet.	5 cyl. ligne AV longit. 79,5 x 86,4 2144 10 200/5500 29,1/3500 1 ACT Inj. Bosch K-Jet.	4 cyl. ligne AV transv. 79,5 x 80 1588 9 143/6200 20,8/3300 1 ACT Inj. Bosch K-Jet.
● TRANSMISSION Boîte de vitesses Km/h pour 1000 tr en 4 ^e Km/h pour 1000 tr en 5 ^e Différentiel autobloquant	5 vit. — 38,0 oui	5 vit. — 44,0 oui	5 vit. — 35,0 oui	5 vit. — 35,0 oui	5 vit. — 39,3 oui	4 vit. 31,9 — oui	5 vit. — 37,0 oui	5 vit. — 37,2 Bloc. manuel	5 vit. — 29,3 non
● SUSPENSION Roues indépendantes Ressorts hélicoïdaux Barres anti-roulis	AV/AR AV/AR AV/AR	AV/AR AV/AR AV/AR	AV/AR AV/AR AV/AR	AV/AR AV/AR AV/AR	AV/AR AV/AR AV/AR	AV/AR AV/AR AV/AR	AV/AR AV/AR AV/AR	AV/AR AV/AR AV/AR	AV/AR AV/AR AV/AR
● FREINS Disques ventilés Double circuit Limiteur AR Servo	AV/AR oui oui oui	AV/AR oui oui oui	AV/AR oui oui oui	AV/AR oui oui oui	AV/AR oui oui oui	AV oui oui oui	AV oui oui oui	AV oui oui oui	AV oui oui oui
● DIRECTION Crémaillère Servo Tours de volant Diam. de braquage (m)	oui non 3,0 11,20	oui non — 12,20	oui non 3,25 12,50	oui non 3,25 12,0	oui non 3,25 13,0	oui non 4,0 10,3	oui oui 4,0 10,3	oui oui 3,75 11,30	oui non 3,75 10,3
● ROUES Diamètre Largeur AV/AR Pneumatiques AV Pneumatiques AR	15 8 1/2/12 205/50 345/35	15 7 1/2/9 215/70 225/70	14 6 1/2 205/70 205/70	14 — 220/55 220/55	16 7/8 205/55 225/50	15 6/7 195/50 205/50	15 6/7 195/50 205/50	15 6/6 205/60 205/60	14 6/6 195/60 195/60
● DIMENSIONS Empattement (cm) Voies AV/AR (cm) Longueur (cm) Largeur (cm) Hauteur (cm) Poids (kg) Rapport poids/puiss.(kg/ch) Réservoir (l)	245 149/160,5 414 200 107 1360 3,6 120	250 150/156,5 440 183 112 1515 4,2 120	234 146/146 423 172 112 1300 5,7 80	265 149,5/152 458 179 125 1445 6,75 84	256 154,5/158 436 182,5 115 1290 4,93 116	256,5 139/140 435,5 161 138 1135 6,56 58	256,5 139/140 435,5 161 138 1195 5,97 98	252,4 142/146 440 172 134 1300 6,5 92	240 140,5/137 381,5 163 139,5 830 5,80 40
● HABITABILITÉ Largeur aux coudes AV/AR Garde sièges AV/AR Distance dossiers AV/AR Espace jambes AR	158/— 89/— — —	138/— 89/— — —	140/— 91/— — —	139/138 97/86 54 12	149/— 87/— — —	132/139 92/88 63 17	132/139 92/88 63 17	138,5/141 93/86 63 18,5	133/137 93/87 58 14
● COFFRE Volume (dm³)	140	140	150	300	190	460	460	390	370/1100

PERFORMANCES	LAMBORGHINI COUNTACH S	FERRARI BB 512	FERRARI 308 GTB i	FERRARI MONDIAL 8	BMW M 1	BMW ALPINA 323 JCG	BMW ALPINA 328 B6	AUDI QUATTRO	VOLKSWAGEN GOLF GTI TURBO
● VITESSE MAXI Régime (tr/mn)	env. 280 env. 7800	env. 285 env. 7200	232,260 7600	217,558 7200	257,142 6700	212,063 6800	226,064 6400	218,0 5750	194,846 6300
● ACCÉLÉRATIONS 400 m D.A. 1000 m D.A. 0 à 60 km/h 0 à 80 km/h 0 à 100 km/h 0 à 120 km/h 0 à 140 km/h 0 à 160 km/h 0 à 180 km/h 0 à 200 km/h	14,0 25,5 3,7 5,0 6,7 8,7 10,9 14,2 18,0 24,2	14,0 25,3 2,9 4,4 6,2 8,4 11,0 14,2 18,3 24,0	15,2 27,7 3,7 5,5 7,4 9,8 13,0 17,6 24,0 32,0	16,1 29,9 4,0 6,5 9,2 13,0 17,3 23,0 33,0 45,0	14,0 25,5 2,4 — 6,0 8,2 10,9 14,1 17,7 22,0	15,5 28,7 3,8 5,8 8,1 10,8 14,4 20,5 33,0 47,2	15,3 28,0 4,2 6,4 8,2 10,0 13,2 17,6 23,5 32,0	15,3 28,5 3,1 4,8 7,0 9,9 13,8 18,8 25,5 36,2	15,6 29,1 4,0 6,0 8,2 10,8 14,3 20,5 37,6 —
● REPRISES 40 à 100 en 4 ^e 40 à 100 en 5 ^e 80 à 100 en 2 ^e 80 à 100 en 3 ^e 80 à 100 en 4 ^e 80 à 100 en 5 ^e 80 à 120 en 3 ^e 80 à 120 en 4 ^e 80 à 120 en 5 ^e	12,3 16,2 1,8 2,5 3,6 5,4 4,4 6,6 10,0	8,8 13,2 1,8 2,4 3,2 5,1 4,4 6,0 9,8	10,2 15,0 — 2,2 3,4 5,2 4,6 6,5 10,0	11,1 17,7 — 2,8 4,3 6,4 5,8 8,2 12,4	11,8 14,6 1,8 2,8 4,1 5,5 5,6 7,8 10,1	14,2 — 1,9 3,1 4,2 — 6,4 9,0 —	12,3 16,1 2,0 2,9 4,3 5,6 5,6 8,1 10,9	13,9 23,2 — 2,5 4,0 6,4 4,8 7,2 10,8	10,2 14,6 — 2,4 3,2 4,6 4,6 6,0 8,5
● BOITE DE VITESSES Régime maxi Vit. maxi en 1 ^{re} Vit. maxi en 2 ^e Vit. maxi en 3 ^e Vit. maxi en 4 ^e	8000 92 120 164 215	7000 90 125 172 220	7800 60 95 128 170	7800 65 90 124 170	6700 77 111 158 208	6800 55 105 155 212	6500 75 120 160 202	6500 56 94 145 195	6500 53 86 128 162
● CIRCUIT MONTLHERY Meilleur tour Moyenne (km/h) Temps « Biscornes » (*) Moyenne (km/h)	3'45"2 143,872 22"8 126,315	3'52"0 139,655 24"4 118,032	4'00"0 135,0 23"6 122,033	4'10"5 129,341 24"0 120,0	3'54"0 138,461 23"85 120,754	4'03"5 133,059 23"8 121,008	4'00"0 135,00 24"3 118,518	4'10"0 129,600 — —	4'08"2 130,539 24"3 118,518
● CONSOMMATION (l/100) Autoroute 120 km/h Route moy. 75 km/h Ville (U.T.A.C.)	18,80 13,00 28,00	15,1 13,5 27,2	13,20 11,00 20,30	12,80 11,20 21,00	10,94 9,12 19,60	10,20 8,15 15,00	10,84 8,62 16,50	11,03 10,35 —	9,82 7,90 13,00
● NIVEAU SONORE (dB/A) Ralenti A 60 km/h A 60 sur pavés A 90 km/h A 110 km/h A 130 km/h A 180 km/h A vit. maxi.	72 85 — 83 85 88 92 100	70 74 — 76 79 82 89 94	62 70 — 74 77 80 88 92	60 72 86 75 75 79 82 89	58 69 88 72 75 77 84 88	57 68 84 72 73 76 83 85	60 69 84 73 75 76 81 85	56 70 86 72 73 75 84 88	59 69 82 71 76 79 84 85

(*) Il s'agit d'une partie sinueuse du circuit de Montlhéry. Un temps partiel — pris sur 800 m — met en évidence le degré d'efficacité de la tenue de route.