

l'auto-journal

PARAIT LE 1^{er} ET LE 15 DU MOIS - N° 20 - 15 NOVEMBRE 1981 - PRIX : 10 F

1^{er} ESSAI TALBOT SAMBA LA PLUS SOBRE ?

NOTRE
CONCOURS
(1.250.000 F)
2^e SERIE DE QUESTIONS



- BMW ALPINA
- VOLKSWAGEN POLO
- PORSCHE 944

Belgique : 70 FB
Suisse : 4,5 FS
Italie : 2000 L
Luxembourg : 75 FL
Espagne : 170 Ptas
Maroc : 11,50 DH
Algérie : 10 DA
Canada : \$ 2,95

HÖWME 

M 1117 - 020 - 10 F



LA BMW ALPINA B6

Une véritable école de conduite

Le mieux n'est pas toujours l'ennemi du bien. Les B.M.W. sont considérées à juste titre comme des voitures sportives mais, malgré tout, leur étude est menée en ménageant la chèvre et le chou, c'est-à-dire en aménageant un compromis entre les performances pures et la civilité. Les Alpina ont choisi de sacrifier une bonne part du chou. Elles sont résolument plus puissantes et sportives, au risque de faire devenir chèvre certains conducteurs.

■ Grands ou petits, les constructeurs connaissent les mêmes préoccupations. Ils cherchent le créneau, c'est-à-dire la couche de clientèle la plus large, susceptible de se ruiner sur le même véhicule. Certes, la mise sur ordinateur des chaînes de fabrication permet d'introduire des variantes dans l'uniformité de la grande série dont la réalisation eût été impossible voici encore dix ans. Il n'en demeure pas moins qu'une modification technique importante coûte cher et qu'un modèle marginal, même très séduisant, sera impitoyablement refoulé.

Cette logique technico-financière nous vaut quelquefois des réalisations d'une intelligence exceptionnelle mais elle nous prive de voitures bien séduisantes pour l'amateur. Volkswagen-France a résolu le problème à sa manière en prenant la responsabilité de créer une Golf GTI 16 soupapes que Wolfsburg avait essayée mais qui ne correspondait pas à une définition suffisamment attendue.

Si l'on se tourne vers B.M.W., l'approche du problème est comparable, à cela près que le transformateur « Alpina » collabore étroitement avec le constructeur en conservant néanmoins son identité. C'est ainsi qu'Alpina propose actuellement une gamme de trois modèles réalisés respectivement à partir de la berline 2 portes 3.23 i, de la berline 4 portes série 5 et du coupé que l'on connaît bien.

En ce qui concerne l'Alpina B 6, la recette est relativement simple. Elle consiste à enlever le groupe 4 cylindres de la 3.23 i et de le remplacer par le 6 cylindres en ligne de la 5.28 soumis lui-même à un traitement fortifiant. Grâce à un arbre à cames ainsi qu'à un

échappement spéciaux, le groupe 86 x 80 voit sa puissance passer de 184 à 200 ch, au régime de 6 200 tr/mn. Le couple maximal atteint 25,3 mkg à 4 500 tr/mn. L'alimentation s'effectue par un système d'injection électronique Bosch L-Jetronic couplé avec un allumage électronique sans rupteur. Le rapport volumétrique est de 9,3. A noter que le volant moteur est allégé mais que la boîte de vitesses et l'embrayage viennent directement de la 3.23. Cette boîte est une 5 vitesses à quatrième en prise et à cinquième surmultipliée, ce dernier rapport alignant 36,34 km/h aux 1 000 tr/mn.

Les suspensions ont été revues assez profondément par Alpina. La garde au sol a baissé de 4 cm à l'avant et de 6 cm à l'arrière tandis que les quatre roues indépendantes sont contrôlées par des ressorts hélicoïdaux à section décroissante - flexibilité variable - combinés à des amortisseurs Bilstein. La barre stabilisatrice avant est de série tandis qu'à l'arrière son diamètre a été majoré de 20 mm. A noter que cette barre arrière possède un réglage à cinq positions permettant de modifier sensiblement l'équilibre général du véhicule. D'une manière générale, tous les silentblochs de la B 6 sont plus durs qu'en série.

On le sait vraisemblablement, les B.M.W. appartiennent au club sans cesse plus restreint des « propulsions ». Ici, le différentiel est équipé en série d'un dispositif à glissement limité à 25 %, réglable sur demande jusqu'à 45 %. La direction assistée de série fait quatre tours de butée à butée. Elle peut être avantageusement remplacée par une direction mécanique ne dépassant pas trois tours entre butées.

Suite page 51

**VITESSE MAXI. : 215,3 KM/H ■ 1000 M. DEPART ARRETE : 27s 7/10
CONSOMMATION ECONOMIQUE ; 9 L AUX 100 KM**

LE POINT DE VUE DE MADAME

■ Au mot « moteur » n'importe quel honnête dictionnaire analogique s'emballe et livre une ample moisson de faits et de méfaits : pauvre moteur, ne voilà-t-il pas qu'il broute, qu'il cale, cafouille, cogne, hoquette, chauffe, péta-rade... avant de s'éteindre.

Fermez le dictionnaire et ouvrez la portière de l'Alpine B.6. Dans les minutes qui viennent, vous découvrirez comme moi que ce qui meut est ici, est aussi, ce qui émeut.

Contact ! Un bruit, non, presque un roucoulement, à peine audible. Bientôt voici le moteur qui ronronne, comme un chat familier. Un son plein, rond et doux, dont il ne se départira à aucun régime, à aucune vitesse, fût-elle très supérieure au triste 130 autorisé.

Le petit volant de cuir à piqûres seller entre les doigts, on se prend à improviser un hymne au Dieu Moteur, le tout puissant, le parfait, l'infiniment grand.

Dieu, en l'occurrence, s'est fait aider par B.B. Ces initiales n'appartiennent pas à notre nationale Bardot, mais à un monsieur qui, en français, répond au nom des plus exotiques de Burkard Bovensiepen. Sacré Burkard ! C'est le prince du mécano et des farces et attrapes réunis.

En effet, à quel sport se livre-t-il ? A une mystification d'un type assez raffiné. Il prend une banale caisse de BMW 3,23 « 1 », dans les teintes sobres, gris argent et noir métallisé, par exemple. Que la fête commence ! Il ajoute un spoiler-défecteur très profilé, un becquet arrière fringant et modifie la suspension. « Changez de moteur, un nouveau moteur vous changera », chantonne-t-il. Et hop ! il dote sa belle du 6 cylindres d'une autre BMW, la 5.28. Et comme il n'est pas chien, Burkard, au passage, de 177 CV, porte la puissance à 200. Un compte rond.

Sur sa lancée, il élit une boîte de vitesses spécifique, optant du reste pour un des fournisseurs-maison, Getrag. Le résultat est convaincant, une boîte à cinq vitesses aussi douce que précise. Justement satisfait, le maître d'œuvre signe sa création de sa griffe, Alpina. Mais dans le genre « peaufineur » discret, sans rien de clinquant.

Piquant cocktail en vérité que cette couventine à la robe stricte qui cèle si bien son tempérament de feu. La mignonne qui ne demande qu'à mettre les voiles est en réalité une bombe qui monte à presque 220 à l'heure, dans la souplesse, la puissance, le silence. A 180 les quatre haut-parleurs restituent avec fidélité la Flûte Enchantée ou la Chevauchée des Walkyries. On n'en perd pas une miette. Accélérations dosées ou fulgurantes, au choix du conducteur. A peine ose-t-on parler de tenue de route, tant l'expression paraît faiblarde. Tout à la fois, on vole et l'on colle au sol. Le pied gauche dispose d'un repose-pied de compétition, où il peut se prélasser, en parfaite quiétude. Le freinage à disques ne laisse rien à désirer. Avis pourtant aux amateurs : qui flirte loin avec l'aiguille du compteur doit se mêler de sa vélocité : on arrive très vite sur le commun des rampants.

Perfectionniste, Bovensiepen se double d'un homme d'intérieur : les sièges baquets, comme la banquette sont noirs à bande bleue et liseré jaune anisé. On est très bien tenu mais les forts gabarits se trouveront serrés surtout aux cuisses. Quant aux dos sensibles, ils déploreront que le baquet manque un tantinet de moelleux. L'arrière se révèle habitable, à condition que le « premier rang » ne recule pas à fond. L'épaisse moquette, gris fer et noir mêlés, est belle. Les contreportières de tissu natté noir ont chacune un bac. Surprise, dans cette Alpina aux multiples raffinements dont le prix est de 158.000 F, point de lave-vitres électriques, de fermeture électromagnétique des portières ; commande manuelle pour le toit ouvrant.

Jour de gloire, le tableau de bord est intelligible à tous : pas le moindre mot allemand. Regrettons tout de même l'absence d'un voyant de température d'eau : il n'y a qu'un thermomètre.

Burkard, en farceur prévoyant, a ajouté un réservoir d'essence annexe. La contenance totale est de 98 litres mais au tableau, seul le réservoir principal est comptabilisé jusqu'à 65, si bien que les 33 premiers litres consommés ne paraissent pas entamer le plein ! L'écusson d'Alpina est bleu et rouge. A droite, un viebrequin sur fond rouge. Dans le bleu, un carburateur à double corps prend des airs de Notre Dame. Alléluia !

Marianne ANTOINE,
Florence REMY.



1



2



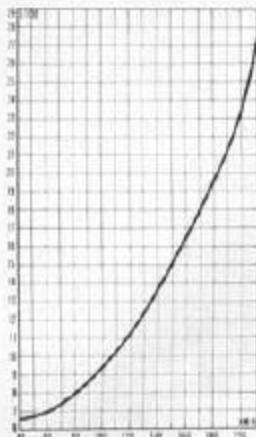
5



3

L'Alpina B6 est une transformation réussie à partir d'une carrosserie de BMW 323 comprenant des éléments de présentation propres à la marque : spoiler avant (1), becquet de coffre arrière (2) principalement. Autre moyen d'identification remarquable, les jantes typiques (11) en alliage d'un dessin pur et élégant. Le luxe se retrouve à l'intérieur avec des sièges avant Recaro (8) ainsi que le caractère sportif défini par le tableau de bord et le dessin du volant (5). Les places arrière demeurent cependant mesurées (8). Si le con-

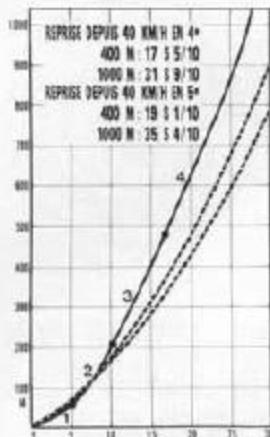
ducteur dispose d'un repose-pied de taille respectable, l'absence de lave-vitre électrique (3) sur une voiture de ce prix est choquante. Notre voiture d'essai était équipée du toit ouvrant (4) livrable en option. Le balayage des essuie-glace s'avère très satisfaisant (7) et le coffre arrière a digéré nos valises n° 1-4-5-6-7-8-9 soit 308 dm³ (6). Quant à la mécanique les amateurs sont gâtés : barre stabilisatrice arrière réglable et moteur particulièrement puissant dont on appréciera l'imposant ensemble d'alimentation (10).



CONSUMMATION STABILISEE

■ Roulant à vitesse constante, au cinquième avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de :

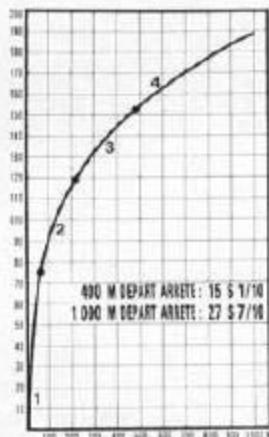
- 6,8 l à 40 km/h - 6,7 l à 50 - 7 l à 60 - 7,35 l à 70 - 8 l à 80 - 8,7 l à 90 - 9,5 l à 100 - 10,3 l à 110 - 11,3 l à 120 - 12,45 l à 130 - 13,75 l à 140 - 15,2 l à 150 - 16,65 l à 160 - 18,05 l à 170 - 20,1 l à 180 - 21,25 l à 190 - 23,2 l à 200 - 26,2 l à 210 - 29,25 l à 215,3 km/h.



ACCELERATIONS ESPACE/TEMPS

■ Avec 2 personnes à bord et en utilisant à fond les intermédiaires nous avons atteint :

- 100 m en 6 s 9/10 - 200 m en 10 s 1/10 - 300 m en 12 s 4/10 - 400 m en 15 s 1/10 - 500 m en 17 s 8/10 - 600 m en 19 s 4/10 - 700 m en 21 s 6/10 - 800 m en 23 s 7/10 - 900 m en 25 s 7/10 - 1 000 m en 27 s 7/10. En pointillés, courbe de reprises depuis 40 km/h en quatrième et en cinquième.



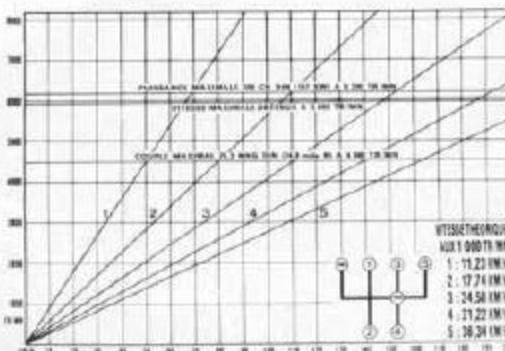
ACCELERATIONS VITESSE/ESPACE

■ Nous avons obtenu :

- 92,5 km/h aux 100 mètres
- 116,5 km/h aux 200 mètres
- 133 km/h aux 300 mètres
- 145 km/h aux 400 mètres
- 154,5 km/h aux 500 mètres
- 163,5 km/h aux 600 mètres
- 171 km/h aux 700 mètres
- 178 km/h aux 800 mètres
- 183,5 km/h aux 900 mètres
- 188,5 km/h aux 1 000 mètres

DIAGRAMME DES VITESSES

■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités. Les droites issues du point zéro donnent les vitesses possibles sur chaque rapport de boîte en fonction du régime moteur. Nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant le 1^{er} et le 2^e à 6 700 tr/mn soit 75 km/h et 119 km/h. Quant à la 3^e et la 4^e nous les abandonnons à 6 200 tr/mn ce qui correspond à 152 km/h et 193,5 km/h. En conduite sportive, le meilleur rendement sera obtenu pour des régimes compris entre celui du couple maximal et celui de la puissance maximale. On poussera chaque rapport au régime convenable avoisinant celui de la puissance maxi pour retomber au rapport supérieur sur celui du couple maxi. En conduite touristique, nous monterons chaque rapport à 3 000 tr/mn soit une vitesse de 34 km/h en 1^{er}, 53 km/h en 2^e, 73,5 km/h en 3^e, 93,5 km/h en 4^e et 109 km/h en 5^e. Les vitesses indiquées par le compteur sont assez précises dans les zones d'utilisation courantes.



PERFORMANCES ET CONSOMMATION

■ **CONDITIONS METEOROLOGIQUES :** pression barométrique : 743 mmHg. Vent SSO 1 m/s. Température : 3,5 °. Hygrométrie : 90 %.

■ **ESSAIS DE VITESSE MAXI SUR L'AUTODROME DELINA-S-MONTLHERY** (anneau 2 548,24 m). Avec deux personnes à bord : 1^{er} tour : 42 s 9/10 soit 213,8 km/h. 2^e tour : 42 s 8/10 soit 214,3 km/h. 3^e tour : 42 s 7/10 soit 214,8 km/h. 4^e tour : 42 s 6/10 soit 215,3 km/h.

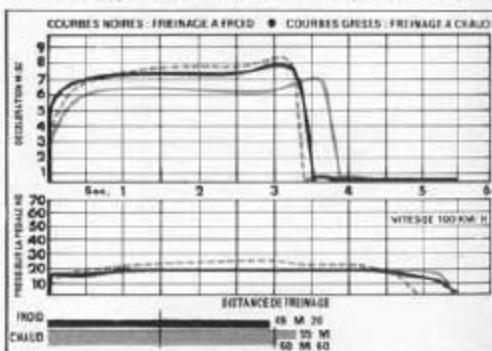
■ **ESSAIS DE CONSOMMATION :**

- a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 17,9 l aux 100 km.
- b) Consommation économique mesurée sur un circuit de 200 km : 9 l aux 100 km.

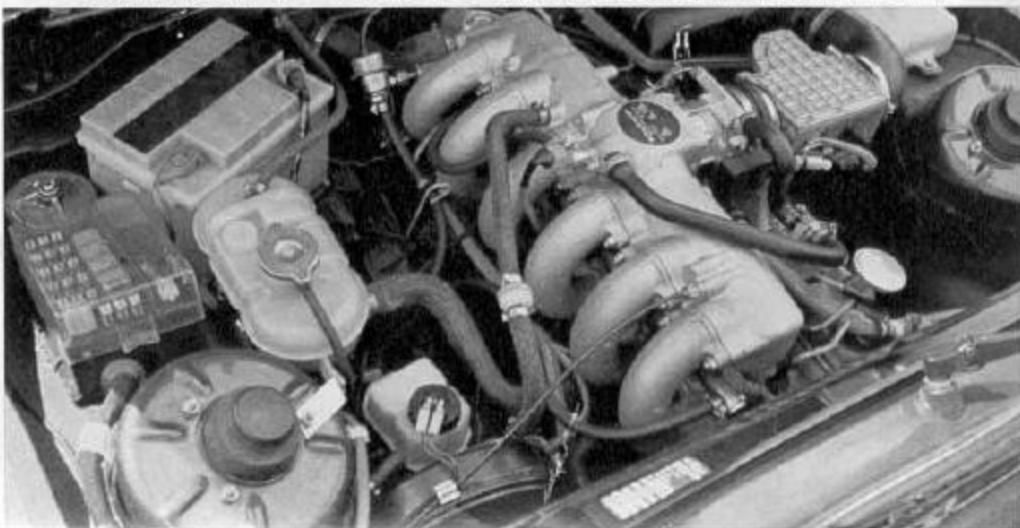
EFFICACITE DE FREINAGE

■ Nos essais de freinage comportent trois mesures effectuées à partir de 100 km/h. Pour la première les freins sont froids et nous appliquons une pression suffisante sur le pédale pour obtenir un maximum d'efficacité tout en restant à la limite des blocages des roues. Nous effectuons ensuite, coup sur coup, neuf freinages de même importance et nous enregistrons le dixième avec la même pression de référence. Notre dernière mesure permet de tester, toujours à chaud, les possibilités extrêmes de freinage avec une pression plus élevée sans atteindre cependant le blocage. La BMW Alpina B6 étant équipée d'un dispositif d'assistance, nous avons obtenu :

- 1^{er} TEST : Pression : 20 kg. Durée totale de freinage : 3,26 s. Décélération moyenne : 6,75 m/s². Décélération moyenne pour le durée de plein freinage : 7,4 m/s². Distance d'arrêt : 49,2 m. Efficacité : 74 % (100 % équivalent à 9,81 m/s², valeur estimée maximale en matière de freinage).
- 2^e TEST : Pression identique. Durée totale : 3,67 s. Décélération : 5,85 m/s². Décélération (plein freinage) : 6,6 m/s². Distance d'arrêt : 55 m. Efficacité : 66 %. Perte sur 1^{er} test : 8 %.
- 3^e TEST : Pression : 25 kg. Durée totale : 3,32 s. Décélération : 6,6 m/s². Décélération (plein freinage) : 7,4 m/s². Distance d'arrêt : 50,6 m. Freinage équilibré qui demande une certaine progressivité sur la pédale pour éviter le blocage des roues.



Le moteur de la BMW Alpina B6 est le six cylindres de la 528 i dont la puissance a été portée à 200 ch au lieu de 177.



Essais techniques
J.-P. JOYEUX



BMW ALPINA B6

Suite de la page 49

Les freins à disques ventilés et perforés montés à l'avant sont spécifiques à l'Alpina tandis qu'on trouve à l'arrière les disques de série de la 3.23 i. Les roues avant possèdent des jantes Alpina larges de 6 pouces garnies de Pirelli P7 195.50 VR-X15. A l'arrière, le transformateur a prévu des 7 pouces qui reçoivent des P7 205.50 VR-X15.

Amenée sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la B 6 nous a fourni d'emblée une vitesse de pointe plutôt convaincante : 215,3 km/h. Nous sommes loin des 194,4 km/h de la 3.23 i et la mutation s'avère tout aussi profonde en ce qui concerne la nervosité. Aux 400 mètres départ arrêté, nous passons de 16 s 6/10 à 15 s 1/10 tandis qu'aux 1 000 mètres, nous glissons de 30 s 9/10 à 27 s 7/10 !

En matière de souplesse, il est évidemment délicat de comparer la boîte 4 de la 3.23 i à la boîte 5 de la B 6. On peut cependant rapprocher les chiffres obtenus dans les deux cas en quatrième puisque la prise de la B 6 donne 31,22 km/h aux 1 000 tr/mn contre 31,9 km/h pour la 3.23. De la sorte, on peut opposer aux 18 s 7/10 de la 3.23 les 17 s 5/10 aux 400 mètres de la B 6 tandis que nous trouvons aux 1 000 mètres 34 s 4/10 pour la voiture de série et 31 s 8/10 pour la B 6...

En fait, nous n'avons pas affaire à la même voiture.

Engin pourtant brillant, la 3.23 i est totalement annihilée par la B 6 Alpina.

Que l'on tire sur la boîte jusqu'à 6 200 tr/mn ou qu'on joue sur le couple, le résultat est le même. Dans un chuintement hypocrite qui se mue en un feulement aigu lorsqu'on énerve le compte-tours, la voiture s'élançait vers l'horizon dans un élan apparemment inépuisable.

Evidemment, le chapitre consommation ne doit pas être négligé. Où en sommes-nous ? A vitesse constante et à 60 km/h, nous notons 7 litres contre 6,85 litres pour la 3.23 i, à 90 km/h, le résultat est le même dans les deux cas : 8,7 litres aux 100 km ; à 130 km/h, 12,25 litres pour la 3.23 et 12,45 litres pour la B 6. Enfin, à 160 km/h, nous avions obtenu avec une 3.23 i 15,7 litres aux 100 km contre 16,65 litres pour la B 6.

Au cours de notre essai routier, accompli à des allures plutôt vives sur le magnifique réseau routier de la Bukovine du nord, nous avons consommé 17,9 litres aux 100 km à des moyennes excédant 100 km/h dans les cas les moins favorables. Je ne pense pas que ces chiffres puissent être considérés comme exagérés par rapport aux performances. Ainsi, si l'on compare par exemple ces chiffres avec ceux obtenus par l'Audi Quattro lors de ses essais, nous voyons que l'Alpina consomme à vitesse constante 0,7 litre de moins à 60 km/h, 0,4 litre de moins à 90 km/h, 0,3 litre de moins à 130 km/h et 0,55 litre de moins à 160 km/h avec, en prime,

le velouté incomparable du gros moteur atmosphérique qui ignore les solutions de continuité inhérentes au turbo.

En matière de qualités routières, il convient de savoir quel langage on parle. On peut s'exprimer en termes d'efficacité ou

encore en termes d'agrément. La B 6 n'est certainement pas l'engin le plus efficace que l'on puisse concevoir. En particulier, son comportement sur revêtement glissant - neige ou plus vulgairement pluie - réclame de la part de son pilote une habileté certaine combinée à une dose d'humilité dont on ne contrôle guère l'existence sur l'autoroute du soleil durant les week-ends.

Entendons-nous bien. Avec sa garde au sol abaissée, ses suspensions afferries et ses larges pneus montés sur de larges jantes, l'Alpina demeure collée à la route jusqu'à des vitesses déjà considérables, sur route sèche s'entend. Dans ces conditions, il n'est pas question de parler de tendance sur ou survireuse. Quand on tourne le volant, la voiture en fait autant et c'est tout... Mais qu'on s'avise de taquiner la boîte, de rétrograder avant l'entrée du virage puis d'écraser l'accélérateur avant la sortie et le tableau affiche d'autres coloris !

Parmi les données du problème, trois d'entre elles prédominent. D'abord, la B 6 est une « propulsion ». Cela signifie en clair qu'elle est théoriquement plus encline à survivre ou à se mettre en travers qu'à continuer tout droit. En second lieu, cette voiture est destinée à être vendue au public. Aucun permis spécial n'est réclamé à celui qui désire s'installer à son volant. On lui demande simplement de signer un chèque... Il ne faut donc pas que la voiture soit trop difficile à conduire. Elle ne doit pas trop survivre en virage et sa trajectoire doit être tenue aisément en ligne droite. Conclusion : un réglage de base plus ou moins sous-vireur est nécessaire.

Troisièmement, pour faire passer sur la route 200 ch avec un poids de 1 244 kg, on a monté un pont à glissement limité qui, même réglé seulement à 25 %, a tendance à pousser la voiture tout droit à l'entrée d'un virage, si le pilote ne prend pas soin de tourner d'abord le volant et d'accélérer ensuite.

A dire vrai, il y a même un quatrième acte. Les pneus larges augmentent l'adhérence ou, plus précisément, reculent les limites d'adhérence. Quand le dérapage survient, il se produit donc à plus grande vitesse qu'avec une voiture normale et, bien souvent, de façon plus soudaine !

Il résulte de cette analyse que

la B 6 est une voiture délicate à conduire si l'on désire flirter avec ses limites.

Elle ne pose pas le moindre problème en ligne droite mais l'autoroute réservera des surprises en matière d'aquaplaning. En virage, il suffit enfin d'appuyer énergiquement sur l'accélérateur pour être instantanément transporté sur les bancs de la meilleure école du contre-braquage qu'on puisse concevoir.

Né nous faisons pas d'illusions. Un tel engin n'est pas à proprement parler un outil de travail. Il s'agit d'une véritable monture demandant à être maîtrisée.

A cette condition, un pilote adroit goûtera les charmes de la B 6 qui sont infiniment supérieurs à ce que peut offrir une malheureuse voiture de grande série.

Mais la B 6 est une école de modestie apte à sanctionner les présomptueux.

Suite page 115

■ **MOTEUR** : Puissance fiscale : 16 CV. Cylindrée : 2 788 cm³. Six cylindres en ligne montés longitudinalement au-dessus de l'essieu avant. Alésage : 96 mm. Course : 80 mm. Refroidissement par mélange arboré en circuit hermétique avec pompe, thermostat et vase d'expansion. Contenance du circuit de refroidissement : 12,4 l. Ventilateur débrayable. Alimentation par système d'alimentation électronique Bosch L-Jetronic. Filbre à air sec. Contenance du réservoir : 98 l. Allumage électronique par distributeur et bobine. Batterie 12 V 55 Ah. Alternateur de 55 A. Graissage sous pression par pompe à rotor. Filtra d'huile. Contenance du carter : 5,75 l. Soupapes en tête en V commandées par culbuteurs et arbre à cames en tête entraîné par chaîne. Bloc cylindre en fonte. Culasse en alliage léger. Vilebrequin à sec paliers. Puissance maximale : 200 ch DIN (147 kw à 6 200 tr/mn). Couple maximal : 25,3 mkg DIN (24,8 mdaft à 4 500 tr/mn). Rapport volumétrique : 9,3 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Classique aux roues arrière. Embrayage monodisque sec à diaphragme et à commande hydraulique. Boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

■ **RAPPORTS DE BOITE** : 1^{er} - 2,78 : 1 ; 2^e - 1,76 : 1 ; 3^e - 1,27 : 1 ; 4^e - 1 : 1 ; 5^e - 0,859 : 1. Marche arrière - 3,24 : 1. Rapport de pont : 3,45 : 1. Pont autobloquant à 25 %.

■ **DIRECTION** : A crémaillère avec dispositif d'assistance. Rapport de démultiplication : 21,1 : 1. Nombre de tours de volant : 4,1/8. Rayon de braquage : 5,09 m.

■ **CHASSIS-SUSPENSION** : Caisse autoportée. Suspension avant à roues indépendantes de type Mac Pherson avec jambes élastiques et ressorts hélicoïdaux. Bras intérieurs transversaux et barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes avec jambes élastiques et bras obliques. Barre stabilisatrice (réglable sur option). Amortisseurs « Bilstein » sur les quatre roues.

■ **FREINS** : A disques ventilés à l'avant et à disques à l'arrière. Double circuit en diagonale et dispositif d'assistance hydraulique. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : Pirelli P7. A l'avant : 195/50 VR 15. A l'arrière : 205/50 VR 15.

■ **CARROSSERIE** : En tôle d'acier. Poids : 1 244 kg (992 kg à l'avant et 562 kg à l'arrière). Dimensions : longueur : 4,356 m ; largeur : 1,610 m ; hauteur : 1,360 m ; empattement : 2,563 m ; voie avant : 1,388 m ; voie arrière : 1,401 m. Cinq places.

■ **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au titre : 71,7 ch/DIN. Puissance à la tonne : 350,8 ch/DIN. Cylindrée à la tonne : 2 241 cm³. Rapport poids/puissance : 6,2 ch/kg. Autonomie moyenne de la voiture : 750 km.

■ **EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI** : Phares Hella Iode. Pneus Pirelli P 7. Batterie Varta. Démarreur, bobine, allumeur, alternateur : Bosch. Bougies Bosch W 7 DC. Injection Bosch L-Jetronic.

QUALITÉS

- **PERFORMANCES TRES SATISFAISANTES.**
- **MOTEUR SOUPLE ET DISCRET.**
- **BONNE BOITE.**
- **ENGIN EXTREMEMENT MANIABLE.**
- **Consommation modérée.**
- **Freinage stable et généralement puissant.**
- **Sièges confortables.**
- **Equipement général satisfaisant.**

DÉFAUTS

- **CONDUITE DELICATE SUR ROUTE GLISSANTE.**
- **Direction trop démultipliée.**
- **Faible garde au sol.**

NEUVES

vignette 1991 et le prix de base de la carte grise (27 F par cheval). Ne sont pas compris les frais suivants : la super taxe régionale de carte grise variable suivant les provinces, les frais de carte WW, le plein d'essence et les options éventuelles.

TYPE	PA	PRX T.T.C.	CLES en MAIN	TYPE	PA	PRX T.T.C.	CLES en MAIN
280 SE	15	145 940	147 445	ROVER			
280 SE Autan.	16	160 740	182 272	2300 S 5V	10	66 900	63 410
290 C	16	130 120	134 952	2600 S 5V Luxe	11	75 000	75 937
300 D	12	58 600	100 924	3500 Vanden Plas 5V	20	59 800	105 340
300 D Luxe	12	103 320	104 744	Range	20	90 800	105 340
300 TD	12	114 860	116 284				
380 SE	24	183 300	188 848	SAAB			
380 SEL	24	158 560	204 206	900 GLS	10	58 900	59 816
520 SE	24	213 140	219 958	95 Turbo 4 V	9	66 500	67 793
380 SL	24	208 660	212 528	900 Turbo EMS 3PSV	9	75 100	76 993
530 SE	24	232 300	238 218	900 Turbo 5P 5V	9	94 700	96 593
230 G R4 long	13	136 160	137 611				
MINI				SKODA			
1000 HL	6	25 950	26 352	1050 L	6	21 625	21 427
1000 HL Aut.	6	30 500	30 902	120 LS	7	23 110	23 539
Merco 1000	5	29 300	29 675				
Merco 1000 HLE	4	34 800	35 048	TOYOTA			
Merco 1300 S	6	38 200	38 602	Starlet 5P 4V	5	34 450	34 825
MITSUBISHI				Starlet 1200 5P 5V	5	37 490	37 825
Colt 2P	6	37 700	38 102	Tenno 4P 5V	5	38 450	38 825
Colt 4P	6	40 290	40 692	Corolla DLX 5V	6	39 450	39 852
Lancer	7	44 200	44 629	Corolla Lift Back DLX	6	41 450	41 852
Sapporo	10	73 000	73 910	Corolla DLX 5V	9	43 450	44 253
Galant Estate	10	58 400	60 310	Celica Lift back 2000 GT	11	59 850	60 887
				Lite axe bi 7 places	9	47 950	48 753
MORRIS							
hal 1300 HLS	6	36 950	37 352	VOLKSWAGEN			
OPEL				Golf C 4P	9	36 250	36 252
Kadett L 1200 N 3P	6	34 595	34 987	Golf CL E 4P	4	39 890	40 230
Kadett L 1200 H 5P	6	35 935	37 337	Golf GL Autan. 4P	8	47 420	48 196
Kadett L 1200 S Caravan	6	40 195	40 587	Golf G Diesel 4P 5V	5	43 720	44 095
Kadett GL 1300 S 5P	7	41 470	41 859	Golf GL Diesel 4P 5V	5	49 030	49 465
Kadett GL 1200 S Caravan	6	42 835	43 227	Golf GTI	8	52 890	53 766
Kadett Berlina 1600 S 5P	6	46 700	47 476	Golf Cabriolet GL 5V	6	59 570	59 572
Kadett SR 1300 S	7	47 085	47 514	Golf Cabriolet GLI	8	67 450	68 226
Ascona L 1300 S 2P	7	37 970	38 269	Jetta CL E	4	42 420	42 668
Ascona SR 1600 S 4P	8	48 770	49 546	Jetta GL Diesel 5V	5	50 530	50 965
Ascona GL 1300 S 5P	7	45 870	46 259	Jetta GLI	6	52 380	53 156
Ascona Berlina 1300 5P	7	49 195	49 624	Passat C 4P	7	42 740	43 169
Meriva GT J 2P	7	42 210	42 639	Passat GL E 4P	7	48 540	48 989
Meriva LS 3P 1300 S	7	46 895	47 324	Passat GL 5V	8	65 620	66 596
Meriva LS 3P 2000 S	9	49 470	50 273	Passat GL Diesel 5V	5	56 060	56 435
Meriva Berlina 3P 2000 E	9	59 575	60 378	Passat Variant CL	7	48 440	48 849
Rekord GL Diesel 5 00	6	50 945	51 721	Passat Variant GL	8	58 740	59 516
Rekord GL Diesel 5 00	6	55 745	56 521	Passat Variant GL Diesel 5V	5	59 690	60 065
Rekord GLS 00	6	60 520	61 296	Scirocco CL	7	45 270	46 439
Rekord GLS Diesel	6	64 790	65 566	Scirocco GT 85 ch 5V	7	59 500	59 929
Rekord Caravan GLS D	6	68 730	69 566	Scirocco GTI	8	65 690	66 466
Rekord Berlina GL 00	8	67 555	68 231				
Commodore 2500 S Berlina	14	63 345	64 823	VOLVO			
Senaro 1500 E 5V	12	82 100	83 604	343 L Autan.	8	38 840	39 616
Senaro C 3000 E 5V	16	97 540	99 072	343 DL Autan.	9	44 160	44 926
Senaro CD Aut.	17	106 630	108 222	345 GL Mica	7	50 700	51 129
Meriva 2800 E 5V	12	84 810	86 234	345 GLS Mica	11	52 080	53 017
Meriva C 3000 E Aut.	16	102 030	103 562	345 GLS Mica	11	53 600	54 527
				244 CL	11	62 980	63 917
POLSKI FIAT				244 GL 00	10	71 120	72 600
1300 FX	7	25 400	25 629	244 GL 00	11	85 200	87 137
1300 FX Comm.	8	28 900	29 276	244 GL Diesel 00	8	82 520	83 296
1500 FX	8	28 700	29 076	244 Turbo	10	91 980	92 900
1500 FX Comm.	8	28 600	29 076	245 GL 00	9	75 740	77 543
1500 Polesa	8	33 000	33 776	264 GL 00	15	113 800	115 305
				265 GL 00	15	102 600	104 105
PORSCHE				ZASTAVA			
924	10	95 000	96 910	1100 Supra	5	24 400	24 802
924 Luxe 5V	10	99 840	100 750	1100 Contact	5	25 000	26 402
924 Turbo	9	147 800	148 603				
928 S	11	269 900	275 737				
911 SC Coup.	16	171 800	173 322				
911 Turbo	19	319 200	324 713				

TARIF TTC DES OPTIONS PRINCIPALES

1 - PEINTURE METALLISEE : LNA : 450 F ; Vha : 480 F ; GSA : 500 F ; CX : 1 800 F ; 104 Z (+ lunette AR chauffante) : 1 350 F ; 104 GL (+ lunette AR chauffante et feu de recul) : 1 450 F ; 104 : 850 F ; 305 : 1 050 F ; 305 Break : 1 150 F ; 504 : 1 250 F ; 504 Break : 1 450 F ; 505 : 1 700 F ; 604 : 504 Coupé Cab. : 2 100 F ; R6 : 720 F ; R5 : 800 F ; R5 et R14 : 920 F ; R15 et Targa : 1 060 F ; R20 et R30 : 1 860 F ; A 310 : 1 980 F ; (Biar Alpine) : 790 F ; Hooner : 950 F ; 1140 et Solara : 1 140 F ; Tagers : 1 800 F ; Rando et Maraca : 1 250 F.

2 - DIRECTION ASSISTEE : CX : 2 300 F ; R14 et Fargo : 2 000 F ; 1510, Solara et Tagers : 2 100 F.

3 - BOITE AUTOMATIQUE : CX : 3 800 F ; 504 : 3 800 F ; 505 (+ TO alternatif) : 6 000 F ; 604 et 504 Coupé : 2 650 F ; 1510 et Solara GRS : 2 400 F ; 1510 et Solara SX (+ régulateur de vitesse) : 3 900 F ; Tagers : plus régulateur de vitesse 5 000 F.

4 - BOITE 5 VITESSES : GSA : 1 000 F ; CX : 1 350 F ; 505 : 1 260 F ; R6 3TL 3P : 3 900 F ; R5 5TL 5P : 4 400 F ; R9 : 900 F ; R14, Fargo et R20 : 1 200 F ; Tagers : 1 250 F.



BMW ALPINA B6

Suite de la page 51

La suspension n'est certes pas celle d'une CX mais sa raideur recule quand même suffisamment d'atomes de civilisation pour être parfaitement acceptable. Au demeurant, la B 6 roule peu et ne tangue guère, ce qui est déjà beaucoup. La barre anti-roulis arrière possède cinq possibilités de réglage, mettons du moins raide au plus dur... Les différences enregistrées sont notables. Avec la voiture réglée « mou », la tendance à sous-virer est nette. La conduite est plus aisée mais la maniabilité en souffre. A l'inverse, la position la plus raide rend la voiture un peu valseuse mais les enchaînements serrés et les virages à court rayon se passeront comme dans un rêve... à la condition de ne pas repartir en sens inverse !

La direction assistée est douce, précise, bien filtrée mais trop démultipliée pour une conduite sportive, surtout dans les contre-braquages accentués. La direction mécanique à trois tours entre butées est parait-il d'un confort largement suffisant sur route. A mon avis, il ne convient pas d'hésiter...

On l'a vu lors des essais comparatifs effectués par l'A.J. (15 octobre 80) entre la 3.23 et la R18 Turbo, les freins de la B.M.W. ne sont pas à la hauteur de son tempérament, tout au moins sur circuit. Les conditions atmosphériques ne m'ont pas permis de procéder à des essais de la B 6 sur le routier des 9 km de Monthéry.

Sur route, ses freins m'ont paru plus puissants et mieux équilibrés que sur la 3.23 i, cela avec des performances nettement supérieures.

Il est donc permis d'être satisfait tout au moins pour un usage « courant ».

La décoration extérieure des Alpina ne manque pas de sel. Certains considéreront cette ornementation comme un chiffon rouge agité à la face de la maréchaussée ; qu'on se rassure, l'Alpina « incognito » existe.

A part cela, le spoiler avant, percé de conduits de refroidissement pour les disques de frein, combiné au becquet arrière et aux jantes procure à la voiture une allure indéniement sportive. Les deux sièges avant sont des Récaro fermes mais extrêmement confortables à grande vitesse. Le conducteur dispose d'un repose-pied impressionnant et d'une radio stéréo-cassette de même. A l'arrière, la banquette bénéficie d'un habillage spécial Alpina.

CONCLUSION

Je n'aurai garde de conseiller l'achat d'une B 6 à un citoyen de l'Alpe d'Huez ou de Bonneval-sur-Arc, à moins qu'il puisse s'offrir un 4x4 - un Quattro peut-être - durant les mois d'hiver. Cela étant, cette B.M.W. « gonflée » est une véritable bête de plaisir en même temps qu'une indiscutable école de conduite. Elle n'est faite ni pour les maladroits ni pour les rêveurs. Elle ne pardonnera pas l'erreur mais elle collaborera du meilleur cœur aux intentions d'un bon conducteur. Et puis, n'oublions pas que la B 6 recule de toute manière les limites d'adhérence jusqu'à des niveaux rarement atteints par le vulgum pecus.

Il reste le prix : 159 000 F TTC ! Mais lorsqu'on sait qu'une Audi Quattro vaut actuellement 178 400 F clés en main, on est en droit de se poser la question : Est-ce que je préfère m'amuser à glisser l'hiver ou l'été ?...

André COSTA

PRIX/OPTIONS

BMW ALPINA B6 .. 159 000 Frs
Peinture métallisée : 1 868 F. Toit ouvrant : 2 900 F.