

Document fourni par le site [www.e21.free.fr](http://www.e21.free.fr)



## Au volant d'une 323i à moteur 2,8 litres



Il y eut un temps où l'on montait volontiers un moteur Porsche dans une caisse de Volkswagen ou un moteur d'Alpine dans une Dauphine, et ça faisait un méchant petit monstre, à la ville comme à la course. C'était l'âge d'or des constructeurs sans patente. Les lois ont hélas considérablement freiné ce genre d'activité et, de nos jours, il faut être patenté, comme le célèbre préparateur allemand Alpina qui peut, officiellement et avec la bénédiction de BMW, monter de gros moteurs (BMW) dans des petites caisses (BMW). Nous avions déjà présenté dans Echappement le coupé B7 avec son moteur 3 litres turbo-compressé et ses 300 chevaux (voir n° 151 page 62), puis le cabriolet C1 (voir n° 154). Il y aura bientôt la B9, une 528 avec moteur 3,5 litres 245 chevaux.

Lors de l'essai de la 320 « production » championne de France sur le circuit Bugatti au Mans le garage du Bac nous a offert la possibilité de conduire deux Alpina réalisées sur base 323i. La première garde sa cylindrée d'origine. Partant de cette super auto qu'est la 323 i, elle devient un engin fabuleux, aux 25 chevaux supplémentaires (170 au lieu des 143 d'origine) s'ajoutant tout un équipement sportif très soigné : sièges, volant, tissus, jantes, etc., et une tenue de route améliorée par une suspension plus dure et un différentiel autobloquant.

Pourtant, lorsqu'on prend le volant de l'autre, la « grosse » B6 (même caisse, mais moteur 6 cylindres, 2,8 litres 218 chevaux) quelle énorme différence au niveau des accélérations ! Cette B6 pousse vraiment très fort, et avec toute la franchise, le couple, le velouté, de son admission atmosphérique. Même en 5<sup>e</sup> à 200, si l'on accélère, ça vous propulse encore dans le dos ! Vitesse maximum : 235 km/h (la « petite » C1 se contente de 210...). Accélération de 0 à 1 000 mètres : 27"2, contre 28"8 à la « petite ». Et tout ça avec une consommation raisonnable : le 2,8 litres BMW a toujours été réputé pour sa sobriété : un peu plus de 15 litres si l'on tire, à peine 10 litres aux allures normales.

La tenue de route est presque parfaite. Néanmoins, si l'on se met à « attaquer », sur un circuit par exemple, on constate une tendance souveuse en entrée de courbe : l'avant a pris du poids.

La « petite » C1 n'a pas ce problème, son moteur pesant environ 60 kilos de moins. De bien belles voitures de service pour les pilotes du garage du Bac, Malcher et Darniche : les réalisations Alpina sont même si sérieuses que BMW France garantit le montage des kits. Reste que tout ça n'est pas donné : 120.000 francs pour la C1 et 170.000 pour la B6, même en arrondissant, ça n'est pas à la portée du premier salarié venu.

P.P.

Note : Le garage du Bac commercialise aussi la « 528 JCG » (pour Jean-Claude Giroix, le patron) : grâce à une culasse améliorée la puissance passe de 184 à 214 chevaux, la vitesse maxi de 208 à 220 km/h, moyennant 17.000 F ttc de supplément par rapport à une voiture neuve.

L'Alpina B6, 218 chevaux pour 1200 kg, une auto fantastique !



La « petite » C1, 170 chevaux et 120 000 francs.