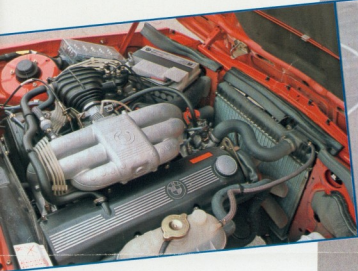


Document fourni par le site www.e21.free.fr





Quelle drôle d'idée de vous présenter un cabriolet en cette saison ! D'autant que la carrosserie dont il est affublée vient de passer dans la postérité suite à la présentation, par BMW, de la nouvelle série trois. Peut-être, mais toutes ces raisons, aussi valables soient-elles, nous ont laissés froid. On ne résiste pas à l'attrait procuré par la signature du célèbre préparateur allemand Alpina : un sacré sésame.

ALPINA, marque importée par le garage du Bac, est un nom qui ne vous est pas inconnu puisque l'Auto-Journal vous a déjà entraîné, par deux fois, dans le sillage de ces bolides hors du commun, lors du banc d'essai de la B6 (une 3.23i équipée du groupe propulseur de la 5.28i porté à 218 chevaux) et lors du « J'ai conduit » de la B9 (3.5 l. pour la série 5). Aujourd'hui, nous allons vous proposer une entrevue avec la petite sœur, la moins puissante de la gamme Alpina, baptisée C1.

Une fois n'est pas coutume, le moteur six cylindres d'origine subsiste. En revanche, il est l'objet d'une soignée préparation, en particulier au niveau de la culasse, dont les conduits sont soigneusement polis et les chambres de combustion modifiées. L'arbre à cames de série ne s'appelle plus désiré et cède ses paliers à un nouveau venu, plus apte que lui à lever les soupapes. Même douloureuse réalité pour les pistons, remplacés par des exemplaires forgés et bombés de manière à accroître le taux de compression. Un échappement dessiné par Alpina, et offrant un meilleur passage aux gaz, complètement cette préparation. Ainsi loti, le 2.3 litres passe de 143 à 170 chevaux DIN à 6 000 tr/mn alors que le couple grimpe de 19,4 à 21 m.kg, valeur obtenue

sans élévation du régime qui reste à 4 500 tr/mn.

Notre voiture d'essai est équipée de l'option boîte de vitesses sport de BMW, événement suffisamment rare pour être signalé. En effet, il est très difficile d'en obtenir une et le délai de livraison avoisine parfois les six mois. Quoi qu'il en soit, saluons l'initiative du garage du Bac, car cette boîte, aux rapports plus courts et mieux étagés, est un véritable régal... d'autant plus qu'enclencher la première, située en bas à gauche, vous donne l'impression de piloter un bolide des 24 Heures... Le montage de cette option entraîne obligatoirement celui du pont autobloquant, apparition qui va ravir les conducteurs sportifs. Côté freinage, rien n'a été modifié mais, si vous disposez d'un budget à rallonge, vous pouvez adapter sur une C1 le kit de quatre disques ventilés prévus pour la B 6.

Côté suspension, on n'a pas chômé non plus. Amortisseurs Bilstein, ressorts durcis et raccourcis pour diminuer la garde au sol, jusqu'aux silent-blocs plus durs également. La puissance arrive sur le bitume grâce à quatre superbes roues Alpina de 15 pouces équipées de Pirelli P7 de 195/50 VR 15 à l'avant et de 205/50 VR 15 à l'arrière : de véritables sangues.

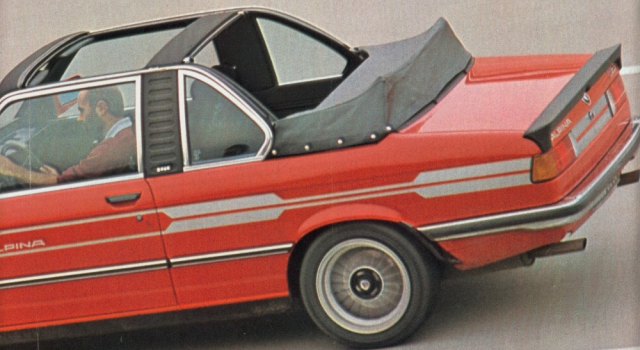
Si ces quatre « boudins » contribuent à donner à la C1 son



allure agressive, ils ne sont pas les seuls, bien appuyés en cela par les rituels appendices aérodynamiques. Chez Alpina, on a réussi le tour de force d'allier efficacité et esthétique. Parfait exemple : le spoiler avant, superbe avec ses deux prises d'air de refroidissement pour les freins. Notons également le becquet, les deux rétroviseurs extérieurs peints aux couleurs de la voiture et les bandes décoratives Alpina qui, si

elles signent, n'en sont pas moins un peu persistantes et tape-à-l'œil. Nous ne pouvons continuer sans dire quelques mots sur la carrosserie cabriolet dessinée par Baur, et apparue sur le marché en 1979. A mi-chemin entre les cabriolets « anciennes et nouvelles générations », elle conserve le coffre et se voit dotée d'un arceau qui rigidifie l'ensemble. Sa particularité : à la manière de la Lancia

BMW UNE 323i DIABOLIQUE ALPINA C1



Un toit parti habiter dans le coffre, une capote rabattue, une esthétique rendue agressive par de superbes appendices aérodynamiques, un intérieur griffé, un six cylindres rageur de 170 chevaux sous le capot, et personne ne pourra résister à l'enivrant et saisissant plaisir de conduire un pareil cabriolet !



Beta, elle peut se transformer en Targa, il suffit pour cela d'ôter le toit rigide et de le ranger dans le coffre, ou en cabriolet après avoir replié la capote arrière. La transformation Baur augmente la facture de 26 500 F. environ.

A l'intérieur, l'univers Alpina continue. Les sièges avant sont des baquets dessinés par les stylistes du préparateur allemand et portent les couleurs maison, bandes bleues et filets verts sur fond noir. La décoration est complétée par un volant quatre branches gainé cuir, une boule de levier de vitesses frappée aux armes Alpina (un vilebrequin sur fond bleu et des pipes d'admission sur fond rouge !) et le superbe repose-pied en tôle ajourée qui vous entraîne illico dans le monde de la compétition. Cela dit, frimer n'est pas sa seule fonction et le conducteur ne cesse de l'apprécier.

EFFICACE MAIS DELICATE

Puisque nous sommes confortablement installés aux commandes, pourquoi ne pas tourner la clé de contact, nous en mourons d'envie ! Aussitôt, nos tympans fondent de bonheur : le son magique du six en ligne a encore frappé ! Ici, la musique feutrée

LA BMW ALPINA CI

se fait plus rauque grâce à la chaîne d'échappement spécifique.

On apprécie d'entrée la souplesse à bas régime qui autorise une conduite tranquille et calme. Dès que la mécanique est bien chaude, finie la chasse aux gaspi ! Les montées en régime se font rageuses, fulgurantes et, à partir de 4 000 tr/mn, soit légèrement en-dessous de la valeur de couple maxi, le conducteur vit en privilégié un véritable déferlement de puissance. Les 170 chevaux débridés bondissent en cœur. Grâce à l'autobloquant et l'étagement irréprochable de la boîte de vitesses, il n'y a pas de trainards et aucun d'entre eux ne se volatilise bêtement. La C1 est d'une efficacité redoutable. Plus qu'un long discours, les chiffres sont d'ailleurs éloquents : de 0 à 100 km/h en 7,9 secondes, le mille mètres départ-arrêté parcouru en 28,5 s, de quoi satisfaire les inconditionnels de sensations fortes. Ceux qui aiment jouer avec le feu et mettre en péril la vie de leur feuille rose seront contents d'apprendre que la C1 atteint sans rechigner les

213 km/h... Redoutable également, le comportement de la bête. Avec ses suspensions différentes, peut-être un peu confortables, la C1 colle à la route comme un chewing-gum à une semelle de cuir... sur sol sec s'entend. Jamais paresseux, l'avant n'hésite pas à s'engager, avec toutefois une petite tendance au sous virage. Une légère pression du pied droit sur l'accélérateur et l'arrière se lance dans un ample survirage qui vous fait connaître l'ivresse des glissades.

PERSONNALITE FELINE

Aucune perte de motricité, le tandem autobloquant P7 vous extirpe de là sans la moindre difficulté, bien aidé par la direction. Il faut dire aussi que le roulis est ramené à sa plus simple expression. En revanche, la C1 conserve toutefois le tempérament de la 323i, à savoir celui d'une voiture fouguese, demandant un maximum de concentration en conduite « sportive ». La stabilité sur certains types de revêtement est douteuse, surtout à grande vitesse, le confort enfin

est perturbé par quelques bruits parasites, tant au niveau de la capote qu'à celui des pneumatiques.

Sur revêtement humide, la C1 devient plus délicate. Les doses de l'accélérateur doivent se faire en douceur et non sans une certaine circonspection... Le freinage, d'une bonne endurance, n'est jamais pris en défaut ; on ne lui en demande pas plus. Rien à reprocher non plus à la boîte de vitesses, au demeurant sublime à manipuler.

Beaucoup moins « monstre » que ses aînées, autrement plus civilisée, la C1 n'en est pas moins impressionnante. La conduire, sinon la piloter, procure un réel plaisir ; la maîtriser et profiter de sa personnalité féline, des sensations enivrantes. Par pudeur, nous n'aborderons pas le chapitre de la consommation. Elle nous est apparue élevée, certes, mais tout à fait en rapport avec les performances. Le kit C1 au grand complet, main d'œuvre comprise revient à 57 620 F... et c'est peut-être beaucoup.

*Patrick RIVET
Photos : William BOREL*

**PROCHAIN NUMERO
LE 15 FEVRIER**