

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





# 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

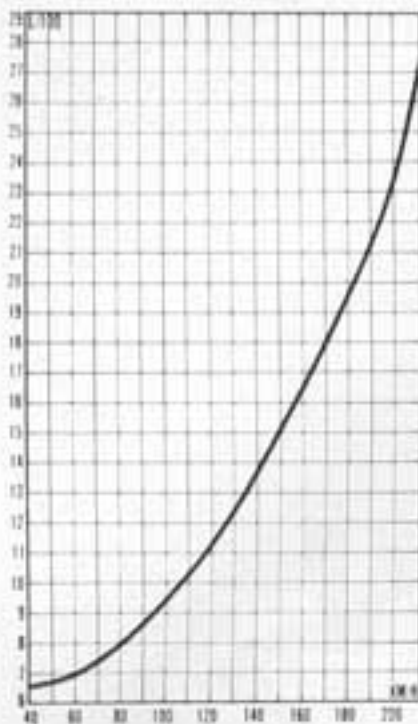
échappement spéciaux, le groupe 86 x 80 voit sa puissance passer de 184 à 200 ch, au régime de 6 200 tr/mn. Le couple maximal atteint 25,3 mkg à 4 500 tr/mn. L'alimentation s'effectue par un système d'injection électronique Bosch L-Jetronic couplé avec un allumage électronique sans rupteur. Le rapport 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 quatrièmement 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 avantagieusement remplacée par une direction mécanique ne dépassant pas trois tours entre butées.

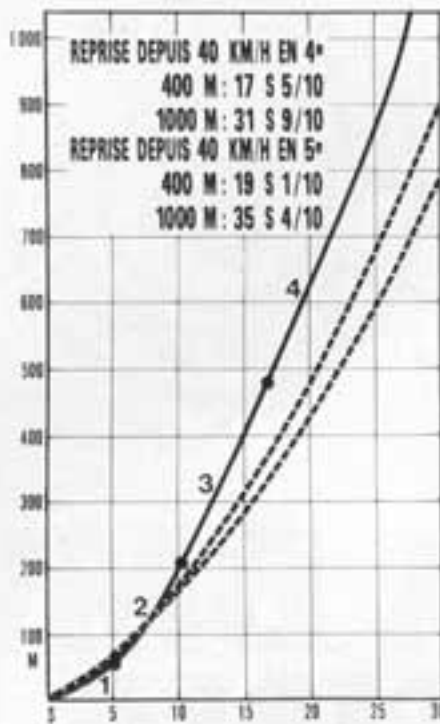
Suite page 51

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



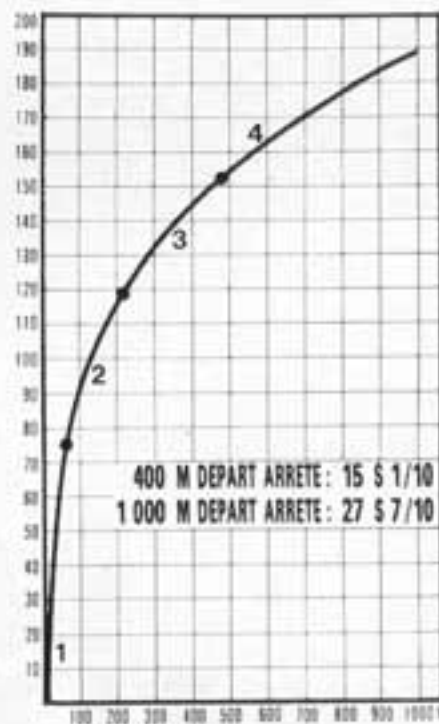
### CONSUMMATION STABILISEE

■ Roulant à vitesse constante, en cinquième avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de :  
 6,6 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

### 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 DELINAS-MONTLHERY (anneau 2 548,24 m).

Avec deux personnes à bord : 1<sup>er</sup> tour : 42 s 9/10 soit 213,8 km/h. 2<sup>e</sup> tour : 42 s 8/10 soit 214,3 km/h. 3<sup>e</sup> tour : 42 s 7/10 soit 214,8 km/h. 4<sup>e</sup> tour : 42 s 6/10 soit 215,3 km/h.

■ ESSAIS DE CONSOMMATION :

a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 17,9 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 la 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 :

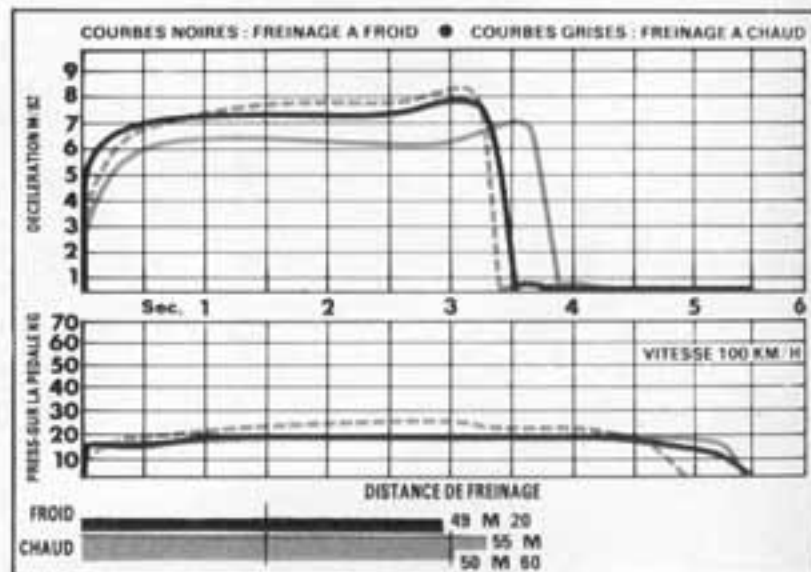
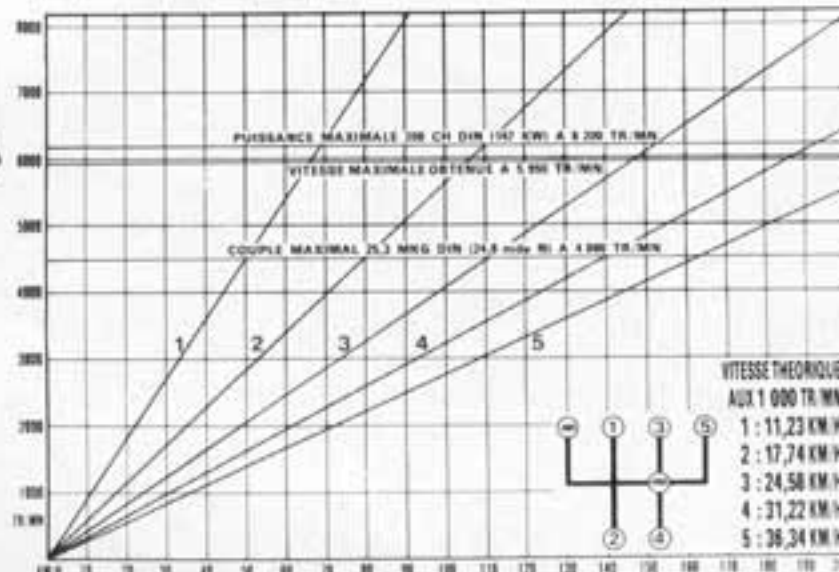
■ 1<sup>er</sup> TEST : Pression : 20 kg. Durée totale de freinage : 3,26 s. Décélération moyenne : 6,75 m/s<sup>2</sup>. Décélération moyenne pour la durée de plein freinage : 7,4 m/s<sup>2</sup>. Distance d'arrêt : 49,2 m. Efficacité : 74 % (100 % équivalent à 9,81 m/s<sup>2</sup>, valeur estimée maximale en matière de freinage).

■ 2<sup>e</sup> TEST : Pression identique. Durée totale : 3,67 s. Décélération : 5,85 m/s<sup>2</sup>. Décélération (plein freinage) : 6,6 m/s<sup>2</sup>. Distance d'arrêt : 55 m. Efficacité : 66 %. Perte sur 1<sup>er</sup> test : 8 %.

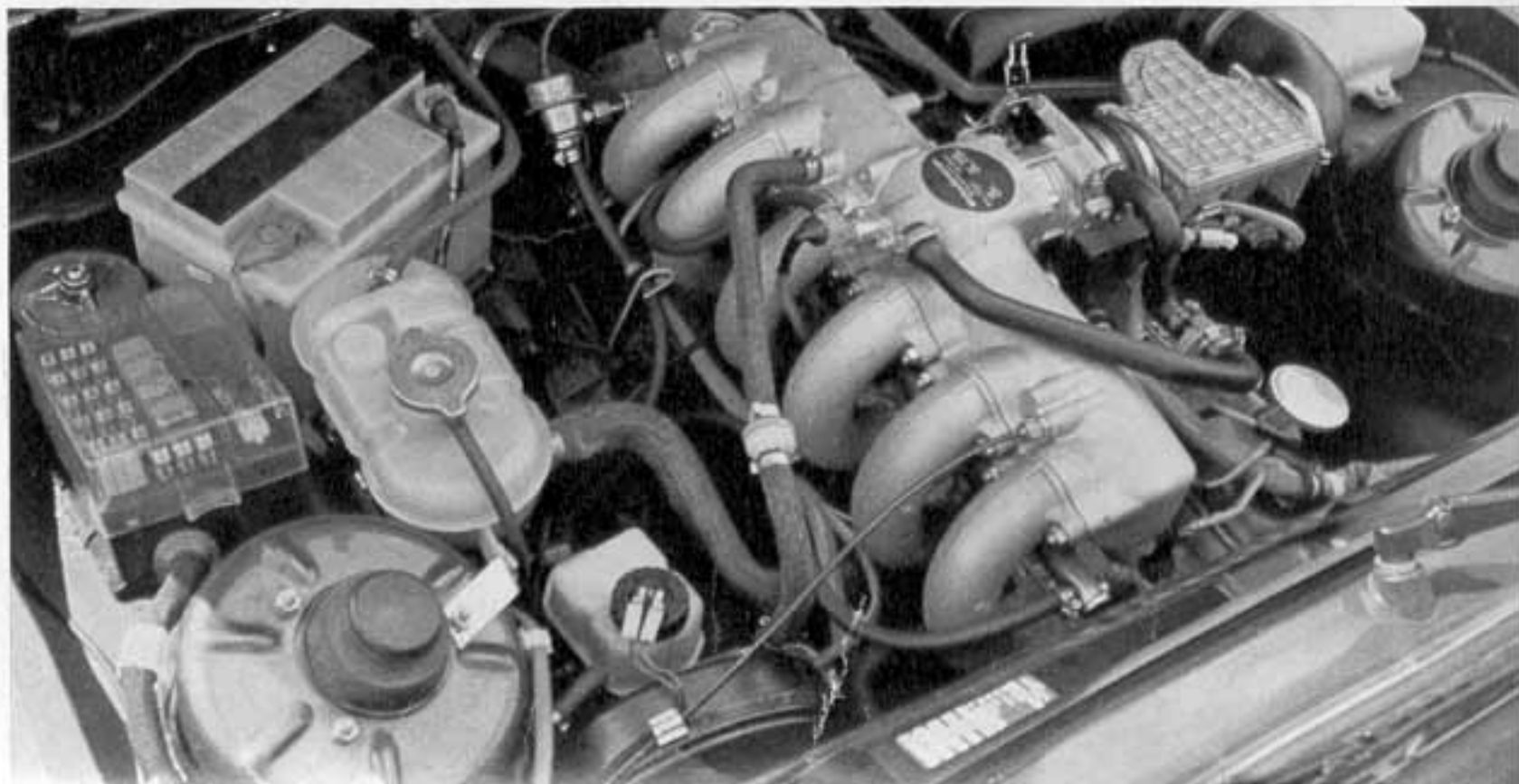
■ 3<sup>e</sup> TEST : Pression : 25 kg. Durée totale : 3,32 s. Décélération : 6,6 m/s<sup>2</sup>. Décélération (plein freinage) : 7,4 m/s<sup>2</sup>. Distance d'arrêt : 50,6 m. Freinage équilibré qui demande une certaine progressivité sur la pédale pour éviter le blocage des roues. ▼

### 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 la 1<sup>re</sup> et la 2<sup>e</sup> à 6 700 tr/mn soit 75 km/h et 119 km/h. Quant à la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> 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<sup>re</sup>, 53 km/h en 2<sup>e</sup>, 73,5 km/h en 3<sup>e</sup>, 93,5 km/h en 4<sup>e</sup> et 109 km/h en 5<sup>e</sup>. Les vitesses indiquées par le compteur sont assez précises dans les zones d'utilisation courantes.



Le moteur de la BMW Alpina B6 est le six cylindres de la 528i 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 aigü 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 avons 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 affermies 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 survivir 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 survivir 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.

Ne 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 cm<sup>3</sup>. Six cylindres en ligne montés longitudinalement au-dessus de l'essieu avant. Alésage : 86 mm. Course : 80 mm. Refroidissement par mélange antigel 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. Filtre 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. Filtre 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 sept paliers. Puissance maximale : 200 ch DIN (147 kw à 6 200 tr/mn). Couple maximal : 25,3 mkg DIN (24,8 mdaN 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<sup>re</sup> - 2,78 : 1 ; 2<sup>e</sup> - 1,76 : 1 ; 3<sup>e</sup> - 1,27 : 1 ; 4<sup>e</sup> - 1 : 1 ; 5<sup>e</sup> - 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 : 5,05 m.

■ **CHASSIS-SUSPENSION** : Caisse autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes de type Mac Pherson avec jambes élastiques et ressorts hélicoïdaux. Bras inférieurs 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 (692 kg à l'avant et 552 kg à l'arrière). Dimensions : longueur : 4,355 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 litre : 71,7 ch l/DIN. Puissance à la tonne : 160,8 ch DIN. Cylindrée à la tonne : 2 241 cm<sup>3</sup>. 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.**

## 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, pétarade... avant de s'étouffer.

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 de 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. Accélération dosées ou fulgurantes, au choix du conducteur. A peine ose-t-on parler de tenue de route, tant l'expression paraît faiblir. 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 méfier 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 contrepotes de tissu natté noir ont chacun un bac. Surprise, dans cette Alpina aux multiples raffinements dont le prix est de 159.000 F, point de lève-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 vilebrequin sur fond rouge. Dans le bleu, un carburateur à double corps prend des airs de tours de Notre Dame. Alléluia !

**Marianne ANTOINE.**  
Florence REMY.



1



2



3



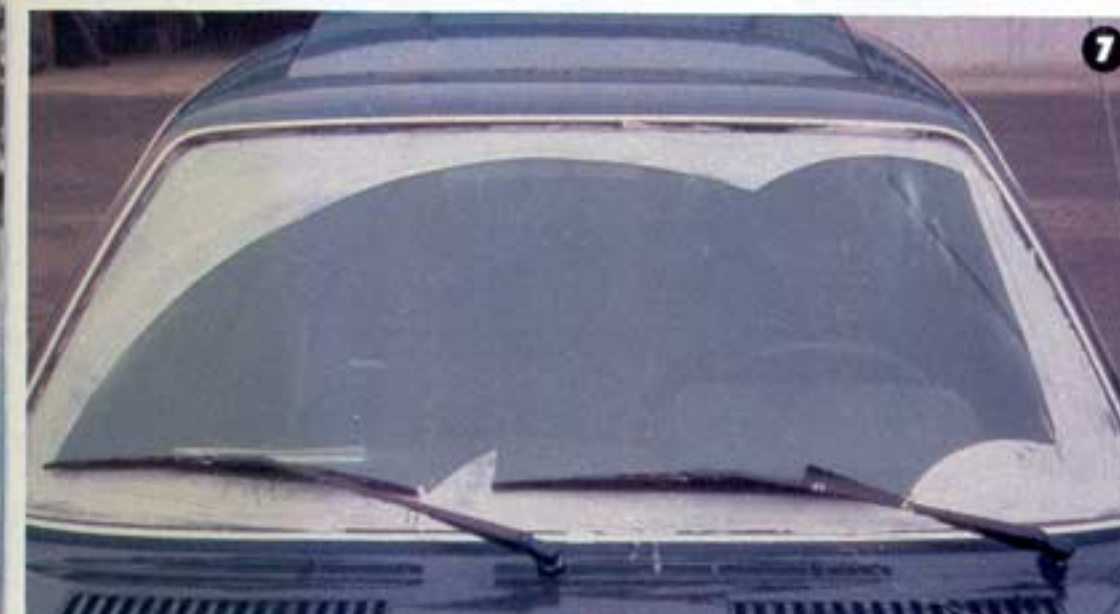
4



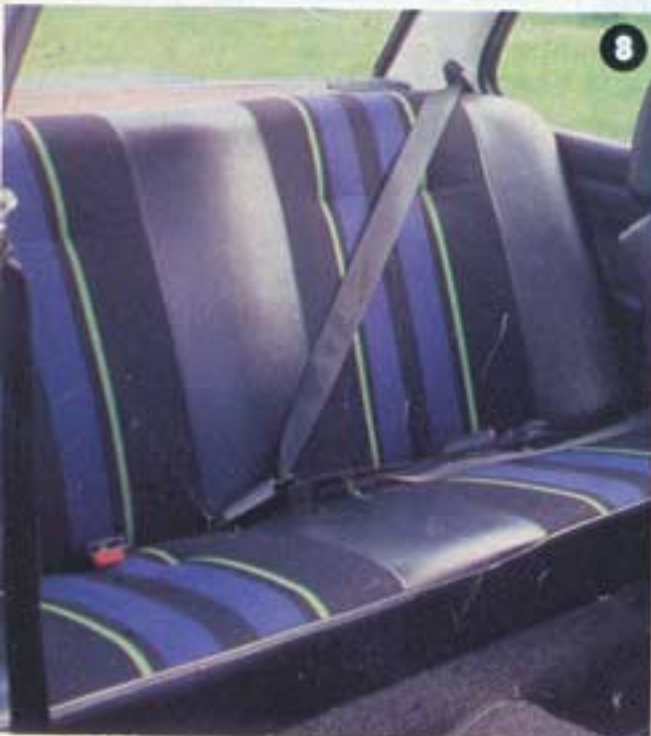
5



6



7



8



9



10



11

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 (9) 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 lève-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° 1-4-5-6-7-8-9-9 soit 308 dm<sup>3</sup> (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).

