

BMW ALPINA B3 BITURBO BREF ESSAI



Une **BMW** peaufinée par **Alpina**, c'est toujours une œuvre d'art. Et l'orfèvre de Buchloe d'en faire à nouveau la démonstration avec sa **B3 Biturbo** en combinant raffinement et performances de la meilleure manière qui soit. Au risque même de faire de l'ombre à la référence des sportives pures et dures... la M3!

Par Cédric Derèse

Photos: Sébastien Mauroy

Depuis plus de 40 ans à Buchloe, petite ville de Bavière posée au pied des Alpes à l'ouest de Munich, Alpina peaufine les voitures du constructeur BMW. En partant d'un simple «kit double-carbu» produit pour la *quinze-cents* en 1961, le petit artisan a su rapidement gagner la confiance du maître par l'efficacité et la fiabilité de son travail. Une confiance qui, depuis lors,

M3

de velours



n'a jamais cessé, renforcée entre autres par la compétition et 3 titres remportés dans le championnat d'Europe des voitures de tourisme.

Parallèlement, Alpina entreprit également de produire des voitures de sport en petite série, toujours dérivées de la gamme du constructeur de Munich, mais aux performances accrues et au raffinement particulièrement soigné. La B3 Biturbo est

la seconde BMW Série 3 E90 revue par Alpina. D'abord concentré sur le Diesel avec la D3, une 320d gonflée à 200 ch et 410 Nm, le constructeur – reconnu en tant que tel depuis 1983 – propose aujourd'hui sa «3» à essence, développée sur base d'une 335i. Un choix qu'on ne peut qu'approuver vu le bon potentiel et les prestations déjà particulièrement flatteuses du 3 litres biturbo d'origine.

AVIS DE TEMPÊTE

Une des principales intentions du sorcier consistant à améliorer la puissance disponible, le 3 litres passe de 306 ch dans la 335i à 360 ch sous le capot de la B3 Biturbo. Pour y parvenir, les ingénieurs se sont principalement concentrés sur une des caractéristiques techniques majeures du moteur d'origine: l'injection directe en position centrale.



L'habitacle a fait l'objet d'un traitement propre, la sellerie et le volant étant recouverts de cuir Dakota et badgés Alpina. Le combiné d'instruments à fond bleu est également spécifique.

La cartographie a ainsi été complètement repensée pour optimiser le rendement et élargir la plage de régimes, tandis que les pistons de série ont été remplacés par des éléments *Mahle*. La pression relative de suralimentation a pu être augmentée jusqu'à 1,1 bar (0,6 bar sur la 335i), le rapport volumétrique passant de 10,2:1 à 9,4:1. Le gain en couple est également sensible. De 400 Nm dans la 335i, il grimpe carrément à 500 Nm dans l'Alpina, dont 450 Nm sont déjà disponibles dès 2000 tr/min. Avec pareille valeur, la B3 Biturbo s'adjuge la deuxième place du classement des 6 cylindres à essence les plus coupleux, juste derrière... la 911 Turbo. Excusez du peu!

Face à la B3, la M3 récemment passée au V8 reste un cran au-dessus en termes de puissance avec 420 ch. Mais – atmosphérique – elle s'incline logiquement en matière de couple, en n'offrant pas plus de 400 Nm, perchés de surcroît à 3900

De 400 Nm dans la 335i, le couple grimpe carrément à 500 Nm dans l'Alpina, dont 450 Nm sont déjà disponibles dès 2000 tr/min.

tr/min. Autre particularité, la M3 est exclusivement munie d'une transmission manuelle, tandis que la B3 Biturbo recourt d'office à la boîte automatique ZF à 6 rapports. Dénommée «Switch-Tronic» dans le jargon Alpina, celle-ci conserve l'étagement des rapports établi par BMW pour

la 335i, mais bénéficie de lois de passages affinées et de commandes manuelles intégrées derrière le volant. Comme chez BMW, elle dispose aussi d'un mode automatique Sport plus adapté à la conduite dynamique.

LE JUSTE ÉQUILIBRE

Un moteur qui envoie, c'est bien. Secondé par un châssis qui encaisse, c'est mieux. La suspension d'origine de la 335i a ainsi été revue et optimisée pour la B3 Biturbo (tarage des amortisseurs, raideur des ressorts et des barres antiroulis). L'évolution est directement perceptible derrière le volant, et l'équilibre atteint entre comportement dynamique et confort de marche est remarquablement réussi.

Même montée sur de grosses jantes chaussées de pneus taille basse (et «Run-Flat» de surcroît!), la voiture préserve sagement le confort des passagers dans la plupart des circonstances tandis qu'en conduite dynamique, le châssis fait également preuve d'une belle rigueur, dans le sens où les mises en appui sont franches et les mouvements de caisse efficacement maîtrisés.

Bien amorti, le train avant ne souffre aucune critique et parvient même à garder son caractère incisif sur revêtement dégradé. Pour parachever le tout, la direction, reprise à l'identique de la 335i, est précise, informative et suffisamment consistante dans ses montées en effort.

En conduite décontractée, le 3 litres biturbo de la B3 dégage une certaine force



tranquille, une impression de puissance féroce mais docile à la fois. La teutonne ne cache pour autant pas son jeu et ne manque pas de montrer son enthousiasme à la moindre sollicitation. Sur le papier, l'Alpina se montre également audacieuse et

revendique des performances détonantes. Méchamment proches de celles d'une M3 d'ailleurs... Une vérification s'imposait donc face à notre chronomètre.

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Le levier de vitesse basculé vers la gauche (en mode *Sport*), les systèmes d'aide à la conduite débranchés, on colle la pédale au plancher tandis que, comme de coutume avec ce genre d'engin, on se prépare à corriger le patinage et le dandinement induits par la déferlante de couple sur le train arrière... A tort cette fois! Cherchant le grip sur les deux ou trois premiers tours de roue, l'Alpina reste parfaitement stable et s'élance quasi instantanément, à la manière d'un avion de chasse catapulté sur le pont d'un navire de guerre. Bluffant d'efficacité! Et pourtant, contrairement à la M3, l'Alpina, comme la 335i, ne dispose toujours pas d'autobloquant.

Une vingtaine de secondes plus tard, la B3 Biturbo pointe à 237 km/h au bout du kilomètre, où elle signe un temps de 23,4 s exactement. En comparaison, notre M3 mesurée sur le même exercice lors de notre essai détaillé a mis 0,7 s... de plus! Gloups! Certes, la performance est sans doute à mettre sur le compte de la boîte automatique de l'Alpina plus prompte à passer les rapports que le sélecteur manuel de la M3. N'empêche que cela fait tout de même un peu désordre...

Et cela ne s'arrête pas là puisque secondant parfaitement le couple généreux du moteur, la transmission automatique favorise également les reprises. L'Alpina B3



L'équipement de série est calqué sur celui d'une 335i. Quant aux options, le client peut personnaliser à souhait.



ALPINA B3 BITURBO COUPÉ	
Moteur	longitudinal AV
Type	6 cylindres en ligne, essence
Distribution	2 ACT, 24 soupapes
Diagramme variable	oui, admission et échappement
Cylindrée (cm ³)	2979
Puissance maxi (ch/kW)	360/265 de 5500 à 6000 tr/min
Couple maxi (Nm)	500 de 3800 à 5000 tr/min
Facteurs de performances	
Puissance spécifique (ch/l)	120,8
Poids/puissance (kg/ch)	4,3
Aérodynamique: C _x /SC _x	0,30/N.C.
Transmission	aux roues AR
Type	automatique à 6 rapports
Différentiel autobloquant	non
Antipatinage	oui
Vitesses à 1000 tr/min (km/h) en 1 ^{re} /2 ^e /3 ^e /4 ^e /5 ^e /6 ^e	8,5/15,2/23,4/31,2/40,8/51,5
Châssis	
Suspension avant	McPherson, double articulation et tirants, barre antiroulis
	essieu multibras (5 bras par roue), barre antiroulis
Freins avant	disques ventilés
Freins arrière	disques pleins
Antiblocage/répartiteur électronique	oui/oui
Direction	à crémaillère, hydraulique
— nombre de tours	3,0
— ø braquage entre murs/trottoirs (m)	N.C./11
L/l/h (mm)	4580/1782/1395
Empattement	2760
Voies AV/AR	1503/1512
Volume du coffre (dm ³ VDA)	430
Poids constructeur/contrôle (kg)	1.560/N.M.
— répartition AV/AR (%)	50/50
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport
— dimensions AV	245/40 ZR 18 (19" en option)
— dimensions AR	265/40 ZR 18 (19" en option)
Capacité réservoir (l)	63
Nos mesures	
Vitesse maxi (km/h)	280
Accélérations (s)	
— 400 m (vitesse de passage)	13,0 (180 km/h)
— 1000 m (vitesse de passage)	23,4 (237 km/h)
— de 0 à 100 km/h	4,8
Reprises (s)	en D
— 400 m à partir de 40 km/h	12,5 (177 km/h)
— 1000 m à partir de 40 km/h	22,9 (232 km/h)
— de 60 à 90 km/h	2,7
— de 90 à 120 km/h	3,4
Consommation	
Moyenne de l'essai (l/100)	15,0
— mini (l/100)	13,4
— maxi (l/100)	21,9
Urbaine/extra-urbaine/mixte	14,0/7,2/9,7
Budget	
Prix de base (€)	
Berline	58.500
Coupé	61.000
Cabriolet	67.500
Puissance fiscale (CV)	15
Équipement et options (€)	
Air conditionné automatique	série
— à réglages séparés G/D	série
Capteurs de pluie et d'obscurité	série
Contrôle de stabilité	série
Jantes en alliage	série (18")
Ordinateur de bord	série
Peinture métallisée	900
Peinture «Bleu Alpina»	1.995
Phares au xénon	série
Projecteurs antibrouillards	série
Radio CD	série
— commandes au volant	série
Régulateur de vitesse	série
Sellerie en cuir	série
Système de navigation	2.335
Toit ouvrant électrique	995



SULLA STRADA
CON FIAT 500!

auto club

Didier de Radigues en route avec la Fiat Cinquecento
À partir de 6 février sur auto-club !

chaque semaine sur



En collaboration avec :

**Moniteur
Automobile**

Biturbo réagit au moindre toucher de la pédale et colle à nouveau de 0,5 s à 1,5 s à la M3 sur nos différentes mesures. Re-Groupes!

Enfin, pour l'anecdote, signalons qu'Alpina échappe également au «gentleman-agreement» du trio allemand (Audi-BMW-Mercedes) sur la limitation électronique de la vitesse de pointe à 250 km/h. Sur l'autobahn, la B3 Biturbo peut donc grimper sans complexe – et même sans vraiment se forcer – jusqu'à 280 km/h. Y'a des conducteurs de M3 qui vont finir par s'énerver...

LÉGER OU À LA CARTE?

Face à la ligne bodybuildée de la M3, l'Alpina reste relativement discrète. La B3 Biturbo se distingue ainsi d'une Série 3 classique par sa jupe spécifique intégrée sous le bouclier avant, son pare-chocs arrière ajouré pour deux doubles sorties d'échappement et son large becquet implanté sur le haut du coffre. L'ensemble est complété par des jantes en alliage de 18" (19" en option) plus larges à l'arrière qu'à l'avant. Le client belge se montrant



Le 6 cylindres de 360 ch et 500 Nm s'accorde particulièrement bien à la transmission automatique. Un duo détonnant!

généralement peu démonstratif, l'importateur a pris le parti de lui laisser le choix quant à l'application des *strippings* argentés sur les flancs et à l'avant.

L'habitacle fait lui aussi l'objet d'un traitement spécifique. A commencer par le combiné d'instruments spécifique à fond bleu. La sellerie et le volant sont, quant à eux, d'office recouverts de cuir *Dakota* et badgés Alpina. Pour le reste, l'équipement de série est calqué sur celui d'une BMW 335i. Idem pour les options disponibles, à la différence près que comme pour toute

voiture d'exception, le client peut, moyennant finance, personnaliser à souhait son Alpina. Accorder son cuir intérieur à celui de ses chaussures, ou la peinture extérieure aux yeux de madame... tout est possible, le raffinement d'une Alpina n'a d'égal que celui de son propriétaire.

CONCLUSION

L'Alpina B3 Biturbo n'a pas fini de faire parler d'elle. En particulier parce qu'avec son 6 cylindres de 360 ch et 500 Nm, et sa transmission automatique particulièrement efficace, elle

n'éprouve aucun mal à reproduire voire à surpasser les performances de la dernière M3 V8 sous laquelle elle aurait théoriquement dû se positionner... Ajoutons à cela la mise au point particulièrement réussie du châssis, les nombreuses possibilités de personnalisation et le prix de vente relativement cohérent (environ 12.000 € plus chère qu'une 335i, mais 9.000 € moins chère qu'une M3), le tout assorti d'une garantie d'usine BMW, et tous les ingrédients sont réunis pour en faire une voiture hautement désirable. ■



Alpina est distribué en Belgique par Jean-Michel Martin, 96 rue François Desmedt, 1150 Bruxelles (+32 (0)2 772 08 20) www.bmwalpina.be