

Notre exemplaire a été restauré,  
ce qui explique certainement la  
disparition des monogrammes B12  
5,7 avant et arrière



Boiseries, sellerie  
cuir exclusive,  
instrumentation avec  
fond bleu: la touche  
Alpina est invariable.







**A** la fin des années 80 BMW lance une offensive ambitieuse sur le segment du très haut de gamme avec comme argument de poids le développement d'un noble V12 de 5,0 litres. Le moteur qui utilise un bloc et des culasses en aluminium fera son apparition en 1987 avec la commercialisation d'une luxueuse berline (un peu oubliée), la 750i. Mais ce n'est pas suffisant pour satisfaire les nobles ambitions de la direction de BMW. A la recherche de prestige le constructeur doit naturellement élargir sa gamme avec une voiture-image. Le coupé a toujours occupé une place privilégiée dans l'industrie automobile, et cette règle est toujours admise aujourd'hui. Le succès d'une marque comme ASTON MARTIN en est la preuve. Qu'il soit orienté sport (Ferrari), ou grand tourisme (Jaguar), le coupé continue de faire rêver...

Partant de ce principe, BMW présente en 1989 la série 8. Plus longue qu'une série 5 E34, plus large qu'une série 7 E34 elle réunit le meilleur du savoir-faire de la marque en matière de technique, de confort et de style. La proue plate et fine intègre deux naseaux typiquement BMW à la différence qu'ils prennent place dans la largeur. Finement galbé, le dessin de la carrosserie se dispense de montant central mais conserve naturellement la célèbre forme au niveau des vitres latérales arrière avec un retour orienté vers l'avant. Ce fameux pli Hofmeister est toujours utilisé dans la gamme actuelle, de la série 3 au X5, en passant par le Z4 Coupé. Au niveau de la coupe, quatre

sorties d'échappement évoquent la force tranquille du V12. L'habitacle est de la même trempe. Imposante mais sobre, la planche de bord intègre une console centrale dans le prolongement du bloc compteurs. Le portrait est presque idyllique, à un détail près, la notion de sportivité si chère aux yeux des clients de la marque. Le niveau de puissance est à la hauteur, mais avec un poids qui avoisine les 1800 kg (le dossier de presse BMW AG 1990 indique 1790 kg), le rapport poids/puissance n'est pas exceptionnel. Avec la série 6, BMW était parvenu à corriger le tir et à séduire les acheteurs. En fin de carrière, la M6 qui fait son apparition tire les performances vers le haut: moteur 3,5 litres M de 286 ch dans une caisse qui dépasse à peine les 1500 kg... Le modèle 850i se rattrape en partie avec son couple (450 Nm à 4100 tr/mn) et signe un chrono de 7,4 secondes sur le 0 à 100 km/h. Il ne lui faut pour s'acquitter du 1000 mètres DA que 27,0 secondes. Ces données ne sont valables que pour le modèle à boîte 4 automatique. Mais la version à boîte mécanique, plus rapide, a également ses adeptes. Partant de cette base et réalisant qu'il fallait proposer davantage de puissance et de dynamisme, BMW proposera deux alternatives. La première prend forme avec l'arrivée du V8 et la seconde avec l'évolution du V12. La puissance de ce dernier atteindra une puissance de 380 chevaux en version 5.6 litres et un couple monstrueux de 550 Nm. Il équipe le mythique modèle 850 CSi qui fait son apparition au catalogue en 1992.

**Alpina n'a pas utilisé le museau de la BMW CSi pour améliorer la stabilité, mais un spoiler inférieur spécifique.**





Cette évolution radicale se traduit un net regain de sportivité. Il ne faut plus que 25,5 secondes pour parcourir 1000 mètres et seulement 6,0 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. Une petite vérification dans les archives permet de confirmer que ce sont exactement les performances de la M3 E36 3.0 litres présentée en 1992... Certains considèrent d'ailleurs qu'elles font toutes deux partie de la famille Motorsport. Le moteur de la CSI est d'ailleurs estampillé «Powered by M» et les numéros de châssis de la CSI commencent par WBS, ce qui est en principe réservé aux séries M. La CSI se distingue également du reste de la production de série 8 à bien d'autres égards: embrayage modifié, différentiel autobloquant avec radiateur d'huile, direction Servotronic type M5 E34, système AHK avec roues arrière directrices, antipatinage ASC+T, disques de freins avant type M5 de 324 mm, amortisseurs et ressorts spécifiques, jantes type M5 en 8 et 9 x 17, éléments de carrosserie spécifiques... Elle aurait mérité l'appellation M8, c'est évident!

Un ultime projet, toujours avec une mécanique à douze cylindres, a été envisagé. Avec 2 culasses 24 soupapes et une augmentation de la cylindrée à 6 litres BMW tablait sur 550 chevaux, ce qui aurait permis de produire probablement la meilleure «super-car» de sa génération. Il n'en sera rien, la récession de la fin des années 90 et le

projet de la Mc Laren F1 ont fait penché la balance...!

La CSI aurait ainsi constitué le modèle le plus abouti de la série 8 sans la détermination de Monsieur Bovensiepen, le charismatique patron d'Alpina. La série 8 est une excellente base pour le spécialiste du luxe et de l'exclusivité. La société s'est forgée une solide réputation et connaît bien le segment. De plus, elle a développé une méthode qui lui permet d'être rentable en se contentant de petits volumes, l'investissement principal étant à la charge de BMW qui lui fournit les plateformes et de nombreuses pièces. Il ne reste plus alors qu'à chercher le summum, ce qui correspond parfaitement à l'idée que se faisait BMW de la série 8 lors de sa conception...! Surtout qu'à cette époque Alpina n'était pas limité par des questions de marketing et de commerce. Le constructeur peut faire mieux qu'une M5 E34 avec sa version B10 bi-turbo sans que cela ne pose de problème. Les choses sont aujourd'hui différentes.

Cependant, la partie n'était pas gagnée d'avance car, de l'aveu du staff technique Alpina, les ingénieurs BMW qui ont travaillé sur la 850 CSI ont fait un travail formidable. Alpina ne pouvant se contenter d'un simple embellissement avec des éléments de carrosserie et des matériaux plus exclusifs dans l'habitacle va s'intéresser au moteur 5.6 litres de 380 chevaux fourni par BMW.

La course est augmentée d'un millimètre et la cylindrée passe de 5576cc à 5646cc. La puissance est désormais de 416 chevaux à 5400 tr/mn et le couple de 570 Nm à 4000 tr/mn. C'est ainsi que va naître la B12 5,7 Coupé. Techniquement parlant elle est donc très proche d'une CSI dans sa conception générale. Alpina a néanmoins cherché à gagner de la stabilité à haute vitesse en montant des ressorts avant plus courts. Les freins sont identiques, mais sont désormais ventilés par quatre massives jantes de 18 composées de fines branches. Le museau ne reprend pas les éléments de la CSI mais un spoiler inférieur fait son apparition, également pour contribuer à l'augmentation de la stabilité à haute vitesse. La seule autre différence fait la fiéreté des propriétaires de B12 5,7 Coupé. Il s'agit du capot moteur en fibre avec ses grilles d'aération, esthétiques, et utiles en terme de refroidissement.

L'ultime série 8, la B12 5,7 présentée par Alpina, bien que très proche de la BMW 850 CSI, est encore plus exclusive. Légèrement plus rageuse côté moteur elle se distingue par un avantage performance avec un gain de deux dixièmes de seconde sur le 0 à 100 km/h. De plus, sa vitesse n'est pas limitée électroniquement, ce qui lui permet d'atteindre le seuil des 300 km/h... Un must pour amateur fortuné, le monstre produit à 57 exemplaires était facturé plus d'un million de francs...







Le V12 de la 850 CSI est remanié par Alpina qui a notamment majoré la course.



### FICHE TECHNIQUE COMPARATIVE

|                     | Alpina B12 5,7 Coupé         | BMW 850 CSI Coupé            |
|---------------------|------------------------------|------------------------------|
| <b>Moteur</b>       |                              |                              |
| Type                | V12 à 60° - 24s              | V12 à 60° - 24s              |
| Cylindrée           | 5646 cc                      | 5576cc                       |
| Alésage x Course    | 86 x 81mm                    | 86 x 80mm                    |
| Tx de compression   | 10.0:1                       | 9.8:1                        |
| Puissance           | 416 ch/5400 tr/mn            | 380 ch/5300 tr/mn            |
| Couple              | 570 Nm/4000 tr/mn            | 550 Nm/4000 tr/mn            |
| <b>Roues</b>        |                              |                              |
| Jantes              | Alpina                       | Motorsport                   |
| Tailles             | 9.0 et 10.5 x 18             | 8.0 et 9.0 x 17              |
| Pneumatiques        | 245/40 ZR 18<br>285/35 ZR 18 | 235/45 ZR 17<br>265/40 ZR 17 |
| <b>Performances</b> |                              |                              |
| 1000 m DA           | 24.9s                        | 25.5s                        |
| 0-100 km/h          | 5.8s                         | 6.0s                         |
| Vitesse maxi        | 300 km/h                     | 250 (bridée)                 |
| <b>Production</b>   |                              |                              |
|                     | 47 ex                        | 1510 ex                      |

La puissance du V12 atteint 416 chevaux à 5400 tr/mn et 570 Nm de couple à 4000 tr/mn, un summum...