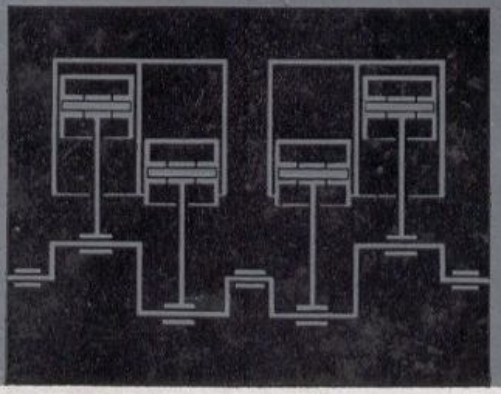
D 4105 E

kfz

Zeitschrift
für den Nachwuchs des
KRAFTFAHRZEUG HANDWERKS



FRANKFURTER FACHVERLAG

10/67

10. Jahrgang · Oktober 1967

Drei neue BMW-Modelle

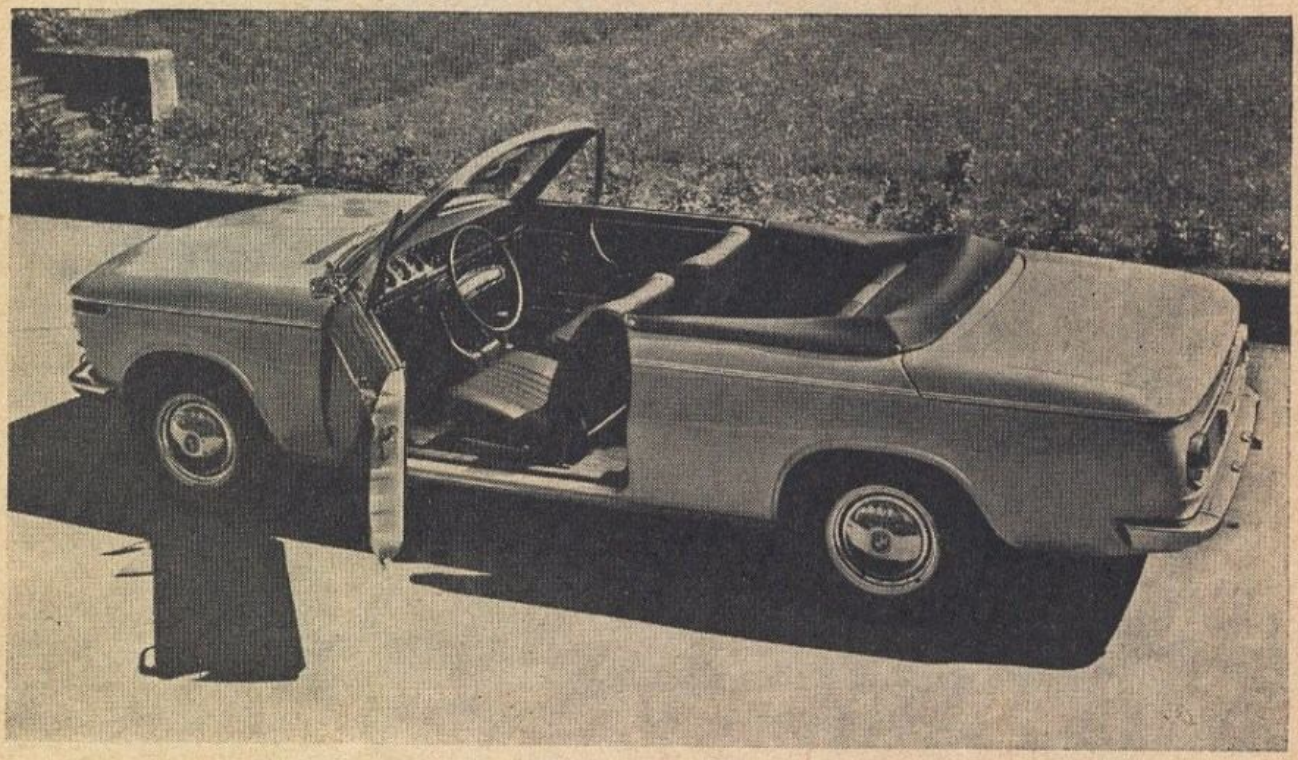
Die Bayerischen Motorenwerke konnten – als einzige deutsche Automobilfabrik außer Mercedes-Benz – beim Vergleich ihres Zulassungsanteils in den ersten sechs Monaten dieses Jahres mit Genugtuung darauf hinweisen, daß nicht nur ihr Anteil gestiegen, sondern auch die effektive Zahl der in diesem ersten Halbjahr neu in den Verkehr gebrachten BMW-Automobile in Deutschland beträchtlich gegenüber dem Vorjahr gewachsen sei. Während also alle anderen deutschen Firmen teilweise recht erhebliche Einbußen als Folge der Zurückhaltung des Käuferpublikums hinnehmen mußten, hielt das Interesse für BMW-Wagen unvermindert an.

Die Gründe sind nicht schwer zu finden. Einmal gehört der Großteil der BMW-Käuferschaft zu Kreisen, die sich von den wirtschaftlichen Ereignissen innerhalb des zurückliegenden Jahres nicht so beeindrucken ließen, daß sie deshalb einen beabsichtigten Automobil-Neukauf aufgeschoben hätten.

Zum andern hat es BMW, als man dort seinerzeit den ersten 1500er, später den 1800er und 2000er und neuerlich den 1600er brachte, verstanden, seinen Wagen, auch den Limousinen, eine Sportlichkeit mitzugeben, für die es im Programm der deutschen Automobilfabriken, vor allem in der BMW-Preislage, kaum eine wirkliche Konkurrenz gibt. Diese Sportlichkeit ist keine äußerliche, keine „optische": Sie liegt im hervorragenden Motor mit der obenliegenden Nocken- und der fünffach gelagerten Kurbelwelle ebenso begründet wie in einem Fahrwerk, dessen Straßenlage kaum von einem anderen Serienfahrzeug übertroffen und nur von wenigen erreicht werden dürfte. So kann man also mit den genannten BMW-Mittelklasse-Typen nicht nur komfortabel fahren, man kann mit ihnen (und der Marke BMW!) nicht nur – für den in Frage kommenden Käuferkreis sehr wichtig – „repräsentieren", man kann auch überdurchschnittlich schnell und dabei doch sehr sicher fahren.

Eben die Limousinenausführung der BMW-Mittelklassewagen aber war für manche Käufer bisher doch ein Hinderungsgrund, sich einen BMW zuzulegen: Sie wollten zwar die gebotene Motorleistung und die ausgezeichnete Straßenlage, und sie wollten auch

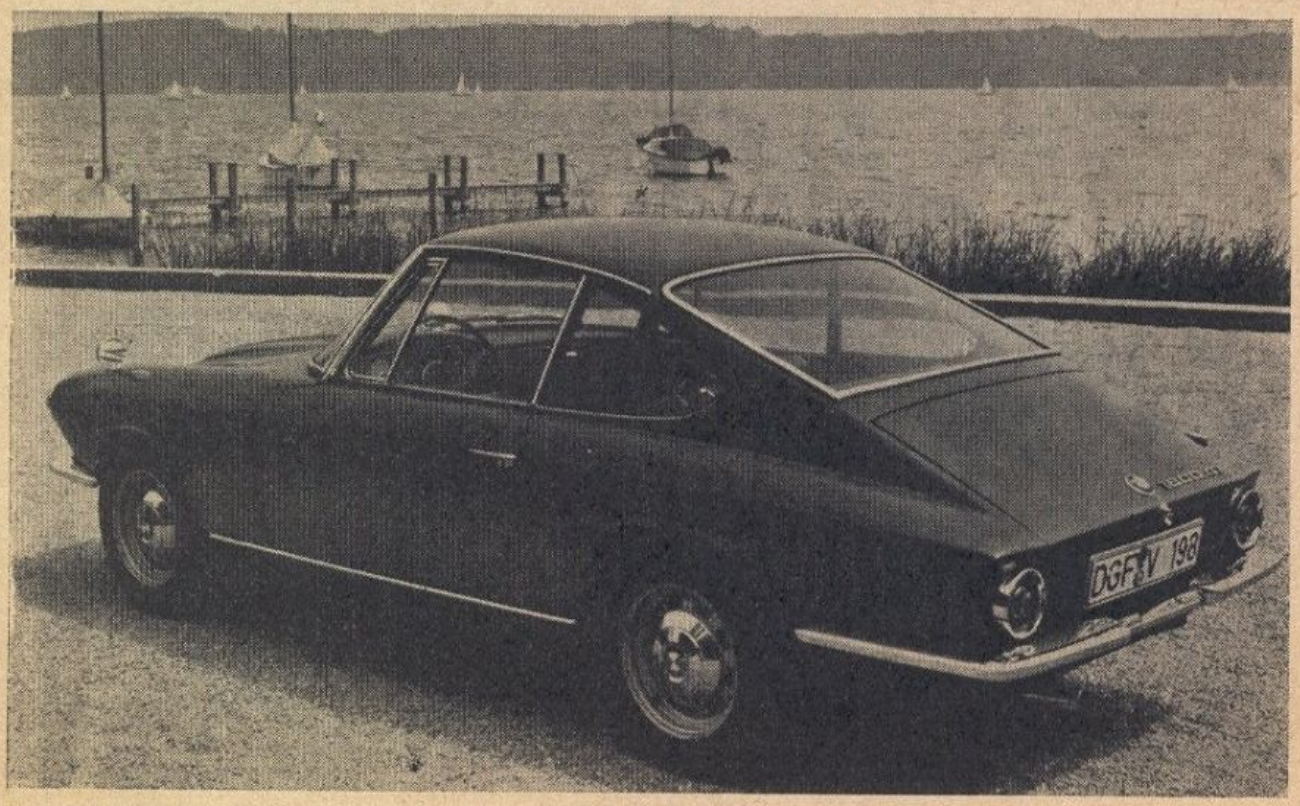
Der neue 1600 TI unterscheidet sich äußerlich nicht von der (nach wie vor weitergebauten) Limousine 1600–2. Aber außer dem auf 105 PS gebrachten Motor enthält er auch einige Fahrwerksverbesserungen, die der erhöhten Motorleistung und einer Spitzengeschwindigkeit von 175 km|h entsprechen



Das neue 1600er Cabrio von BMW (Karosserie Bauer) bietet vier Personen die Möglichkeit, sich den Genuß eines offenen, sportlichen Wagens zu leisten, wann immer das Wetter es zuläßt. Das dichtschließende Verdeck verschwindet, wie man sieht, zusammengelegt ganz in der Karosserie

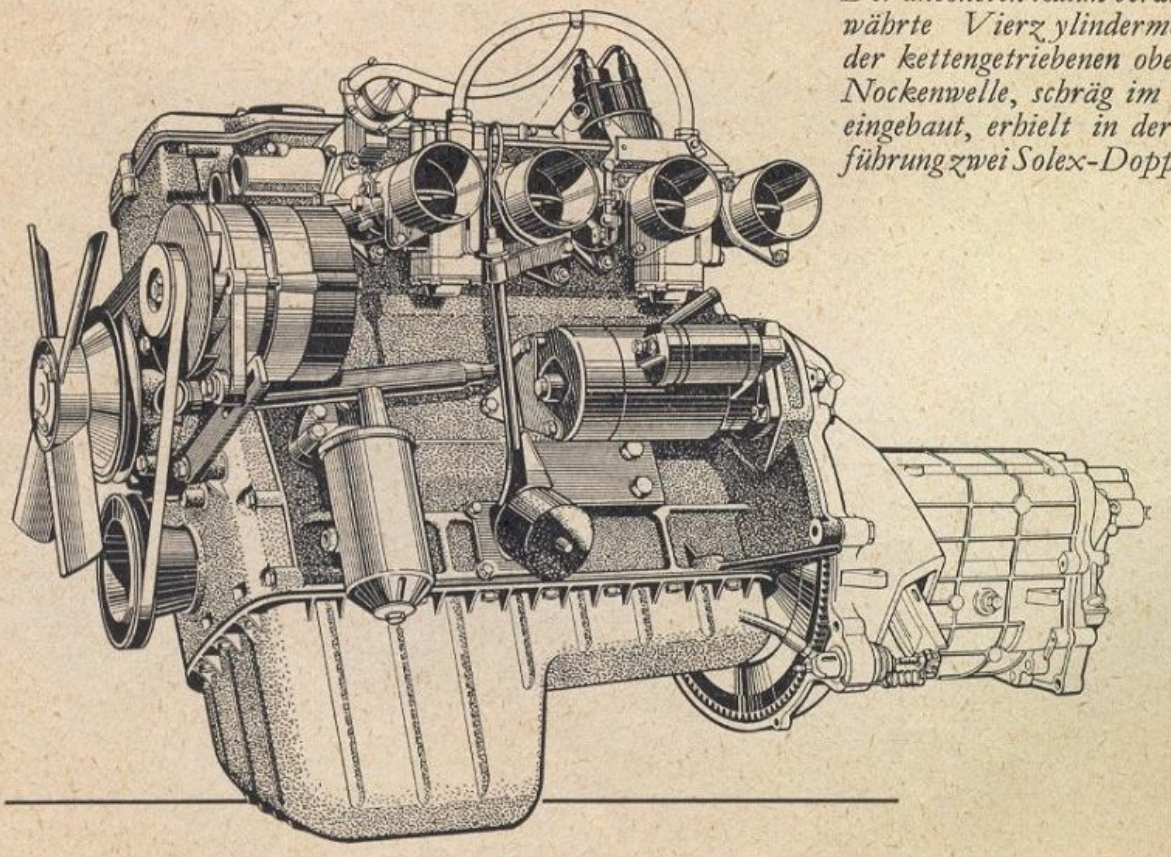
keinen Sportwagen, der zwar äußerlich wie ein Ferrari aussieht, aber dann draußen auf der Strecke sich als „lahme Ente" oder gefährliche „Heckschleuder" entpuppt. Aber sie wollten keine Limousine, sondern eben auch äußerlich einen Sportwagen.

Der neue BMW 1600 GT behielt die Frua-Karosserie des bisherigen Glas-GT, erhielt aber eine andere Bug- und Heckausführung – und vor allem den BMW TI-Motor sowie wichtige Fahrwerksänderungen, die der möglichen Spitzengeschwindigkeit entsprechen



Das Gesicht des neuen BMW 1600 GT

Diesen Käuferwünschen ist BMW nun entgegengekommen. Zunächst mal hat man in München den Motor des 1600–2 durch Anbau einer Viervergaseranlage ebenso zur TI-Version gemacht wie seinerzeit den 1800er und den 2000er und hat ihm dadurch und durch einige andere Änderungen 105 PS „eingeblasen". Diesen Motor gibt es nun im neuen 1600 TI – und das ist sozusagen wieder ein „Wolf im Schafspelz". Denn äußerlich ist es die Limousine vom 1600–2 geblieben, aber drin steckt der Viervergasermotor und stecken noch ein paar Fahrwerksverbesserungen, die dem Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h und eine Beschleunigung von 11,5 sec. auf 100 km/h geben.



Der ansonsten kaum veränderte, bewährte Vierzylindermotor mit der kettengetriebenen obenliegenden Nockenwelle, schräg im Fahrzeug eingebaut, erhielt in der TI-Ausführung zwei Solex-Doppelvergaser

An beiden Achsen hat der Wagen Drehstab-Stabilisatoren, die vordere Federbeinachse ist gummigelagert und hat Querlenker, hinten erfolgt die Radführung an schrägstehenden, ebenfalls in Gummi gelagerten Längslenkern, die Federung über Schraubenfedern mit Gummi-Zusatzfeder; doppeltwirkende, großvolumige Teleskopstoßdämpfer ergänzen diese Federungssysteme, die insgesamt eine hohe Fahrsicherheit gewährleisten.

Die Bremsanlage besteht vorn aus Scheibenbremsen mit automatischer Nachstellung, hinten aus Trommelbremsen. Ein Bremskraftverstärker bringt hohe Verzögerungswerte schon bei geringem Pedaldruck. Ein Drehzahlmesser gehört natürlich zur serienmäßigen Ausstattung dieses nun noch sportlicher gewordenen Fahrzeugs, das trotz seiner knappen Außenmaße eine komfortable viersitzige Limousine ist und das bei seinen hohen Fahrleistungen dennoch mit einem Normverbrauch von nur 10,3 l auf 100 km auskommt. Der BMW 1600–2 war (zumal sein Motor bisher der insgesamt bestgelungene des ganzen Vierzylinder-Programms war) zum Schwerpunkt dieses Programms geworden; der neue 1600 TI wird zweifellos BMW neue Käufer zuführen.

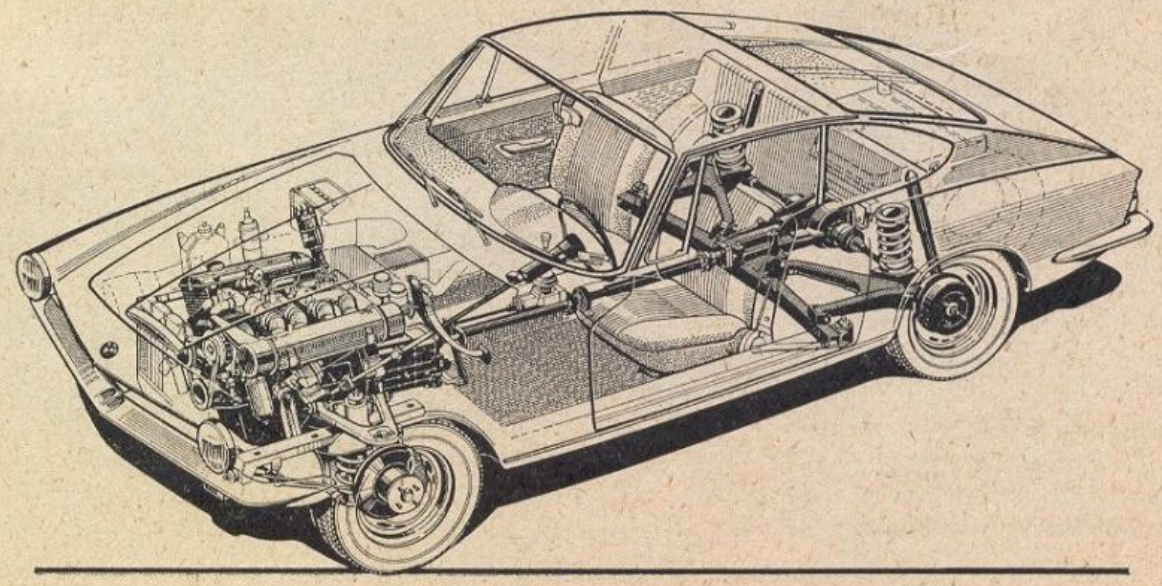
Das zweite Modell, das einem Wunsch einer nicht geringen Abnehmerschaft entsprechend in Zusammenarbeit mit der Stuttgarter Karosseriefabrik Bauer geschaffen wurde, ist das 1600er Cabrio, ein Viersitzer, den man ebenso geschlossen wie offen fahren kann,

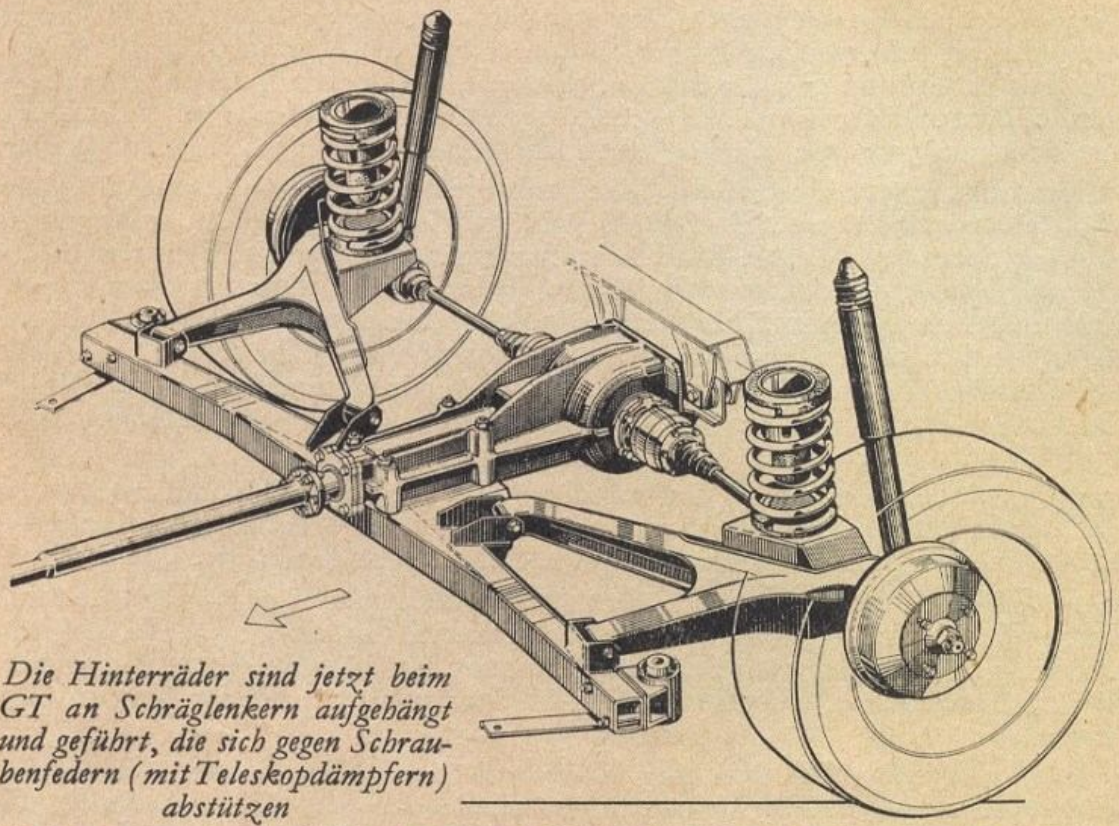
Cabrios als Sonderausführung eines vorhandenen Limousinentyps zu bauen ist heute im Zeitalter der selbsttragenden Stahlblechkarosserie, gar nicht so einfach. Früher, als Automobile noch einen eigenen Fahrgestellrahmen hatten, auf den die Karosserie nachträglich aufgesetzt wurde, war das anders – da war sogar ein offener Wagen billiger als eine Limousine.

Aber heute muß man, will man eine offene Serienausführung bauen, der oben offenen „Karosseriewanne" zusätzliche Versteifungen einziehen, weil die versteifende Wirkung der Dachpartie fehlt, die bei der Limousine den selbsttragenden Wagenkörper überhaupt erst möglich macht. Deshalb sind Cabrioausführungen teurer, schwerer und manchmal auch nicht gerade schöner als Limousinen (was sie, schon wegen ihres höheren Preises, eigentlich sein sollten!). Die Bauer-Karosserie für den BMW 1600 ist aber offenbar aufs beste gelungen, weder sieht sie aus wie eine „Limousine oben ohne" (der man also lediglich das Dach abgesäbelt hat), noch sieht man ihr die Versteifungen an, die sie zusätzlich enthält, um bei vertretbarem Gewicht die erforderliche Verwindungssteifigkeit zu haben.

In das Cabrio wird nicht der TI-Motor, sondern die normale Ausführung aus dem 1600–2 (mit einem Fallstromvergaser und 85 PS) eingebaut. Diese Leistung genügt für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h – man fährt in einem offenen Wagen, wenn es nicht gerade ein Rennwagen ist, ohnehin nicht so schnell wie in einem geschlossenen. Und immerhin genügen diese 85 PS, um das Fahrzeug in 13,3 sec auf 100 km/h zu bringen – da muß sich mancher „Sportwagen" anstrengen, um mitzuhalten. Dabei bleibt der Normverbrauch noch unter 10 l/100 km, auch ein Zeichen dafür, daß es gelang, das

Durchsichtsbild des neuen BMW GT, aus dem die neuen Achsaufhängungssysteme gut erkennbar sind

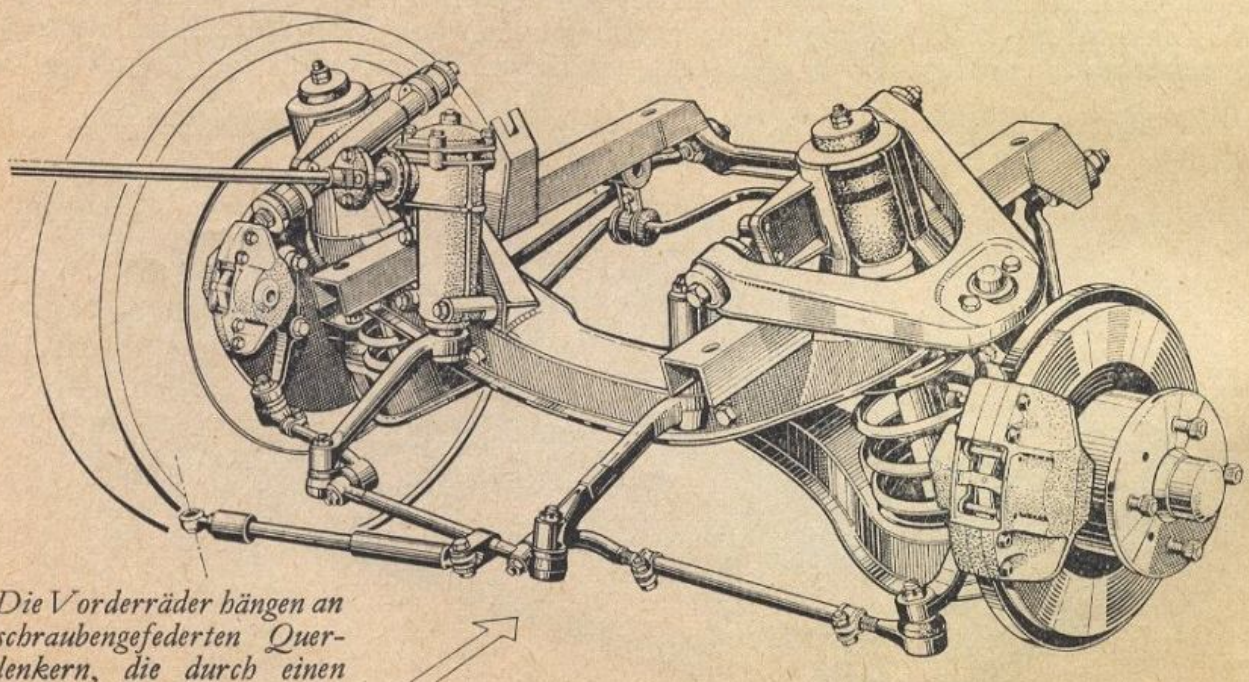




Die Hinterräder sind jetzt beim GT an Schräglenkern aufgehängt und geführt, die sich gegen Schraubenfedern (mit Teleskopdämpfern) abstützen

Gewicht in Grenzen zu halten (es beträgt 960 kg, erstaunlicherweise nur 25 kg mehr als das der Limousine 1600–2!).

Etwas ganz besonders Feines hat man sich nun aber für die Leute einfallen lassen, die bereit sind, eine hochsportliche Außenform und 15 km/h mehr Spitze mit einem saftigen Mehrpreis gegenüber der (fast gleiche Fahrleistungen bietenden!) TI-Limousine zu bezahlen. Durch Abwandlungen des bisher von der Firma Glas verkauften, von der italienischen Karosseriefirma Frua entworfenen und, was die Karosserie betrifft, auch gebauten 1300 bzw. 1700 GT (mit dem Glas-Motor) hat man einen BMW-GT geschaffen, dessen Herz wiederum der Vierzylinder-OHC-Motor aus dem 1600er TI ist, der also 105 PS leistet und der dem neuen BMW 1600 GT eine Spitzengeschwindigkeit von 190 km/h (Beschleunigung auf 100 km/h in 11,2 Sekunden) gibt.



Die Vorderräder hängen an schraubengefederten Querlenkern, die durch einen Querstabilisator verbunden sind

Freilich ließen es die BMW-Techniker (die bekanntlich seit einigen Monaten auch für das verantwortlich sind, was im ehemaligen Glas-Werk in Dingolfing nun unter dem BMW-Zeichen entwickelt und gebaut wird) nicht damit bewenden, daß sie den Glas- durch den BMW-Motor ersetzten und daß sie dem neuen BMW-GT die charakteristische „Schnauze" mit der BMW-„Niere" gaben sowie die Leuchtenanordnung am Heck modernisierten. Sie wußten, daß der Käufer eines BMW-Wagens bei aller sportlichen Linienführung, derentwegen er ja über 15000 DM ausgibt, auch die Fahreigenschaften eines Sportwagens fordert, eine Straßenlage, die der hohen Motorleistung des BMW-Triebwerks ebenbürtig ist.

Aus diesem Grund wurde bei nahezu völliger Beibehaltung der bildhübschen karosseriemäßigen Gestaltung des Frua-Entwurfs das eigentliche Fahrwerk grundlegend geändert. Die bisherige Starrachse, mit der die Hinterräder an Längsblattfedern aufgehängt und geführt waren, wurde durch eine Einzelradführung an schrägstehenden Längslenkern ersetzt, die durch Schraubenfedern mit zusätzlichen Gummifedern (180 mm Federweg) abgefedert werden; doppeltwirkende Teleskopstoßdämpfer sorgen für die erforderliche Dämpfung. Die Vorderräder, ebenfalls einzeln aufgehängt und über eine dreiteilige Spurstange von einer ZF-Gemmer-Lenkung mit Schnecke und Rolle gelenkt, werden durch oben- und untenliegende Querlenker geführt, die in Gummi gelagert sind und sich gegen Schraubenfedern abstützen, die 150 mm Federweg zulassen. Auch hier unterstützen doppeltwirkende Teleskopstoßdämpfer und ein Querstabilisator die Federungsarbeit und sorgen für jederzeit einwandfreie Bodenhaftung und geringe Seitenneigungstendenz des Fahrzeugs. Trotz der hohen Endgeschwindigkeit beträgt auch beim GT der Normverbrauch nur 10,3 l auf 100 km. Ra