



**BMW 1600 GT**



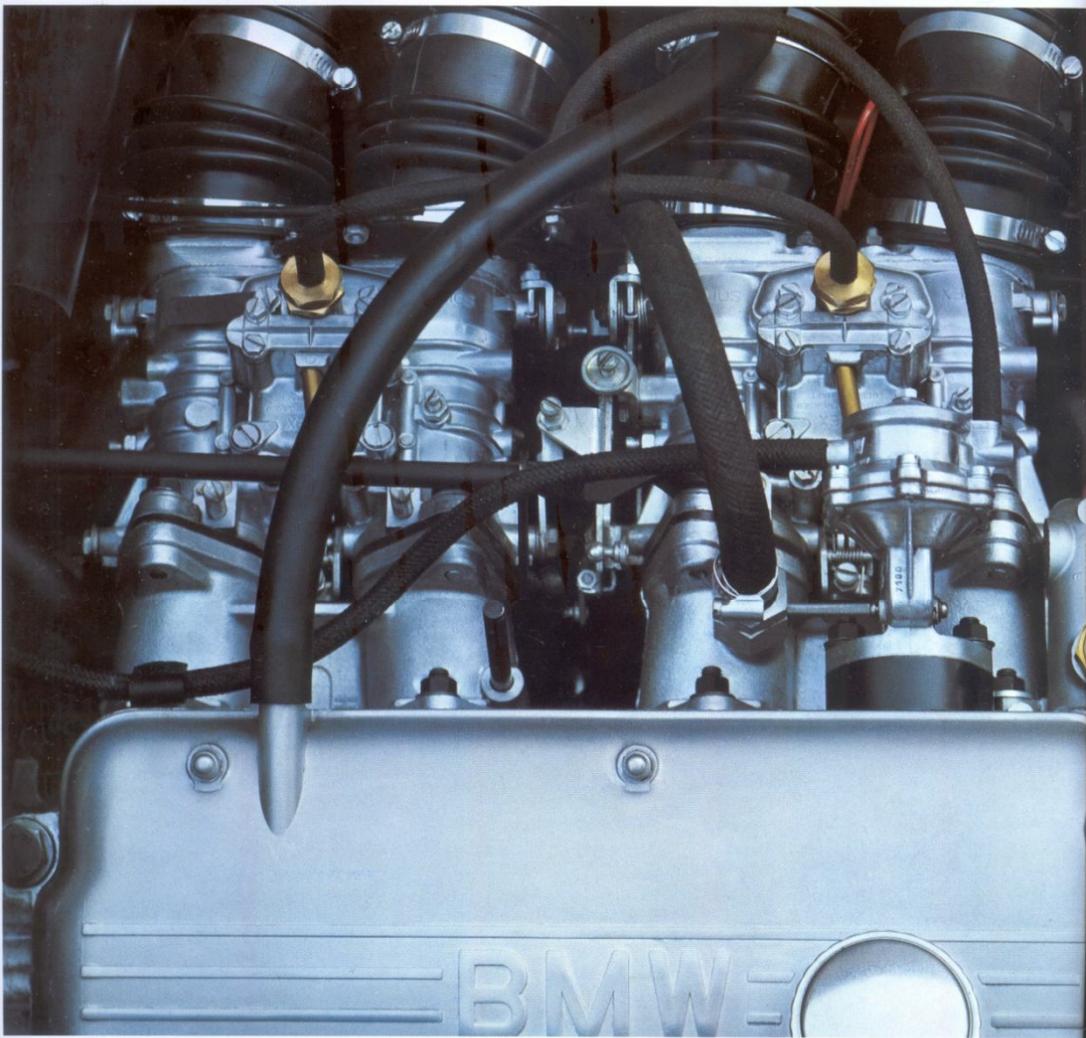
**Le but recherché:** La tâche à résoudre par le team de fabrication est nettement précisée par l'autorité supérieure nationale du sport (ONS) dans la définition qu'elle a donnée pour les véhicules grand tourisme (GT): «Les véhicules GT sont des voitures fabriquées en petite série... offrant à la fois des performances sensationnelles et un maximum de confort.»

**Le résultat:** La BMW 1600 GT — une voiture à deux places sportive avec des qualités de marche enthousiasmantes. Ses conception et construction sont le précipité des expériences d'usine gagnées dans d'innombrables compétitions, expériences qui se manifestent par un mécanisme moderne de commande, un châssis de grande capacité et l'accord précis le plus méticuleux entre les différents éléments de construction, entre mécanisme de commande et châssis et entre ce dernier et le système de freinage.

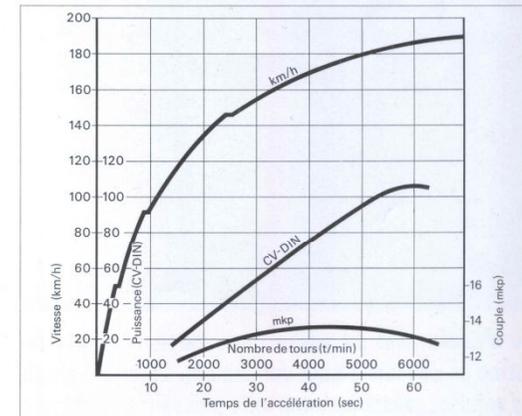




Chez BMW, c'est le constructeur — et non pas le calculateur — qui décide de la solution technique et de la qualité dans laquelle celle-ci sera appliquée. Grâce à ce principe de construction absolument révolutionnaire, les voitures qui sortent de l'usine occupent une place de choix dans les compétitions: voitures présentant une supériorité naturelle sur les longs parcours et, en même temps, parfaitement à l'aise dans les encombrements urbains. Grand tourisme!



**Le mécanisme moteur:** Qui dit grand tourisme pense immédiatement moteur extrêmement puissant. Ce n'est qu'à cette condition que ce moteur peut briller dans les compétitions sportives. Bloc moteur et culasse de la nouvelle BMW 1600 GT sont ceux de la berline de série 1600. Augmentation de puissance grâce à l'adoption d'un taux de compression plus élevé, grâce également à quatre carburateurs horizontaux; 105 CV à 6000 t/m (DIN), 118 CV à 6200 t/m (SAE). Couple 13,5 mkg à 4500 t/m. Ce régime garantit une élasticité extra-ordinaire et le maximum de puissance d'entraînement. La raison: une chambre de combustion et une cuve de turbulence sphérique permettant une admission et un mélange optimal des gaz. Soupapes largement dimensionnées, inclinées en V, offrant un débit de gaz idéal. Arbre à cames en tête commandant directement les soupapes. Vilebrequin à 5 paliers. Cette conception technique confère à la BMW 1600 GT des accélérations remarquables: 0 à 100 km/h en 11,2 secondes. Vitesse de pointe 190 km/h. Si le conducteur GT supplante ses rivaux dans la circulation quotidienne, c'est avant tout à la supériorité technique de son véhicule qu'il le doit. Grand tourisme!

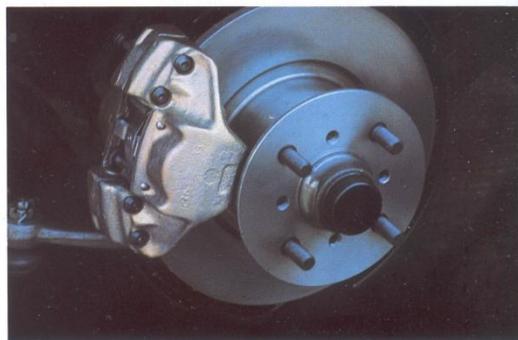




**Le châssis:** Qui dit grand tourisme entend par là-même un châssis à haut rendement. Lorsqu'il s'agit de voitures présentant une telle puissance, seuls des châssis chers permettent de solutionner les problèmes d'adhérence au sol. La BMW 1600 GT est dotée de roues à suspension individuelle, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Le guidage de roues est une chose, la suspension en est une autre et ces deux problèmes sont traités séparément. Guidage des roues: à l'avant bras oscillants transversaux doubles, à l'arrière bras oscillants longitudinaux obliques.

Suspension des roues: à l'avant ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs télescopiques à double effet, à l'arrière ressorts hélicoïdaux avec coussin d'air additionnel et amortisseurs télescopiques. Pneus à épaulement 155 HR 14 livrés départ usine.

Le résultat de cette conception du châssis est une tenue de route dans les virages qu'on peut vraiment qualifier d'idéale. Grand tourisme!



**Le système de freinage:** Décélération remarquable. Pour de nombreuses voitures, il ne s'agit en fait que d'une valeur numérique purement théorique, calculée dans des conditions idéales. Dans la circulation quotidienne — quand vraiment on a besoin d'utiliser les freins — la puissance du système de freinage est insuffisante pour bloquer le châssis. Ce dernier est trop primitif. L'adhérence au sol est réduite. La distance nécessaire à l'arrêt complet de la voiture augmente.

Dans la BMW 1600 GT, châssis et système de frei-

nage sont entièrement accordés l'un sur l'autre. Les roues sont parfaitement guidées et il est toujours possible d'exploiter la totalité de l'effet de freinage. La puissance du système de freinage est accordée au système de propulsion: freins à disques à étrier à l'avant, freins à tambour autocentreur à l'arrière. Un servo-frein garantit une puissance de freinage élevée pour une pression légère exercée sur la pédale de frein.

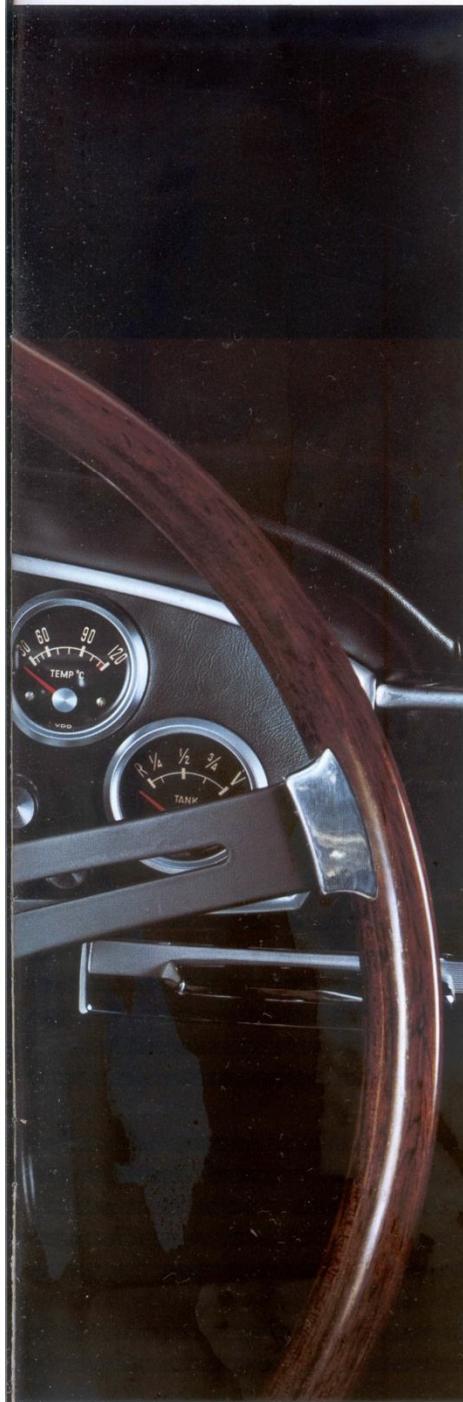
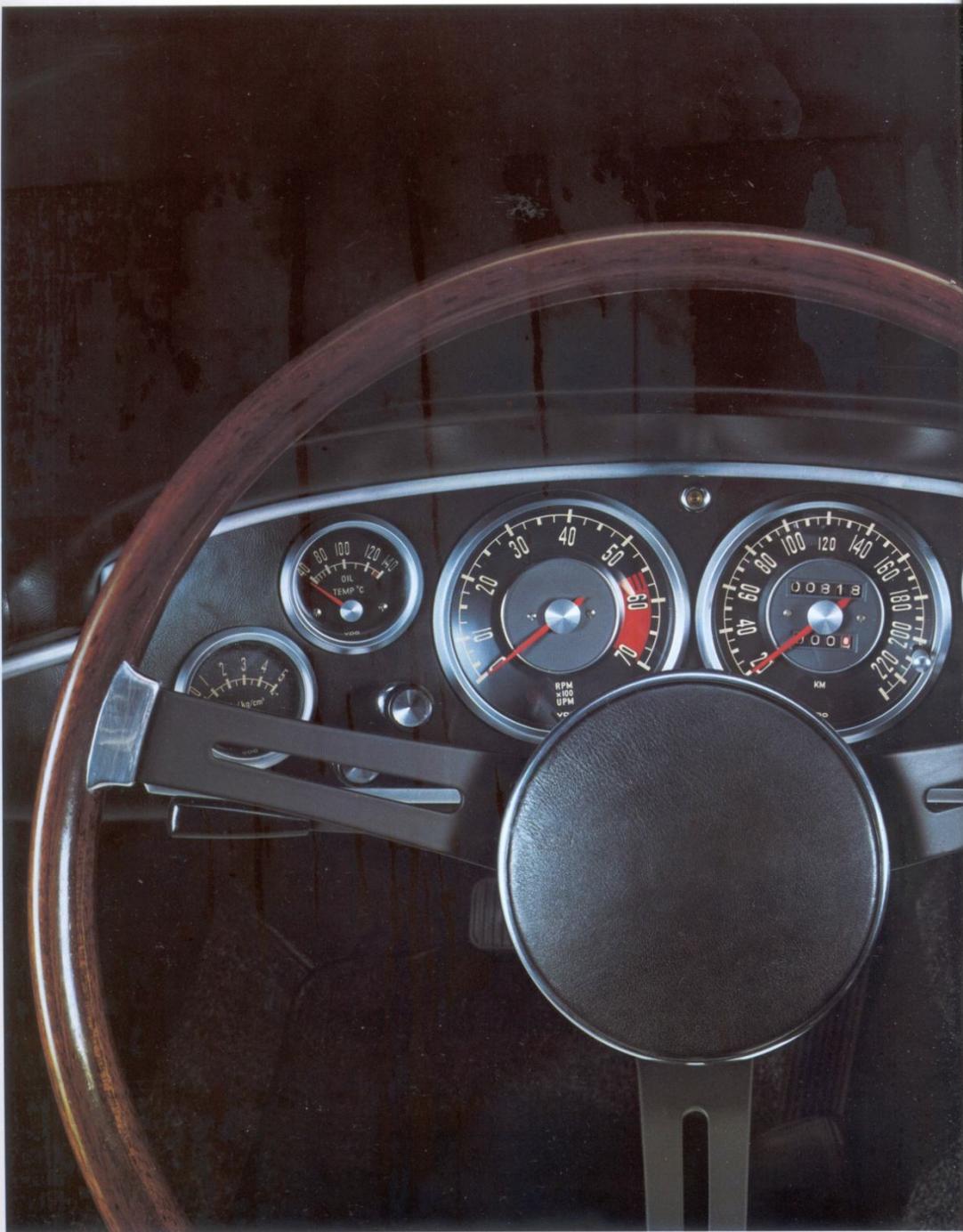


**La carrosserie:** La carrosserie de voitures GT répond à deux exigences: elle doit résister à des charges extrêmes, donc aux efforts de torsion. Dans la BMW 1600 GT, cette exigence est remplie par le plancher présentant une résistance propre. Mais, la forme de la voiture doit également être conçue de façon telle qu'elle favorise l'obtention de la vitesse maximum. La ligne de la BMW 1600 GT a été dessinée par le carrossier Pietro Frua de Turin.



**L'équipement:** Un équipement fonctionnel n'est pas un art, mais une science. Nos techniciens sont passés maîtres en la matière. Résultat spectaculaire: l'habitacle de la BMW 1600 GT. Conducteur et véhicule forment un tout. Sièges individuels réglables à l'avant. Adaptés à la forme du corps. Inclinaison progressive des dossiers. Changement de vitesses central d'une rigueur absolue. Poignée du frein à main placée entre les sièges. Tous les éléments de manipulation à portée immédiate de la main. Volant à trois branches en bois. Rallye-box disposé sur le tunnel

de l'arbre de transmission. C'est votre poste de commandement. 105 CV à votre disposition attendent vos ordres.



**Résumé:** Grandtourisme! L'ONS exige les meilleures «performances». Sans aucune restriction. Elle exige des valeurs optimales tant pour l'accélération que pour la vitesse de pointe. Egalement pour les qualités d'adhérence au sol et de décélération. Sans oublier la ligne et l'équipement. En un mot, une sécurité maximum.

La sécurité de conduite de la BMW 1600 GT résulte de l'harmonie parfaite existant entre les différents éléments constitutifs. Le châssis est capable d'exploiter au maximum sur la route la puissance du moteur et les freins peuvent intégralement dompter ce cheval fougueux.

Vue sous cet angle, la sécurité de conduite n'est plus un vain mot. C'est une entité qui existe réellement sur la BMW 1600 GT.

**Moteur:** 4 cylindres en ligne, 4 temps, chambre de combustion et cuve de turbulence sphérique, avec arbre à cames en tête, avec soupapes inclinées en V et vilebrequin à 5 paliers, refroidissement par eau, graissage par circuit d'huile sous pression par pompe à engrenage et filtre d'huile Micronic

**Cylindrée/Course/Alésage:**  
1573 cc/71 mm/84 mm

**Puissance:** 118 SAE CV à 6200 t/m.

**Couple:** 13,4 mkg à 4500 t/m.

**Rapport volumétrique:** 9,5:1

**Carburateur:** 2 carburateurs horizontaux doubles Solex 40 PHH avec pompe de reprise et papillon d'étranglement primaire

**Allumage:** avec correction automatique de l'avance par dépression et régulateur centrifuge

**Boîte de vitesses:** 4 vitesses entièrement synchronisées. Démultiplication: 1ère 3,834 - 2ème 2,053 - 3ème 1,345 - 4ème 1,000 - R 4,18

**Démultiplication pont arrière:** 3,64:1

**Suspension des roues:** à l'avant: essieu à jambé de force à ressort avec bras oscillants transversaux, amortisseurs caoutchouc, débattement 150 mm; à l'arrière: roues indépendantes guidées par bras obliques longitudinaux montés sur ressorts hélicoïdaux avec

coussin d'air additionnel, débattement 180 mm, 2 amortisseurs télescopiques hydrauliques à double effet

**Direction:** Système Gemmer ZF avec vis globique et galet, barre d'accouplement à 3 éléments, rapport 16,45:1

**Jantes:** 4½ J×14

**Pneus:** Pneus à épaulement 155 HR 14

**Système de freins:** Servo-frein à l'avant: freins à disques à étrier avec rattrapage automatique du jeu. Diamètre du disque: 268 mm. à l'arrière: freins à tambour Simplex auto-centreurs, diamètre: 230 mm; frein à main agissant mécaniquement sur les roues arrière

**Équipement électrique:** Dynamo 12 Volts, 500 Watts, Batterie 44 Ah

**Carrosserie:** monocoque, tout acier, soudée sur plateforme

**Glaces:** à l'avant: 2 glaces à manivelle s'effaçant totalement et 2 déflecteurs à l'arrière: 2 déflecteurs

**Sièges:** à l'avant: séparés, réglables en couchettes, à l'arrière: banquette

**Largeur à hauteur des épaules:** avant 1230 mm, arrière 1120 mm

**Coffre à bagages:** capacité approximative 300 litres. Fond plat

**Capacité du réservoir:** approx. 55 litres

**Chauffage:** Chauffage à air à grand rendement constant, par mélange d'air frais et d'air chaud avec réglage efficace de la température; ventilateur électrique; dégivrage des glaces de côté

**Dimensions:** Longueur 4050 mm, largeur 1550 mm, hauteur 1280 mm, empattement 2320 mm, voie avant et arrière 1260 mm. Rayon de braquage: env. 10 m. Poids à vide 960 kg, charge utile 370 kg. Poids maximum autorisé 1330 kg. Poids autorisé en remorque: sans freinage 500 kg, avec freinage 1200 kg

**Vitesse maximum:** 190 km/h

**Accélération:** de 0 à 100 km/h en 11,2 sec.

**Consommation:** 10,3 l aux 100 km

Sous réserve de modifications techniques et d'équipement

Bayerische Motoren Werke AG, Munich  
Imprimé en Allemagne 12287 f 5 VIII 67



Le plaisir de conduire — BMW 1600 GT