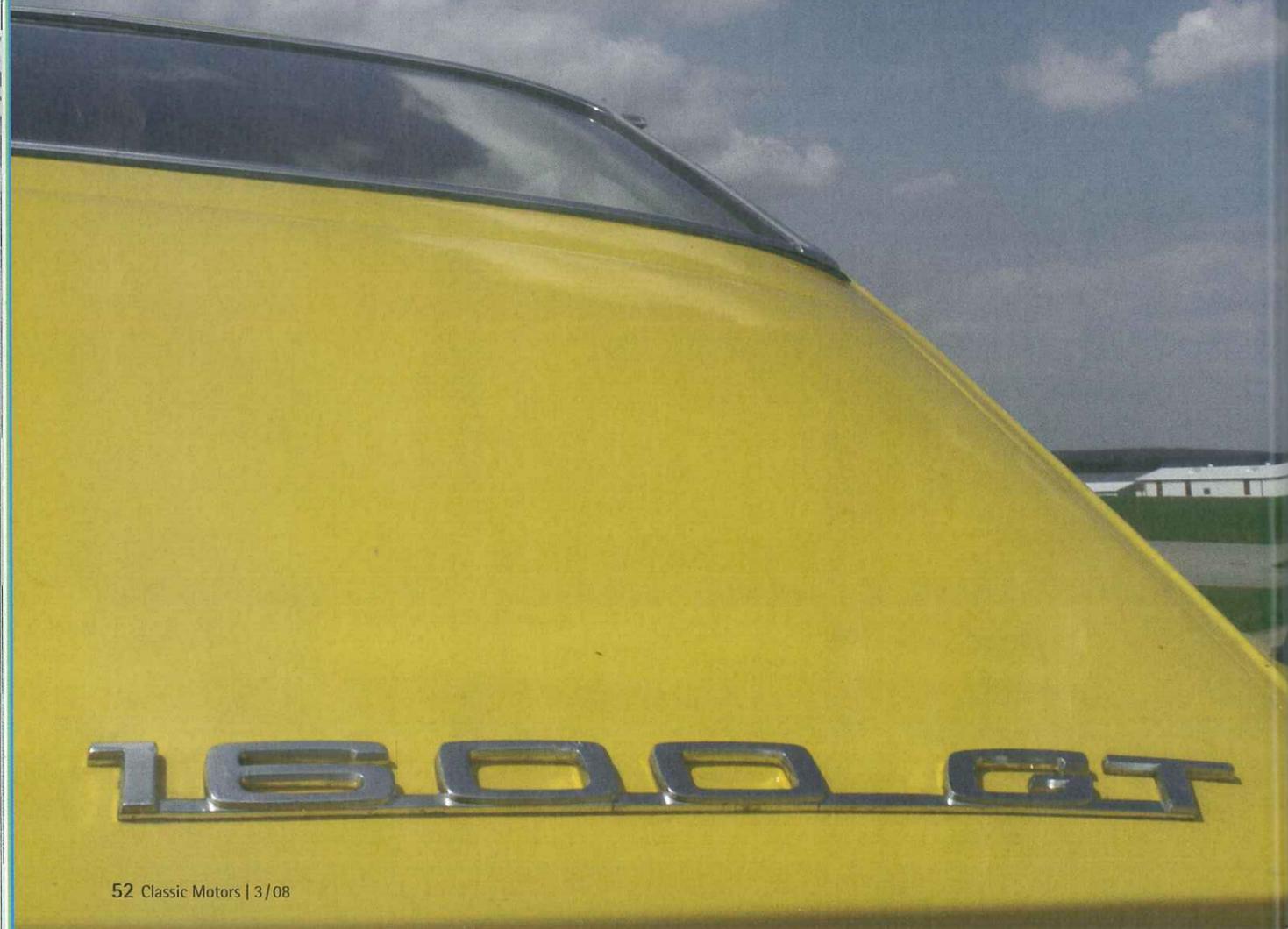
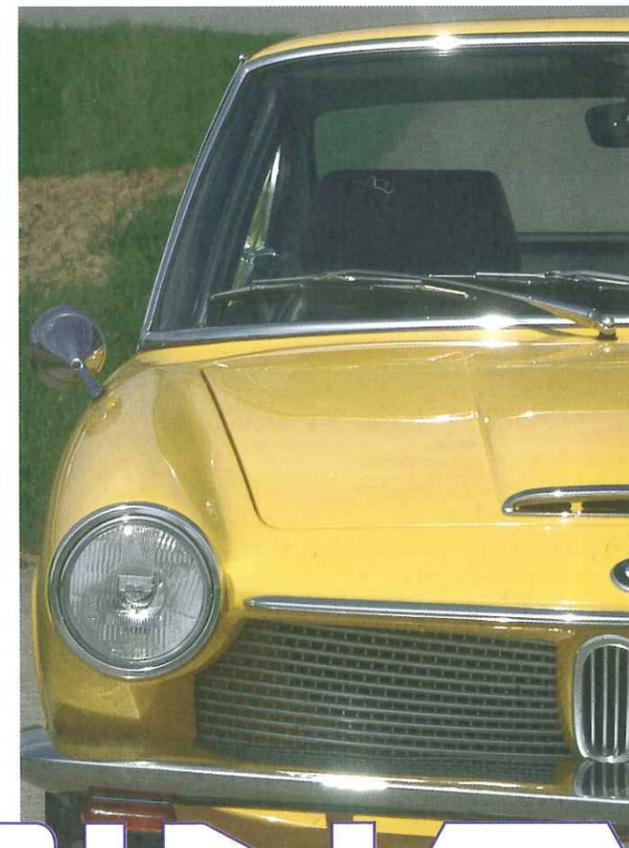


BMW 1600 GT ALPINA

Der BMW, der ein Glas war...



Elegante Linie vom italienischen Designer Pietro Frua: Kleiner Italiener aus Dingolfing



ALPINA

BMW 1600 GT ALPINA



„Oh, schau mal, ein kleiner Ferrari!“ So oder ähnlich lauten die Reaktionen nicht nur von Kindern, wenn man mit dem BMW 1600 GT unterwegs ist. Bis jemand schließlich das BMW-Emblem entdeckt und die Verwirrung dann meist komplett ist. Denn das kleine gelbe Sportcoupé als ein Produkt der bayerischen Motorenwerke zu identifizieren ist erstens nicht ganz einfach und zweitens historisch nicht ganz korrekt. Erst wenn einer von den älteren Herrschaften auf Anhieb sagt: „Oh, ein Glas“ ist man der Wahrheit auf der Spur. Aber die liegt wie so häufig in der Mitte. Die Ferrari-Fraktion liegt insofern richtig als dass das kleine Sportcoupé tatsächlich vom italienischen Designer Pietro Frua entworfen und produziert wurde. Und der hatte vor seiner Tätigkeit für

den deutschen Hersteller Glas (Goggo) zahlreiche Karosserien italienischer Hersteller entworfen. Ferrari war allerdings nicht dabei. Frua wurde auch als einer der letzten Romantiker des Automobilbaues bezeichnet. So ist der Maserati Mistral das große Gegenstück zum GT. Ein legendärer Designentwurf gelang Frua mit dem Volvo P 1800.

Zunächst wurde der Glas 1300 GT 1964 mit einer 1300-Kubikzentimeter-Variante präsentiert. Das Triebwerk mit einer oben liegenden Nockenwelle, fünffach gelagerter Kurbelwelle und Leichtmetallzylinderkopf war für den Antrieb

der Nockenwelle mit einem für damalige Zeiten revolutionären Zahnriemen ausgestattet. Be-atmet von zwei Solex - Flachstromvergasern erzielte das Triebwerk eine Leistung von 75 bzw. in einer späteren Variante von 85 PS. Bei der 1700er-Variante lag die Leistung bei 100 PS, der Motor hatte sich zu einem Langhuber gewandelt und in der 1,7-Liter-Variante eine völlig andere Charakteristik als sein hubraumschwächeres Pendant. 1966 geriet Glas in finanzielle Turbulenzen und wurde von BMW übernommen. Während zahlreiche Glas-Modelle

dem Rotstift zum Opfer fielen, blieb der GT als BMW 1600 GT im Programm der Münchner. Ausgestattet mit einem 1,6-l-Triebwerk mit 105 PS erreichte es die gleichen Fahrleistungen wie die 1,7-l-Vorgängerversion. Doch das Coupé blieb nur kurze Zeit im Programm des bayerischen Automobilherstellers. Bereits im August 1968 wurde die Produktion eines der wohl ungewöhnlichsten BMW-Modelle, das eigentlich keines war, eingestellt. Die geringe Produktionszahl von 1002 Stück machen den 1600 GT bereits in seiner Originalversion gesucht, wertvoll und selten.



Türinnenverkleidung, Öffner und Kurbel



Öldruckanzeige



Radio Becker Monza



Tankanzeige

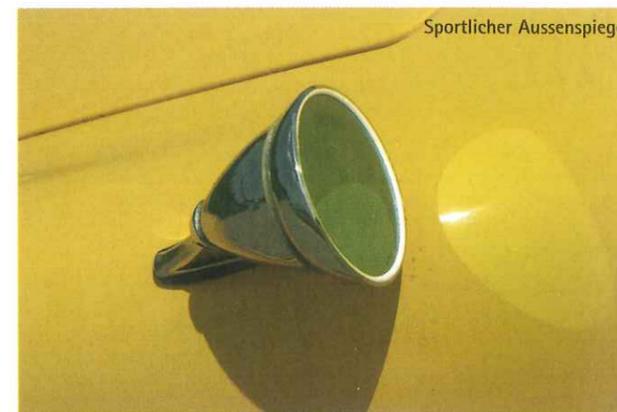


Alpina Sportlenkrad

ALPINA



Faszinierende Coupé-Linie



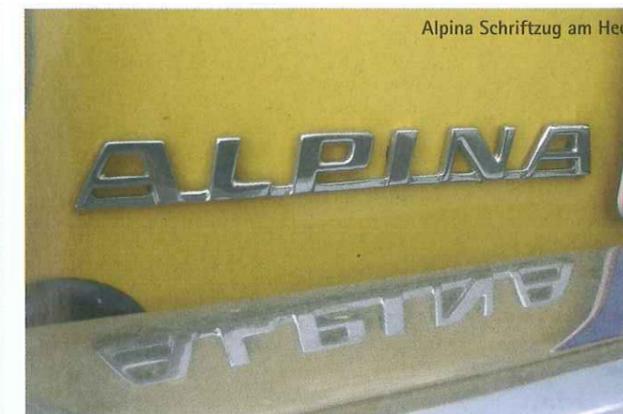
Sportlicher Aussenspiegel



Verschließbarer Tankdeckel



Abarth Abgasanlage mit verchromten Endrohren



Alpina Schriftzug am Heck

ALPINA



Rücklichter wie beim Schwestermodell BMW 02 der 60er Baujahre



Elegante verchromte Türgriffe

ALPINA

BMW 1600 GT

Motor:	Vierzylinder-Viertakter (Reihe), wassergekühlt, obenliegende Nockenwelle, mittels Kette von der fünffach gelagerten Kurbelwelle betätigt, Leichtmetall-Zylinderkopf, zwei Solex-Horizontal-Doppelvergaser
Hubraum:	1573 ccm
Bohrung x Hub:	84 x 71
PS bei U/min:	105 bei 6000
Karosserie:	Selbsttragend
Getriebe:	Viergang, auf Wunsch Fünfgang
Vorderrad-Aufhängung:	Doppel-Querlenker mit Schraubenfedern, Stabilisator und Teleskop-Stoßdämpfer
Hinterrad-Aufhängung:	Schräglenker mit Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfer
Elektrik:	12 V
Bauzeit:	9/1967 bis 8/1968
Stückzahl:	1002

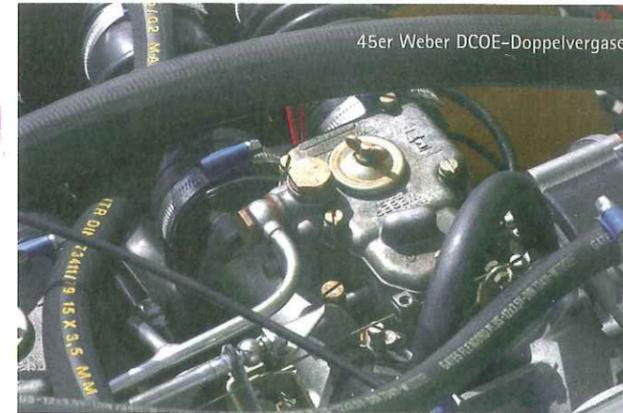
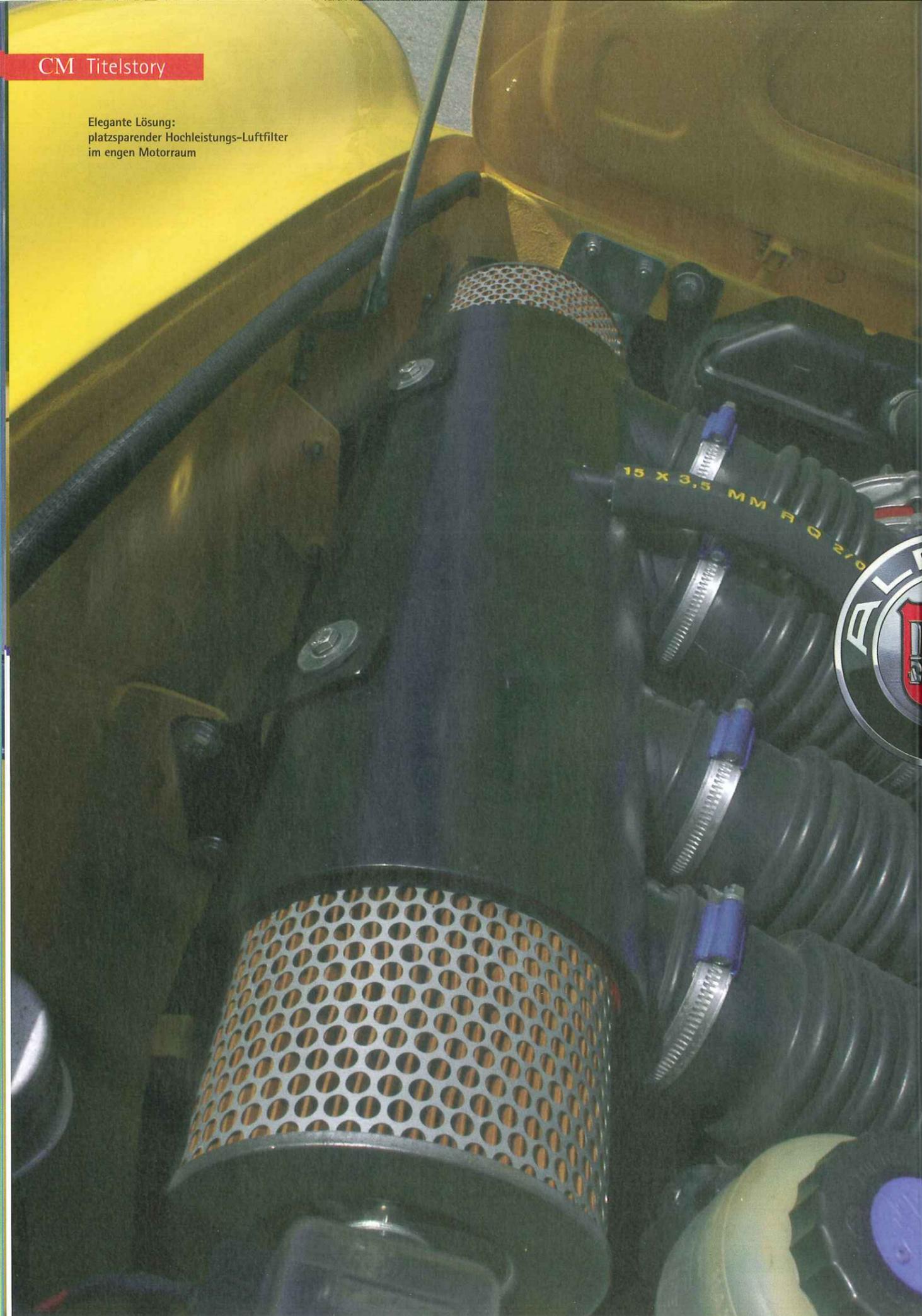
BMW 1600 GT Alpina

Unser CM-Fotomodell ist ein Beispiel für einen zeittypischen Alpina-Umbau, um mehr Sportlichkeit in ein Serienmodell zu bringen. Während in den vergangenen Jahrzehnten eine große Anzahl von Neue Klasse Modellen und Fahrzeugen der 02er-Serie entweder teilweise oder komplett mit Alpina-Komponenten ausgestattet wurden, ist ein BMW 1600 GT im Alpina - Trimm eine echte Rarität.

Die wichtigsten Änderungen/Umbauten/Einbauten:

- 1600er Motor Alpina, 139 PS an der Hinterachse, 45er-Weber-DCOE - Doppelvergaser,
- Alpina-Fünfganggetriebe
- Innen belüftete Scheibenbremsen
- große Bremsstrommeln hinten
- Hinterachse: Dreieckslenker zugeschweißt, erleichterte Achskörper, Fahrwerkskomponenten gelocht, Verstärkungen an der Achskonstruktion
- Schalensitze (nicht eingebaut)
- Alpina Fächerkrümmer
- Abarth Abgasanlage
- Zusatzinstrumente

Elegante Lösung:
platzsparender Hochleistungs-Luftfilter
im engen Motorraum



Leistungsfähig: 139 PS an der Hinterachse



Classic Motors

OLDTIMER · YOUNGTIMER · VETERANEN · RETRO

Heft 3 · Juli - September 2008

4,90 €

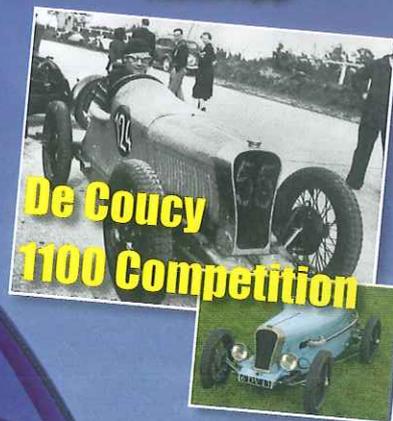
VW Käfer Cabrio



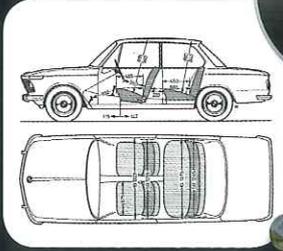
**Historie
Restaurierung
Kauftipp**



BMW Alpina Die ganze Geschichte



**De Coucy
1100 Competition**



- ▶ **Motoren**
- ▶ **Motorsport**
- ▶ **Fahrzeuge**
- ▶ **Fahrzeugteile**



www.classicmotors-magazin.de

