

m Straßenverkehr ein BMW „irgend-ers“ vorkommt, der hat einen BMW gesehen.

kennt den Unterschied erst auf den Blick. Wir fuhrten mit einem der Wagen aus der Serie, und trotzdem: Auto nur selten auf. Von vorn an fast gar nicht, daß es sich nicht um wohlbekannten Typ handelt, von weisen die runden Schlußleuchten iger darauf hin.

das Werk den Wagen so tarnt und es Aufsehen verzichtet, ist schwer stehen. Aber es ist nicht die Besonderheit an der Konzeption des Dieser Typ hat

gleichen Motor wie der bisherige (mit geringfügig erhöhter Leistung), gleiche Getriebe und die gleiche Übertragung wie die Baureihe 1600/2000,

nur geringfügig geänderte Karosserie-Bodengruppe und gleichen Radaufhängungen.

Lenkung und Bremsen unterscheiden um von den größeren Typen. Neu die Karosserie. Aber neu nicht etwa Form, sondern nur in den Abmessungen und in der Gestaltung der Details. Ursache an ihr sind das geringere Gewicht und die zwei Türen. Durch diese Änderungen soll sie billiger sein und ermöglichen, daß das Werk einen preiswerten BMW anbieten kann, ohne in dieser Hinsicht, also in Motor und Technik, Zugeständnisse an den Preis zu machen.

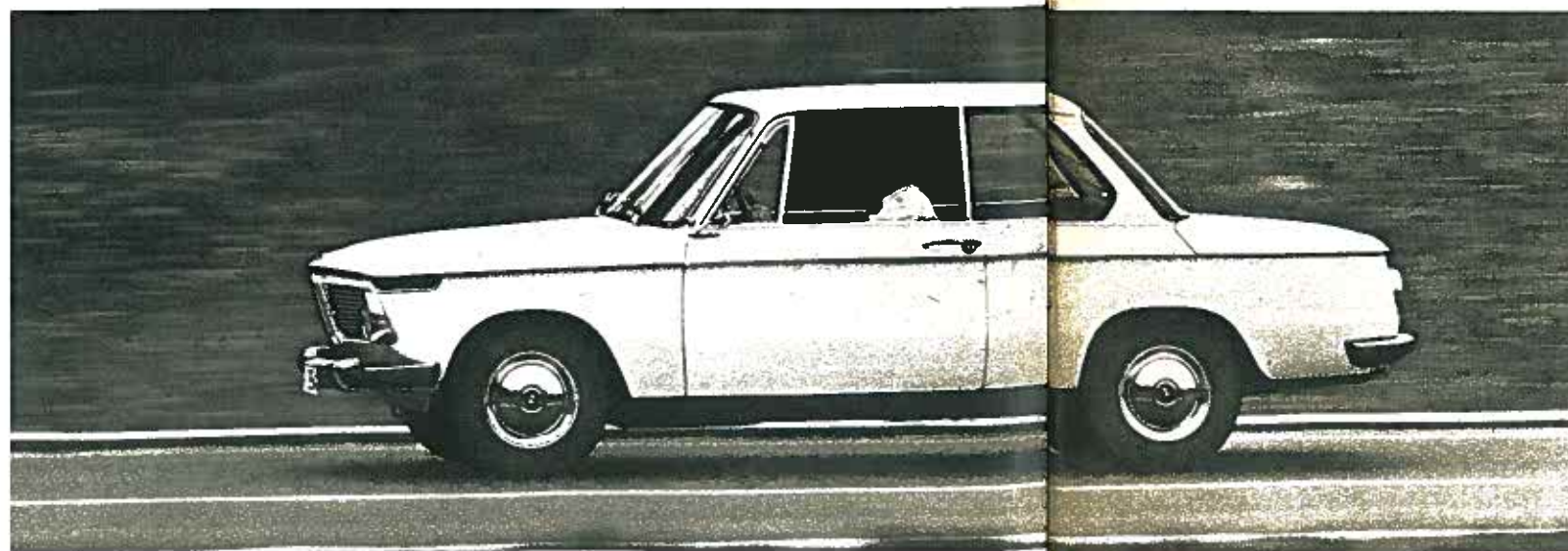
h die Mühe — Neukonstruktion anzen Karosserie und Anschaffung für notwendigen Produktionswerk — gelohnt hat, kann erst der Erfolg zeigen. Der 1600-2 ist gerade merklich billiger als der normale 1600, ist nur um gute 100 kg leichter. Nach alten Faustregel entscheidet im Automobil-Radstand über Preis und Gewicht. Der Radstand ist fast gleichgeblieben (240 cm statt 255 cm), und so konnte man Verzicht auf vier Türen und kleinteiliger Außenmaße etwas eingespart werden. Man hatte man bei BMW zunächst den Preisgeiz, das Gewicht unter 900 kg und den Preis unter 8000 Mark zu drücken. So flüstert man in der Branche, nottun Verbesserungen der Karosserie-eigenschaft und der Geräuschkämpfung hinzu zu dem jetzigen, relativ hohen Preis. Und die allgemeinen Verteuerungen schließt schließlich dazu, daß der Preis an 9000 als an 8000 Mark liegt. Inmanal die anfänglich genannten DM konnten eingehalten werden. Es bei BMW zum Prinzip zu werden, der neue Typ teurer ist, als man ihn eigentlich ankündigt.

1 8650. — ist der 1600-2 keine Sonder-Gerechterweise muß man aber das Preisniveau berücksichtigen — der Rekord L kostet heute schon rund



auto
motor
und sport **KRITIK**

TEST BMW 1600-2 Die deutsche Giulia



8000 Mark, ein Glas 1700 über 9000 Mark. Was hat der BMW 1600-2 im Vergleich zu seiner Mittelklasse-Konkurrenz zu bieten?

Außerhalb der Geleise

BMW hat es nicht darauf angelegt, ihn zu einem Repräsentationsfahrzeug zu machen. Die Unauffälligkeit in der Form, die bescheidenen Außenmaße schalten Kaufinteressenten aus, die ein „wuchtiges“ Auto wollen. Die nächsten Verwandten des BMW 1600-2 sind der Fiat 1500 und die Alfa Romeo Giulia — kompakte Autos mit sportlichem Fahrcharakter. Die Vereinigung hochwertiger Technik mit anspruchslosem Äußeren erinnert stark an Alfa Romeo: Der 1600-2 ist sozusagen die deutsche Giulia. Man darf also von ihm keinen besonderen Raumkomfort erwarten. Vier Personen sind unterzubringen, wenn sich die Vornsitzen in ihrem Platzanspruch etwas bescheiden. Optisch ist der Knieaum vor der Rücksitzbank sehr klein, weil BMW in sympathischer Ehrlichkeit auf den vielfach üblichen Trick verzichtet hat, durch eine schmale Bank mehr Raum vorzutäuschen, als vorhanden ist. Man sitzt bequem, muß es aber Fahrer und Beifahrer überlassen, wieweit man seine Beine bewegen darf. Auf den Vordersitzen dagegen kann man es sich großzügig einrichten, weil sie sehr weit nach hinten verstellbar sind. Eine sportliche Sitzposition mit ausgestreckten Armen ist ohne Schwierigkeiten möglich. Mit dieser Sitzauslegung hat der BMW fast den Charakter eines Coupés. Man muß sich fragen, warum er äußerlich trotzdem so betont harmlos-limousinenmäßig aussieht. Für das gleiche Geld hätte man zweifellos auch ein sportliches Fastback daraus machen können. BMW legt offensichtlich Wert darauf, daß die Autos sich zwar sportlich fahren, aber nicht so aussehen. Über die Innenausstattung ist einiges zu sagen. Die Schöpfer dieses Wagens haben sich nämlich bemüht, außerhalb der eingefahrenen Geleise zu bleiben. Das gesamte Armaturenbrett wurde als Ablagefläche ausgebildet, die allerdings nur für leichte Gegenstände wie Handschuhe oder Karten geeignet ist. Schwereres rutscht in Kurven ständig hin und her. Außerdem ist rechts ein nach unten klappendes geschlossenes Fach vorhanden, und schließlich gibt es noch eine Mittelkonsole mit Ablagefach sowie Einbaumöglichkeit für Radio und Lautsprecher. Diese Konsole verdient Sonderlob, denn es hat sich leider eingebürgert, Radio und Lautsprecher irgendwo hinzuzquetschen, wo sie den Stilisten am wenigsten im Wege sind. Das Ergebnis ist dann ein umständlicher Radioeinbau, der meistens zu Lasten der sorgfältigen Empfangsabstimmung geht, und ein kümmerlicher Lautsprecherklang. Nicht so beim 1600-2: Radio und Lautsprecher sind dort optimal günstig untergebracht. In einem Kasten vor dem Fahrer sind drei Rundinstrumente eingebaut, von denen das rechte leider eine Uhr und kein Drehzahl-

messer ist. Natürlich kann man dort auch einen Drehzahlmesser einbauen. Weder die Instrumente noch ihre silberglänzende Umgebung fanden wir besonders hübsch — so was können die Italiener besser. Eine Neuerung sind die mit den Buchstaben O (Öl), L (Lichtmaschine), B (Blinker), und F (Fernlicht) gekennzeichneten Kontrollleuchten. Der Zugschalter für den Scheibenwischer liegt ungünstig, kurzzeitig kann aber mit dem Wischer-Wascherhebel am Lenkrad gewischt werden, der von den größeren Modellen unverändert übernommen wurde.

Das Lenkrad hat eine gepolsterte Flachspeiche. Mit einem schmalen Signalring — BMW bezeichnet ihn als „elliptisch verect“ — wird eine schwächlich tönende Hupe betätigt. Die Pedale sind im Gegensatz zu den größeren Modellen stehend angeordnet, was der Fußstellung zugute kommt, die weniger ermüdend ist. An der rechten Tür ist eine Haltegriff-Armlehnenkombination angebracht, links nur ein kleiner Griff. Man ließ wohl die Armlehne weg, um den Fahrer beim Lenken nicht zu behindern. Über die Richtigkeit dieser Maßnahme sind die Meinungen geteilt. Eine Armlehne hat beim Fahren im dichten Verkehr viel für sich, und sie muß beim Kurvenfahren nicht unbedingt im Wege sein. Der linke Scheibenwischer erhielt eine Strömungskante, die ihn bei hoher Ge-

Vorzüge

- Hohe Leistungsreserve durch drehfreudigen und elastischen Motor
- Niedriges Geräuschniveau und vibrationsarmer Lauf in jedem Geschwindigkeitsbereich
- Sichere Fahreigenschaften
- Ausgezeichnete Handlichkeit durch exakte Lenkung und kompakte Außenmaße.

Nachteile

- Geringe Federwirkung bei langsamer Fahrt
- Wenig Knieaum vor den Rücksitzen

windigkeit anpressen soll. Trotzdem wischte der Wischer nur in Richtung rechts-links einwandfrei, in der Gegenrichtung blieben Tropfen auf der Scheibe. Angenehm fällt auf, daß der 1600-2 vorn und hinten mit besonderen Abschlepphaken versehen wurde. Primitiv wirkt dagegen der deckellos offenliegende Tankverschluß, der geradezu eine Verlockung zum unbefugten Öffnen darstellt. Unter dem Kofferraumboden sind Reserverad und Wagenheber so angebracht, daß der Wagenheber vom Reserverad in Schwingungen versetzt wird und am Blech anschlägt. Das dadurch entstehende Klappergeräusch läßt sich durch einen kleinen Schaumgummistreifen leicht beseitigen.

Der Kofferraum ist nicht übergroß — wir