

ST BMW 1600-2

SETZUNG

in 67 Fußbälle hinein (Opel Rekord reicht aber nach unserer Meinung an Wagen dieser Art völlig aus. Die ser von Kofferraumhaube und Türen sich besser betätigen als bei dem , den wir kurz vorher fuhren. Beide können ohne Schlüssel verschlossen t und beim Schließen auf den äußerknopf drückt. Die Türfenster sind los (was der Eleganz des Dachaufzugute kommt) und lassen sich trotzzt bewegen. Die hinteren Ausstellbesitzen, wie beim VW 1600 TL, harnier. izwirkung ließ sich gut dosieren; es ie bei den größeren Modellen über Temperaturhebel Warm- und Kaltunterschiedlichem Verhältnis ge- Die Luft-Regulierung wurde geänität je eines Dosierungs- und Verhebels wurden zwei Hebel ange- mit denen die Luft für oben und getrennt reguliert werden kann. Wir den dies als Verbesserung, zumal aufzuführung dichter verschlossen konnte als beim 2000. Die Wirkung weit wir das bei Frühlingstempa- beurteilen konnten, gut und setzte ein. Unter der Heckscheibe sind ömkanäle angebracht, es findet also ei geschlossenen Fenstern ein Luft- atz statt. Beim 1600-2 wurde also in Hinsicht nichts eingespart.

h leicht

ser Stelle könnten wir beinahe den beenden. Denn was nun kommt,

hat zwangsläufig Ähnlichkeit mit dem, was wir schon über die anderen BMW-Typen gesagt haben. Einige cm Unterschied in Spur, Radstand und Außenmaßen und eine leichtere Karosserie machen kein völlig anderes Auto. Wer an die bisherigen Typen gewöhnt ist, fühlt sich im 1600-2 gleich wie zu Hause. Die Lenkung geht noch ein bißchen leichter, das Rangieren ist wegen der kurzen Überhänge und der hervorragenden Übersichtlichkeit noch weniger beschwerlich, aber im Gesamtcharakter besteht kaum ein Unterschied.

Ein Unterschied wäre auch gar nicht wünschenswert, denn unbestreitbar gehören die BMW zu den fahrerisch erfreulichsten Autos, die es gibt. Warum, ist nicht leicht zu sagen — Sitzposition, Leichtgängigkeit und Direktheit der Lenkung, gute Sicht, neutrales Kurvenverhalten, gute Bodenhaftung der Räder, leichtes Ansprechen des Motors auf Gaspedalbewegungen spielen dabei eine Rolle. Ein gutes Auto entsteht immer erst durch eine Summe guter Eigenschaften, nicht durch einzelne hervorstechende Merkmale.

Durch das geringere Gewicht ergibt sich natürlich ein günstigeres Leistungsgewicht als beim viertürigen 1600. Das bedeutet gleichzeitig mehr Elastizität und mehr Temperament. Während der größere Wagen mit dem anfänglich gebauten 1500-Motor leicht untermotorisiert war und mit dem 1600-Motor gerade auskommt, hat der 1600-2 mit dem gleichen Motor die Leistungsreserve eines Sportwagens. Er „tut sich leicht“, und zwar bei jeder Geschwindigkeit. Die Gangbereiche sind sehr groß und überdecken sich stark: Man kann im IV. Gang bis unter 40 km/h heruntergehen, andererseits aber im II. bis über 90 und im III. bis über 130 km/h hinaufbeschleunigen. Und das, obwohl der Wagen relativ „kurz“ übersetzt ist: Bei gleichen Getriebe- und Antriebsübersetzungen (Hinterachse 4,11) ergeben die kleineren Räder ein etwas höheres Drehzahlniveau als beim 2000. Kein Wunder, daß der 1600-2 ganz hervor-

ragende Beschleunigungsleistungen erreicht. Er übertrifft in dieser Hinsicht den 2000! Erst im oberen Geschwindigkeitsbereich macht sich die geringere Höchstleistung bemerkbar, aber mit über 160 km/h ist der 1600-2 ein recht schnelles Auto. Es liegt nahe, eine TI-Ausführung zu erwarten, die bestimmt gute Verkaufschancen hätte. Bisher bestreitet das Werk, daß solche Absichten bestehen. Anscheinend möchte man in Hinsicht auf Kraftübertragung und Karosserie keine Garantie bei höherer Beanspruchung übernehmen. Nach den beim 1800 und 1800 TI anfangs häufigen Hinterachs-schäden betrachtet man sich in München wohl als gebranntes Kind. Wir halten aber zumindest eine Alpina-Anlage für vertretbar, wenn der Fahrer beim Beschleunigen und Schalten ein wenig Mitgefühl walten läßt. Eine solche Anlage — mit 2 Weber-Doppelvergäsern — ist für den 1600-Motor bereits lieferbar.

Störende Vibrationen, wie sie beim 1800 und 1800 TI auftraten, gibt es beim 1600-2 nicht. Er hat die gleiche geteilte Kardanwelle wie die neuen Typen und läuft in allen Geschwindigkeitsbereichen erstaunlich vibrationsarm und leise. Dabei spielt auch die Tatsache eine Rolle, daß der 1600-Motor in der Laufruhe und im Geräusch seit jeher besser war als der 1800. Somit ist der 1600-2 nicht nur ein schneller, sondern zugleich auch ein kultivierter Wagen, kein „grobes Geschütz“! Zumal die Karosserie trotz rahmenlosen Türfenstern erstaunlich wenig Windgeräusche hören ließ. Das muß zwar nicht bei jedem Serienwagen genauso sein, läßt sich aber bei richtiger Einstellung der Türen offenbar erreichen. Der kleinere Wagen ist also die ideale Ergänzung des 1600-Motors, der hier erst richtig zeigt, was er kann. Als Nebenprodukt fällt noch ein geringerer Verbrauch ab, aber trotzdem muß man sich, wenn man die Leistung ausnutzt, mit Werten von 12 bis 13,5 Liter/100 km abfinden. Das dürfte das geringste Übel sein, denn man wird durch die große Kraftreserve und die gleich-

Der Kofferraum ist nicht übermäßig groß. Reserverad und Wagenheber liegen unter dem Kofferraumboden.



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

BMW 1600-2

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung \times Hub 84 \times 71 mm, Hubraum 1573 ccm, Verdichtung 8,6:1, Leistung 85 PS bei 5700 U/min, spezifische Leistung 54 PS/Liter, maximales Drehmoment 12,6 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5700 U/min) 13,5 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3800 U/min) 8,99 m/s, obliegende Nockenwelle, 5fach gelagerte Kurbelwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 7 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt ca. 4 Liter, 1 Solex Fallstromvergaser 38 PDSI, mechanische Kraftstoffpumpe, 46 Liter-Tank im Heck, Batterie 6 V 77 Ah, Lichtmaschine 300 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

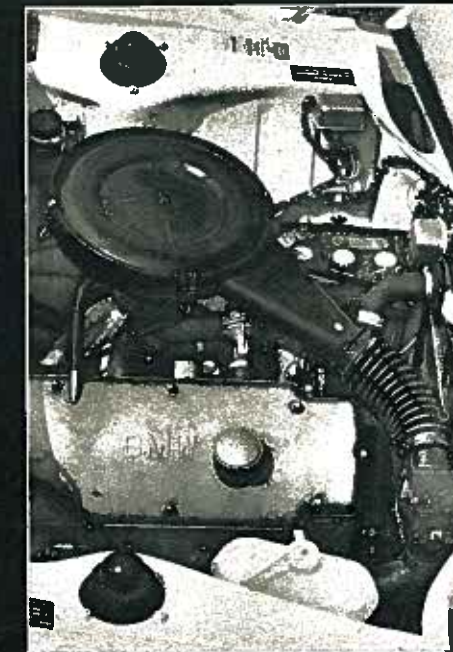
Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,835 (15,762), II. 2,953 (8,438), III. 1,345 (5,528), IV. 1,0 (4,11), R. 4,180 (17,179), Achsantrieb 4,11, Ölinhalt Getriebe 1 Liter, Achsantrieb 0,9 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Federbeinen und Querlenkern, Schraubenfedern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische Fußbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4 1/2 \times 13, Reifen 6.00 \times S 13 (auf Wunsch Gürtelreifen 165 \times 13).

ABMESSUNGEN

Radstand 2500 mm, Spur 1320/1320 mm, Außenmaße 4230 \times 1590 \times 1410 mm, Innenbreite vorn 1315 mm, hinten 1375 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 940 mm, hinten 855 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 500 mm, Knieaum hinten von 70—260 mm, Wendekreis links 10,2 m, rechts 10,5 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.



Der 1600-Motor erhielt einen Zylinderkopf mit den größeren Einlaßventilen des 1800. Dadurch stieg die Leistung auf 85 PS.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 936 kg (davon Vorderachse 509 kg, Hinterachse 427 kg, Gewichtsverteilung 54,4 : 45,6), zulässiges Gesamtgewicht 1320 kg, Zuladung 384 kg, Personenindexzahl 4,5, Leistungsgewicht vollgetankt 11,0 kg/PS, mit 340 kg Belastung (vier Personen mit Gepäck) 15,0 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 165 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten)
0 bis 40 km/h 2,6 s
0 bis 60 km/h 5,1 s
0 bis 80 km/h 8,2 s

0 bis 100 km/h	12,3 s
0 bis 120 km/h	18,4 s
0 bis 140 km/h	28,4 s
1 km mit stehendem Start	33,7 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 48 km/h
II. Gang	12 bis 90 km/h
III. Gang	22 bis 137 km/h
IV. Gang	ab 35 km/h

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv
40	35 km/h
60	54 km/h
80	74 km/h
100	94 km/h
120	114 km/h
140	133 km/h
160	153 km/h

Kilometerzählerabweichung ca. \pm 2%.

VERBRAUCH

Autob. Schnitt ca. 115 km/h	8,6 Ltr./100 km
Autob. Schnitt ca. 135 km/h	13,8 Ltr./100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	13,2 Ltr./100 km
Landstr. Schnitt ca. 65 km/h	10,2 Ltr./100 km
Kurzstrecke	13,0 Ltr./100 km
Testverbrauch	12,8 Ltr./100 km

INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand	52 Phon
Bei 50 km/h	63 Phon
Bei 80 km/h	69 Phon
Bei 100 km/h	73 Phon
Bei 120 km/h	75 Phon
Bei 140 km/h	78 Phon
Bei 160 km/h	81 Phon

PREISE

Limousine 1600	DM 8 650 —
Schweiz:	
Limousine 1600	sfr 11 700.—
Osterreich:	
Limousine 1600	öS 69 000.—

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 6000 km.

Hersteller:
Bayerische Motoren Werke AG., München.

