

Kraftentfaltung in allen Drehzahl-  
 geschwindigkeitsbereichen voll ent-  
 faltet. Es ist durchaus nicht notwendig,  
 das Drehmoment immer voll auszudrehen, aber  
 das Drehmoment (130 km/h im III. Gang!)  
 ist derzeit gut, wenn es darauf an-  
 kommt. Auch in dieser Beziehung vermag  
 der 1600-2, wenn auch nur mit einer oben-  
 angeordneten Nockenwelle, den Vergleich mit  
 der 1600 auszuhalten.

### wenig Mühe

Die Federung wurde, wie das Werk sagt,  
 für ein geringeres Gewicht angepaßt. Trotz-  
 dem gibt natürlich die leichtere Karosserie  
 ein ungünstigeres Verhältnis der gefeder-  
 ten Massen an ungefederten Massen und daher  
 einen härteren Charakter. Das macht sich  
 besonders beim langsamen Fahren bemerk-  
 bar. Die Federung noch nicht richtig an-  
 gepaßt, so daß Bodenwellen im Wagen  
 spürbar werden. Bei schnellem

Fahren dagegen, wenn die Frequenz der  
 Fahrbahnstöße höher wird, zeigen sich die  
 Vorteile der Einzelradaufhängung: die Fe-  
 derung schluckt lange und kurze Boden-  
 wellen sehr gut, und zwar auch querrinnen-  
 artige Unebenheiten wie die Autobahn-  
 fugen. Das Ergebnis ist ein guter Fahrkom-  
 fort bei schneller Dauerfahrt, der noch  
 durch die Geräusch- und Schwingungs-  
 armut unterstützt wird. Bei langsamem Fahren  
 auf schlechter Strecke ist man zunächst  
 enttäuscht, aber ab etwa 80 km/h zeigt der  
 BMW dann doch, daß er Starrachs-Wagen  
 der gleichen Gewichtsklasse im Federungs-  
 komfort überlegen ist.

Im Kurvenverhalten entspricht er völlig den  
 größeren Typen. Er macht auf kurvenrei-  
 chen Strecken wenig Mühe und reagiert  
 exakt, jedoch ohne Nervosität, auf die  
 Lenkradbewegungen. Bei schnellem Kur-  
 venfahren bleibt er weitgehend neutral und  
 zeigt erst im Grenzbereich eine leichte,  
 gut kontrollierbare Neigung zum Über-

steuern. Auf nasser Straße trat das Über-  
 steuern etwas stärker in Erscheinung. Zum  
 Teil war dies sicherlich den Fulda-Normal-  
 reifen zuzuschreiben („Diadem“), deren  
 Rutschfestigkeit auf nasser Straße wir auch  
 von anderen Wagen her nicht in bester Er-  
 innerung haben. Wir empfehlen für den  
 1600-2 unbedingt Gürtelreifen, die gegen  
 einen Aufpreis serienmäßig lieferbar sind.  
 Für Sportzwecke wäre außerdem ein vor-  
 derer Querstabilisator ratsam, der eben-  
 falls auf Wunsch eingebaut werden soll.  
 Der Geradeauslauf bei schnellem Fahren  
 ist ausgezeichnet — man kann auf Gefällen  
 über 170 km/h erreichen, ohne dies als be-  
 sonders schnell zu empfinden. Böige Winde  
 waren zu spüren, beeinträchtigten aber die  
 Fahrsicherheit nicht ernsthaft.

Daß das Werk statt der hydraulischen eine  
 mechanische Kupplungsübertragung ein-  
 baut, tritt nicht störend in Erscheinung.  
 Auch die Schaltung verdient für ihre Hand-  
 lichkeit und Exaktheit Lob — abgesehen

vielleicht von dem unzureichend gesperrten  
 Rückwärtsgang, in den man anfangs manch-  
 mal hineingerät, wenn man eigentlich den  
 I. Gang haben will. Das Bremspedal aber  
 stellt reichlich hohe Anforderungen an die  
 Bedienungskraft, weil BMW auf eine  
 Bremshilfe verzichtet und trotzdem offen-  
 sichtlich ziemlich harte Beläge eingebaut  
 hat. An der Bremswirkung selbst war nichts  
 auszusetzen: Die Bremsen arbeiteten  
 gleichmäßig und ließen sich durch hohe  
 Beanspruchung nicht beeindrucken. Die  
 hohe Pedalkraft ist also eigentlich nur ein  
 Schönheitsfehler, paßt aber nicht ganz in  
 das Gesamtbild des sonst spielend leicht  
 zu handhabenden Wagens.

Trotz seiner engen Verwandtschaft mit den  
 größeren Typen fehlt es dem 1600-2 nicht  
 an „Persönlichkeit“. Er ist handlicher, kom-  
 pakter, mehr auf den Fahrer zugeschnitten

als die viertürigen Limousinen. Und er ist  
 ein abgerundeter 1,6 Liter-Wagen, während  
 der bisherige 1600 eher ein 1800 mit 1600-  
 Motor ist. Damit ergänzt er das BMW-Pro-  
 gramm in Preis und Hubraum nach unten,  
 ohne fahrtechnisch weniger Gegenwert zu  
 bieten.

Freilich wird es für die BMW-Verkäufer  
 nicht ganz einfach sein, diesen Sachverhalt  
 dem Publikum klar zu machen. Besonders  
 solchen Leuten, für die imposantes Aus-  
 sehen das Wichtigste am Auto ist. Beim  
 Normalverbraucher hat es der 1600-2  
 schwer, gegen billigere und zugleich grö-  
 ßere Autos wie den Ford 17 M oder den  
 Opel Rekord zu konkurrieren.

Es muß sich also wieder einmal die Zau-  
 berkraft der weiß-blauen Marke erweisen,  
 deren „Sesam öffne dich“ die Marktlücken  
 erschließt. Unterstützt wird sie dabei von  
 einer konstruktiv hochstehenden Technik  
 und von dem günstigen Umstand, daß die  
 Hauptteile dieses neuen Wagens schon

seit Jahren in Serie gebaut werden und  
 ihre Kinderkrankheiten — so muß man in-  
 ständig hoffen — hinter sich haben. Für  
 den 1600-2 kommt hauptsächlich die  
 Schicht von Fahrern in Frage, die sich bis-  
 her auf Wagen wie den Fiat 1500, den Glas  
 1700, den Volvo 122 und die Alfa-Limou-  
 sinen konzentrierte. Auch ein paar arrivierte  
 BMW 700-Fahrer können die Händler viel-  
 leicht mobil machen, aber die meisten aus  
 dieser BMW-begeisterten Schar hatten  
 wohl auf einen etwas niedrigeren Preis ge-  
 hofft. Im Vergleich zu den übrigen, aller-  
 dings durchweg viertürigen sportlichen  
 Limousinen liegt der BMW preislich und im  
 technischen Gegenwert jedoch gar nicht so  
 ungünstig. Er hat die Chance, ein Auto der  
 sportlichen Individualisten zu werden,  
 denen 8650 Mark nicht zu viel und zwei  
 Türen nicht zu wenig sind. Das bedeutet  
 keinen Groß Erfolg, aber doch einen festen  
 Platz auf dem Markt. Den hat der 1600-2  
 ohne Zweifel verdient. *Reinhard Seiffert*

## ST BMW 1600-2

TS ETZUNG

VEITMANN



1 Kurvenverhalten entspricht der  
 der 1600 völlig den größeren Typen  
 (s. S. 10). Die Innenausstattung weicht  
 vom üblichen Schema ab (ganz rechts  
 S. 10). Das gesamte Armaturenbrett  
 wurde als Ablagefläche ausgebildet,  
 die Instrumente sind in einem Kasten  
 untergebracht. Sehr praktisch ist die  
 Mittelkonsole mit Ablagefach und  
 Einbaumöglichkeit für ein Radio.

