

Kraftentfaltung in allen Drehzahl-  
geschwindigkeitsbereichen voll ent-  
faltet. Es ist durchaus nicht notwendig,  
den Motor immer voll auszudrehen, aber  
bis 100 U/min (130 km/h im III. Gang!)  
wird derzeit gut, wenn es darauf an-  
kommt. Auch in dieser Beziehung vermag  
der 1600-2, wenn auch nur mit einer oben-  
liegenden 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 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 Fah-  
ren 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

T S E T Z U N G

VEITMANN



1 Kurvenverhalten entspricht der  
1600 völlig den größeren Typen  
(1600). Die Innenausstattung weicht  
etwas vom bewährten Schema ab (ganz rechts  
im Bild). 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.

