

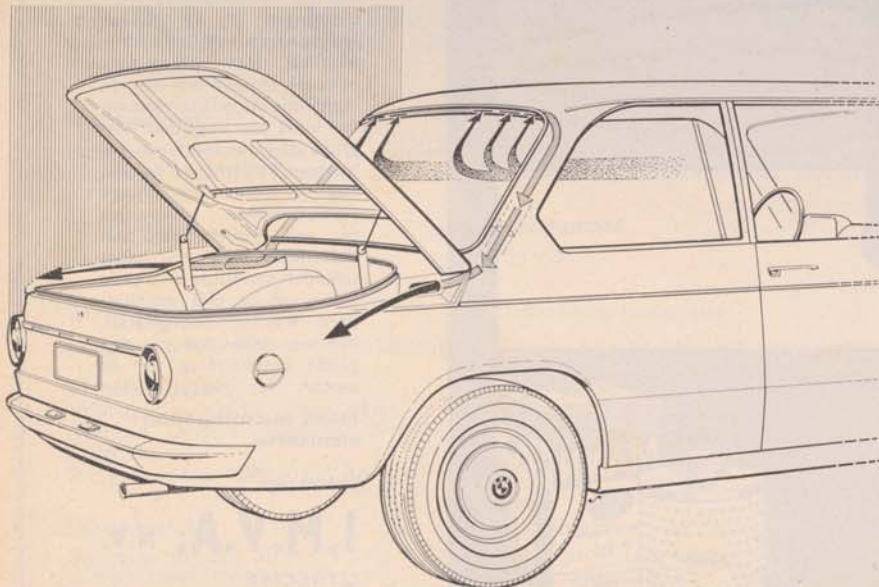
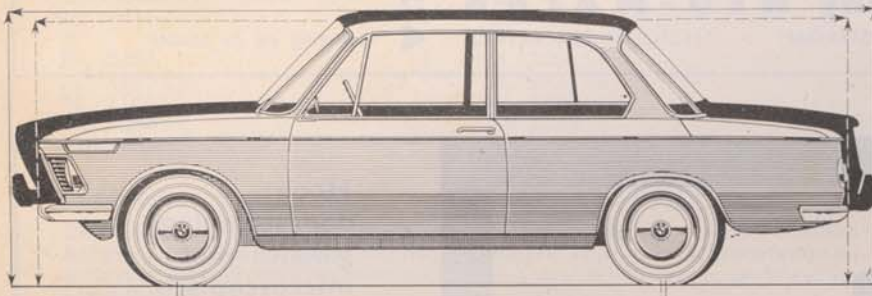
Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional



Het nieuwe tweedeurs-model 1600 heeft een wat meer gedrongen bouw dan de overige BMW's, maar onelegant is het allerminst.

De BMW 1600-2 in zijaanzicht, met het zwarte silhouet van de vierdeurs-uitvoering op de achtergrond. Dat de nieuwe wagen lager is, berust gedeeltelijk op de kleinere wielmaat (13 versus 14 inch). De inwendige carrosseriehoogte is dezelfde als bij de Sedans. Diverse maten in tabel I.



Voor de afzuiging van „verbruikte” ventilatielucht is een rij spleten aan de binnenzijde van de achterraut-bovenrand via de holle achterstijlen in verbinding gebracht met twee mondingen (onder de „vleugels” van het kofferdeksel) die zich in een onderdrukzone bevinden.

402

Vijftigjarige BMW dook onder de 10 mille!

Op 7 maart 1916, midden in de eerste wereldoorlog, sloten de Rapp Motoren Werke en de Gustav Otto Flugmaschinenfabrik te München zich aan tot de Bayerische Flugzeugwerke, een jaar later omgedoopt in Bayerische Motoren Werke. Als men het niet al te nauw neemt met de initialen, bestaat BMW dus 50 jaar.

Voor een bedrijf van deze aard is een halve eeuw geen hoge leeftijd; het heeft trouwens pas 37 jaar geleden zijn eerste auto gemaakt. Vergeleken met Daimler-Benz, Peugeot of Panhard is BMW weinig meer dan een snotneus, maar voor een viering van het 50-jarig bestaan behoefde dat des te minder een bezwaar te zijn, omdat het de jubilaris de laatste jaren heel goed gaat - beter dan in lange tijd het geval is geweest. Driemaal in de BMW-geschiedenis heeft het leven van de onderneming aan een zijden draad gehangen: twee keer na het einde van een wereldoorlog, in 1918 en 1945, en de derde maal in 1959, nog slechts 7 jaar geleden.

De vliegtuigmotorfabrikant BMW besloot in het begin van de jaren twintig ook motorrijwielen te gaan produceren, en kwam in 1923 op de markt met een machine, die uit technisch oogpunt een sensatie betekende. In een tijd toen de gemiddelde motorfiets nog twee aandrijfkettingen had - één van de motor naar de aparte versnellingsbak, en één daarvandaan naar het achterwiel - verscheen de BMW-schepping met een dwars in het frame liggende tweecilindermotor, samengebouwd met de versnellingsbak, van waaruit het achterwiel door een cardanas werd aangedreven.

Deze eersteling werd al direct een succesnummer, en het bewuste type - gaandeweg verder ontwikkeld, maar

princieel ongewijzigd gebleven - maakte een commerciële en sportieve carrière, die in de geschiedenis van het motorrijwiel haar weerga niet vindt. Wat BMW-rijders in de loop der jaren behaalden aan internationale race- en prestatierit-overwinningen, aan nationale- en wereldkampioenschappen, aan wereldrecords... het is niet meer te tellen!

Tot op heden fabriceert men in München nog deze machtige en prachtige machine, en tot op heden worden vele wedstrijdsuccessen per jaar ermee geboekt, maar de afzet ontkwam niet aan de algemene malaise op de motorrijwielmarkt. Zo iets van 7000 stuks per jaar vinden nog hun weg naar politiediensten e.d., alsmede naar de particuliere liefhebbers die voor deze „tweewielige automobiel” een hoger bedrag willen neertellen dan de goedkoopste vierwielers kosten. (Hier te lande is het circa 4000 gulden, zodat de Fiat 500 en de Trabant goedkoper zijn.)

Ten behoeve van haar entree in de automobielbouw kocht BMW in 1928 de Dixi-fabriek (Fahrzeugwerke Eisenach), die reeds op een 32-jarige ervaring als autoproducente kon terugzien en toentertijd de eerste Austin Seven in licentie was gaan fabriceren. Het stond de Münchenaars wel aan, met een beproefd produkt te kunnen beginnen, en zo maakte, in 1929, de BMW-Dixi haar opwachting als (min of meer) een kopie van het legendarisch geworden, Engelse wagentje. Het duurde echter niet lang - drie jaar - alvorens er een BMW-vierwieler van eigen ontwerp ten tonele verscheen.

Uit het tijdperk vóór de tweede wereldoorlog waren de jaren van 1936 af verreweg de belangrijkste voor BMW, want toen beschikte men in München over een bijzonder geslaagd 2-liter zescilinder-type, dat furore maakte als iets fijns in Sedans (model 326), als ongeennaakbare Sport-Roadster (328) en als „Je van het” op Cabriolet-gebied (327). De slanke en lichtgebouwde, wit of lichtgrijs gelakte Roadster met haar sterke motor (80 pk, netto) leende zich even goed voor toerisme als voor wedstrijdwerk, en was tot aan de tweede wereldoorlog op de Europese circuits praktisch onverslaanbaar in de 2-literklasse van toer- en sportwagengeraces. Nog jaren ná 1945 deed de Cabriolet opgeld als „verzamelaarsobject” en werden Roadsters die in reparatie- en compleetbare staat de oorlog waren doorgekomen, in wedstrijdconditie gebracht en gehouden ten koste van bedragen welke vaak in merkwaardige verhouding stonden tot de oorspronkelijke prijs van het model in kwestie!

Als fabrikant van oorlogsmaterieel werd BMW door de Geallieerden niet bepaald zachtzinnig behandeld - de outillage verdween - en ofschoon de motorrijwielproductie in 1948 al weer startte, duurde het tot 1952 aler de automobiel-fabricage op kleine schaal kon worden hervat. Het begon met een vrij grote, nogal stijf geprijsde zescilinder-Sedan, die een paar jaar later ook met een

even fraaie als dure achtcilinder-motor verkrijgbaar werd. In het Europa van die tijd zat men om dergelijke proposities nog niet te springen, en in 1955 nam BMW ook een goedkoop, klein wagentje op het programma. Ze verviel daarbij meteen in „het andere uiterste”, want het ging om fabricage-in-licentie van de Isetta, het Italiaanse autoscooter-Coupeetje met éencilinder-motor en frontportier.

Er werden in enkele jaren 162.000 van die karretjes verkocht, maar in financieel opzicht zette dit toch weinig zoden aan de dijk. Nog minder was dit het geval met het, niet in de publieke smaak gevallen, vierzits-type 600, het eenvoudigst te omschrijven als een Isetta met een achtercompartimentje er tegenaan gezet, en voorzien van een achterin dwarsliggende 600-cc tweecilindermotor, die logischerwijs 'n adaptatie van de vermaarde motorrijwielkrachtbron was.

In 1959 zag het er somber uit voor BMW; een onderneming met minder renomme en goodwill zou vermoedelijk niet op de been gehouden zijn. Gelukkig kwam er een keer ten gunste toen een geheel nieuw tweecilindertype - conventioneel van gedaante en ruimer - wél een commercieel succes bleek te worden. De goede verkoop van deze, ook bij ons te lande populair geworden BMW 700 heeft het bedrijf uit de put gehaald, en in 1962 kon men in München doen wat 10 jaar eerder had moeten gebeuren: aankopen bij de laatste vooroorlogse periode, en een auto gaan maken in het genre dat BMW het beste ligt: de middelformaat-klassewagen met sportieve inslag.

Het werd de 1500 Sedan, een „Schlager” die weldra ging dienen als uitgangspunt voor andere modellen welke qua motortype, onderstel en carrosserieformaat op hetzelfde stramien werden geborduurd, doch die verschillen in cilinderinhoud en/of motorvermogen en carrosserie-uitvoering.

In de aanvang van het gouden-jubileum-jaar kon de BMW-koper kiezen tussen de 1600 (ex-1500), de 1800 en 1800 TI, de 2000 en 2000 TI, benevens de zeer luxueuze en dan ook dure 2000 Coupé.

Hoezeer het BMW met deze geleidelijk opgebouwde modellenreeks naar den vleze ging, moge daaruit blijken, dat de onderneming over 1963 - voor het eerst in 20 jaar! - een dividend uitkeerde; het bedroeg 6% en steeg over 1964 tot 10%. De BMW-terreinwinst op de Nederlandse markt laat zich goed illustreren met de gang van zaken in de prijsklasse van 10 tot 15 mille. In 1963, het eerste volledige jaar voor de 1500, bezette BMW de 5de plaats (onder Citroën, Opel, Chevrolet en Vauxhall) met 713 verkochte wagens. Het jaar daarop werd het de 3de plaats (1589 stuks) en in 1965 kwam BMW aan de kop, met 2617 wagens, tegen 2365 en 2352 voor de nummers 2 en 3 (Opel en Citroën).

Nu kwam de bovengenoemde uitbreiding van het produktieprogramma telkens neer op de toevoeging van een

weer wat duurder model; BMW wilde daarom haar jubileum vieren met de introductie van een automobiel, waarin de kwaliteiten van het merk voor een lagere prijs dan tot dusver verkrijgbaar zouden zijn. Het daartoe gevolgde recept is even rationeel als doeltreffend. Men verving bij dit nieuwe type de standaard-Sedan-carrosserie der BMW's door een wat kleiner model met slechts twee portieren, dat om beide redenen zowel minder weegt als in productie minder kost. De debutant is 27 cm korter (op een 5 cm kleinere wielbasis), 12 cm smaller en 4 cm lager dan de vierdeurs-wagen. Daaraan dient direct te worden toegevoegd, dat de interieurbreedte over de zitplaatsen lang geen 12 cm verloren heeft; het werd 4 cm vóór en 6 cm achterin, hetgeen betekent dat men de achterbank nu niet als „driepersoons” kan beschouwen. Voor twee passagiers is er uiteraard nog volop zitbreedte.

Wat de accommodatie betreft, is verder nog van belang, dat de beenruimte achterin wel wat verminderd maar niet te krap geworden is; de 27 cm carrosserieverkortung werd grotendeels in de voor- en de achtersteven gevonden.

Als krachtbron fungeert de 1600-motor, die hier echter uitgerust is met de nieuwe cilinderkop van het type 1800. (De boringen zijn gelijk.) Daarbij is de verbrandingskamervorm geperfectioneerd en zijn grotere kleppen toegepast. Ten opzichte van de bestaande 1600-machine levert dit 3 pk extra op, waardoor het motorvermogen van de 1600-2 op 96 pk (SAE) is gekomen.

Nemen we nu in aanmerking, dat de Coach 110 kg lichter is dan de Sedan, dan wordt het duidelijk, dat de attractie van het nieuwe type lang niet alleen ligt in de aanmerkelijk lagere prijs dan die van de 1600-4 waarover zo dadelijk. Een wagen van 940 kg met een 96-pk-motor weegt slechts 9,8 kg per pk (tegen 11,3 kg/pk voor de 1600-4), en dat wijst op felle acceleratie. Per saldo gaat het bij specifieke gewichten beneden de 10 kg/pk over het algemeen om sportmodellen. Tabel II laat zien, hoe de 1600 Coach dezelfde indrukwekkende snelheids- en acceleratiecapaciteiten heeft als de 1800 - hier te lande een

Tabel I. Vergelijking van maten enzovoorts, tussen het nieuwe Coach- en het bestaande Sedan-model van de BMW 1600.

	1600-2	1600-4
Wielbasis	250	255 cm
Lengte	423	450 cm
Breedte		
buiten	159	171 cm
binnen (schouderh.)		
vóór	130	134 cm
achter	127	133 cm
Hoogte (onbelast)	141	145 cm
Motorverm. (SAE)	96	93 pk
Max. koppel	12,6	12,6 kgm
Gewicht (tank vol)	940	1050 kg
Inhoud koffer	450	600 liter
Inh. benzinetank	46	55 liter
Wielmaat	13	14 inch

403

Skai is de fraaie kunstleersoort waarmee de portieren en zijwanden, benevens de zijkanten van de zittingen en leuningen, zijn bekleed. Bergruimte is er naast het instrumentenpaneel, in een handschoenenkastje en in een bak op de transmissietunnel, alsmede in tassen achterop de voorzetels en onder de armleuningen naast de achterbank. De royale portierbreedte (1 meter) en de ver vooroverklapbare voorzetelleuningen maken het in- en uitstappen voor de achterbankpassagiers zo gemakkelijk mogelijk.

Tabel II. Het prestatieniveau van de 1600-2 ligt aanmerkelijk boven dat van de 1600-4. Er is praktisch geen verschil met de snelheids- en acceleratiecapaciteiten van de BMW 1800.

Acceleratie (fabrieksgegevens)	1600-4	1600-2	1800
0—50 km/u	4,8	4,5	4,2 sec
0—80 km/u	10,3	9,0	8,9 sec
0—100 km/u	15,9	13,3	13,2 sec
0—120 km/u	24,2	19,4	19,4 sec
0—140 km/u	37,2	29,7	29,2 sec
Staande kilometer in Gemidd. snelheid	36,2	35,0	25,2 sec
Snelheid na 1 km	99,5	103	102,5 km/u
Topsnelheid	139	147	149 km/u
	150	160	160 km/u



2600 gulden duurdere automobiel. De BMW-fabriek en de N.V. „ALIMPO” hebben namelijk de Nederlandse prijs van de 1600-2 beneden de 10 mille weten te houden; hij bedraagt f 9.650, en dat is 1330 gulden minder dan wat men voor het vierdeurs-model betalen moet. Een nieuwe BMW van deze prijs, met de superieure rijkwaliteiten der andere modellen en het prestatiepeil van de

1800, vormt uiteraard een bijzonder aantrekkelijke propositie voor iemand die genoeg heeft aan twee portieren en de ruimte in de Coach. Deze redenering zou, wel te verstaan, maar zeer ten dele opgaan als men te München, om de relatief lage prijs te bereiken, op de koetswerkuitvoering bezuinigd had. Het moet daarom met nadruk worden opgemerkt dat dit zich in

geen enkel opzicht manifesteert. Men vindt niets goedkops - wat dan ook en waar dan ook - aan de gehele wagen. De carrosserie is even mooi en degelijk „aangekleed” en even royaal uitgerust als die van de Sedan. Wat algeheel aspect van het interieur betreft, geven we aan het tweedeurs-model zelfs de voorkeur, maar dat is een kwestie van persoonlijke smaak.

GEMO

kilometer-teller-kabels

kilometerteller-kabels voor alle Europese wagens.

ELECTRICITEIT MAATSCHAPPIJ ELECTROSTOOM N.V.
 ROTTERDAM - POSTBUS 301 - TEL. 180280
 FILIAAL AMSTERDAM - N.Z. VOORBURGWAL 2B-30 - TEL. 232332

THE UNITED STATES EQUIPMENT

(EXPOSEERT NIET OP „AUTOVAK”)

ALLEENVERTEGENWOORDIGERS:

- **TOKHEIM** BENZINE- EN DIESELLOPIEPOMPEN (OOK VOOR UW EIGEN WAGENPARK)
- **EXPLORER** ZELFBEDIENINGS-AUTOMATEN MET REGISTRATIE
- **AIR-KING** COMPRESSOREN
- **PRO-ESA** VERLICHTING

COMPLETE INRICHTING VAN GARAGES EN VULSTATIONS. AANVRAAG HINDERWETVERGUNNING. VAKKUNDIGE INSTALLATIE. SERVICE.

ROTTERDAM, NIEUWE BINNENWEG 169
 TELEFOON (010) 23 32 69 - 23 24 91

5 JAAR GARANTIE OP METER EN PUMPING UNIT

Dringend verzoek aan alle adverteerders
 Zendt ons Uw drukmaterialen, teksten en instructies steeds zodanig dat deze uiterlijk de 25e van de maand voorafgaande aan de verschijning in het bezit zijn van Drukkerij en Uitgeversbureau VAN LONKHUYZEN Montaubanstraat 13, Zeist.