



Die bürgerlich



Sportwagenfahrer brauchen sich nicht mehr in unbequeme Zweisitzer zu klemmen. Die viertürige und fünfsitzige Sport-Limousine ist heute Trumpf. Das superschnelle Rennpferd aus dem BMW-Stall deklassiert so manchen 'echten' Sportwagen!

getarnte Rakete

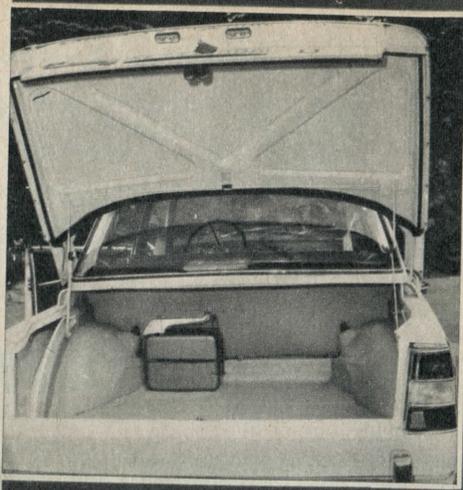
Vor einer ganzen Reihe von Jahren, zu einer Zeit, als man bei BMW die ersten Modelle für einen künftigen Mittelklassewagen noch in Gips formte, fuhr BMW-Direktor Helmut Werner Bönsch mit einem großen BMW die Strecke München—Hamburg und zurück in einer geradezu märchenhaften Zeit. In jenem großen BMW steckte jedoch kein Achtzylinder, sondern ein Vierzylinder von etwa 1600 ccm, der den schweren Wagen wie ein großer Achtzylinder vorantrieb. Wir waren damals zu fünf: Journalisten aus aller Welt, denen H. W. Bönsch diesen 'Wundermotor' zu starten erlaubte. Nach einigen Probegalopps waren wir überzeugt, daß bei BMW nunmehr das Auto herauskommen würde, das in seiner Klasse alles zu überflügeln imstande wäre. Ein Jahr später wurde tatsächlich der BMW 1500 vorgestellt — jedoch mit einem 'gezähmten' Motor, der zwar schnell, aber eben nicht der Motor war, den wir einmal fahren.

Der BMW 1500 hat sich danach seinen Platz erobert. Doch die Wünsche nach einem leistungsstärkeren Motor wurden immer eindringlicher, so daß im letzten Herbst bei der IAA der BMW 1800 vorgestellt wurde, dessen Leistungen an die des seinerzeitigen 'Wundermotors' erinnern. Sein direkter Nachfahre jedoch ist der Motor des 1800 TI, in dem freilich noch weit mehr drinsteckt, als der 1600 einmal zu leisten vermochte. Ich war natürlich außerordentlich gespannt, wie sich diese Leistungen im praktischen Fahrbetrieb ausnehmen würden.

Die Voraussetzungen für die erste Testfahrt waren allerdings nicht die besten: Die Münchner Innenstadt

war an dem Sonntagmittag wie ausgestorben. Wer ein Auto besaß, bewegte es hinaus ins Grüne. Also wurde mein 1800 TI zunächst einmal Glied einer Autoschlange in Richtung Starnberg-Garmisch. Normalerweise ist das Kriechen in einer Autoschlange für einen Sportmotor eine Quälerei, weil er sich nur bei hohen Drehzahlen wohl fühlen kann. Doch hier zeigte der 1800 TI zum ersten Mal seine Wandlungsfähigkeit: selbst im 4. Gang mit 1500 U/min zog er den 50-km/h-Zuckeltrab durch, ohne zu stuckern. Das ist wahrhaft ein Wunder, denn im Leerlauf läuft der Motor erst richtig rund, wenn er 1000 U/min drehen kann. Die Erklärung liegt im hohen Drehmoment, das zwar erst bei 4000 U/min seinen Maximalwert von 15,12 mkg erreicht, aber bei 1500 U/min bereits 11,3 mkg abgibt — fast so viel wie der Maximalwert beim BMW 1500 (12,0 mkg). Natürlich habe ich nach dieser Kraftprobe den 3. Gang geschaltet, in dem sich der Motor bei 2400 U/min sehr viel wohler fühlte. Erste Erkenntnis: eine für einen Sportmotor überraschende Elastizität.

Auf der Olympiastraße hinter Starnberg ergab sich dann die Gelegenheit, alles das herauszufordern, was sich hinter den Buchstaben TI verbirgt. Ein Dutzend Wagen schlich vor mir, und ich sah auf ein paar hundert Meter freie Überholbahn. Also: zweiter Gang bis 85 hochgedreht, dritter Gang bis 120! Ganze 11 Sekunden brauchte ich für die Beschleunigung von 50 auf 120 km/h — und die Kolonne war überholt. Ich hatte beim Niederdrücken des Gaspedals den Eindruck, einen Kompressor einzuschalten. Wenn man mich fragt, ob die TI-Ausführung den Tausendmarkschein mehr wert ist, so würde ich es allein auf Grund der geschilderten Erfahrung bejahen, denn beim normalen 1800 hätte die Beschleunigung von 50 auf 120 km/h gute 5 Sekunden länger gedauert, und ich hätte wieder in die Kolonne einscheren müssen, weil ein Gegen-



FÜR DIE GROSSE REISE der große Kofferraum! Mit seinem überlappenden Deckel läßt er sich gut beladen und ist völlig wasserdicht (ganz oben). — Das Armaturenbrett wird von dem runden Tachometer und dem gleich großen Kombi-Instrument beherrscht. Dazwischen der Drehzahlmesser, der leider etwas zu klein ausgefallen ist. Das Lenkrad ist griffig, der Hupenring stört etwas. Die hängenden Pedale liegen genauso gut am Fuß wie der kräftige Mittelschalthebel in der Hand (oben). — Rechts der Motor: Im Mittelpunkt die beiden Solex-Doppel-Horizontalvergaser, über die der TI-Motor in erster Linie zu seiner Leistung von 110 PS kommt. Ein großer Ansaugeräuschkämpfer sorgt dafür, daß sich der Geräuschpegel des Sportmotors dem Limousinenkomfort anpaßt.

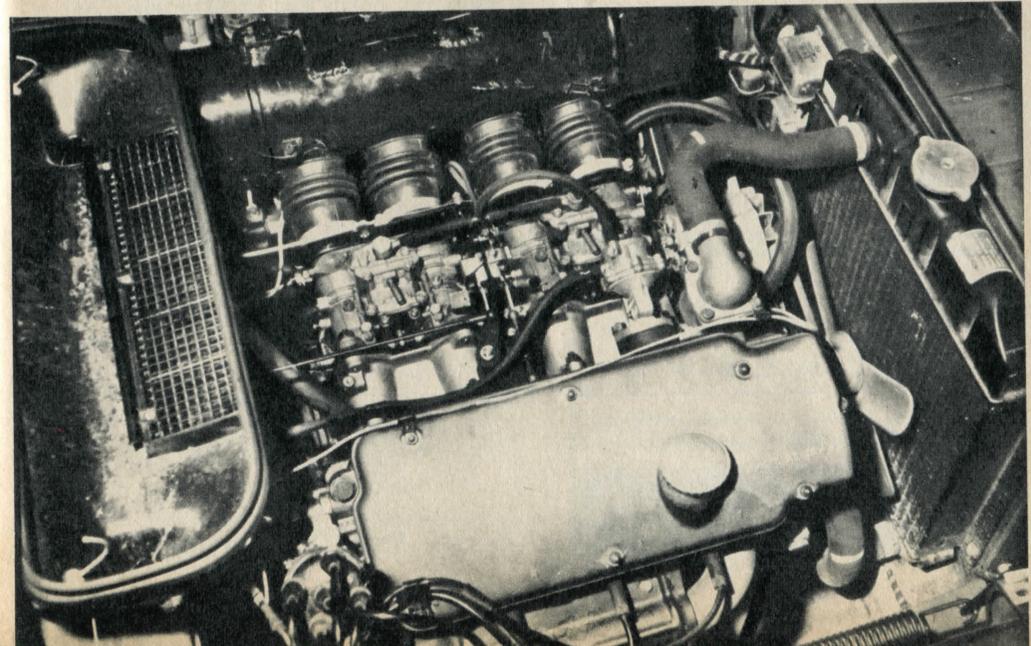
kommer auftauchte. Außer der größeren Sicherheit gibt es für die zusätzlichen 1000 DM aber auch Zeitgewinn! Denn bis Murnau, also kurz vor Garmisch, war meine Fahrbahn auf der Olympiastraße leer, so daß ich gute 150 km/h vorlegen konnte und im Endeffekt statt einer Stunde fast die halbe Zeit benötigte. Der BMW 1800 TI beschleunigte also hier so gut wie der Porsche SC, und das ist für einen Familienwagen der gehobenen Mittelklasse schon eine großartige Leistung.

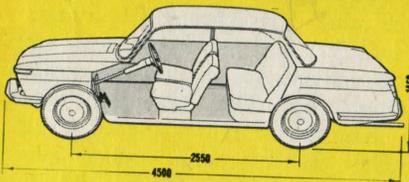
Das wirklich rasante Beschleunigungsvermögen bildet somit das starke Argument für den Kauf des 1800 TI, denn allein der um 10 km/h höheren Spitzengeschwindigkeit zuliebe braucht man nicht unbedingt den TI, sondern man kann beim normalen 1800 bleiben. Immerhin stellt der TI-Motor eine gute Ingenieurleistung dar: Bei Sportmotoren pflegt man Mehrleistungen meist mit höheren Drehzahlen, höheren Verdichtungen und Nockenwellen mit geänderten Steuerzeiten herauszuholen; die Drehmomentwerte werden jedoch nur unwesentlich angehoben.

Der 1800-TI-Motor dagegen leistet gegenüber dem Normalmotor 20 PS mehr, braucht aber dazu eine nur um

550 U/min höhere Drehzahl, weil das maximale Drehmoment von 14,6 auf 15,1 mkg angehoben wurde — und zwar durch eine Verdichtungserhöhung von 8,6 auf 9,5 : 1 und über zwei Solex-Doppel-Horizontalvergaser mit neu abgestimmtem Ansaugsystem. Die 'Gasanstalt' dürfte den Konstrukteuren manches Problem auferlegt haben; noch immer gibt es einige Schwierigkeiten beim Anlassen wie beim Leerlauf und beim Übergang zwischen Gaswegnehmen und Gasgeben bei hohen Drehzahlen, wobei sich deutlich ein 'Loch' bemerkbar macht.

Was nützt der schnellste Motor, wenn das Fahrwerk nicht mitmacht? Beim BMW 1800 TI besteht da keine Gefahr — ganz im Gegenteil! Man kann den Wagen auf Landstraßen und Autobahnen laufen lassen, was er hergibt: das Fahrwerk verkraftet die Geschwindigkeiten auf den Geraden wie in den Kurven. Ein zusätzlicher Querstabilisator hilft hier kräftig mit, dazu eine Federung, die man sportlich hart nennt, die sich aber auf normalen Straßen keinesfalls als solche bemerkbar macht. Mein Testwagen war nicht mit Gürtelreifen ausgestattet, so daß auch vom Geräusch auf Pflaster nicht der Ein-





hobby testet: BMW 1800 TI

Motor:
Viertakt-Vierzylinder in Reihe. Bohrung 84 mm, Hub 80 mm, Hubraum 1773 ccm. Leistung 110 PS bei 5800 U/min, maximales Drehmoment 15,1 mkg bei 4000 U/min. Verdichtung 9,5:1. Obenliegende Nockenwelle. 2 Solex-Doppel-Horizontalvergaser, Wasserkühlung mit Thermostat. Elektrische Anlage 6 Volt. Drehstrom-Lichtmaschine.

Kraftübertragung:
Einscheiben-Trockenkupplung. Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe. Untersetzungen: 1. Gang 3,82:1, 2. Gang 2,07:1, 3. Gang 1,33:1, 4. Gang 1:1, R-Gang 4,15:1. Hinterachsuntersetzung 4,11:1.

Fahrwerk:
Selbsttragende Karosserie. Aufhängung vorn Federbein-Achse mit Stabilisator und Querlenker. Hinten Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer mit langem Arbeitsweg. ZF-Gemmer-Schnecken-Rollen-Lenkung. Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Mastervac-Bremsbehelf. Reifen 6.00-14.

Abmessungen:
Radstand 255 cm, Länge/Breite/Höhe 450/171/145 cm. Leergewicht 1040 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1440 kg.

Höchstgeschwindigkeit: 174,5 km/h.

Beschleunigung: 0-80 km/h 7,5 sec, 0-100 km/h 10,9 sec, 0-120 km/h 15,5 sec, 0-140 km/h 24,0 sec.

Kraftstoffverbrauch: 12-15 l/100 km.

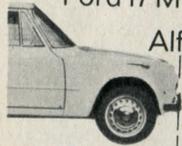
Preis: 10960 DM, 87800 ö.S., 15500 sfr.

Pluspunkte: Schneller Reisewagen mit größter Fahrsicherheit zu einem guten Preis.

Minuspunkte: Die komplizierte Vergaser-Anlage arbeitet noch nicht völlig narrensicher.



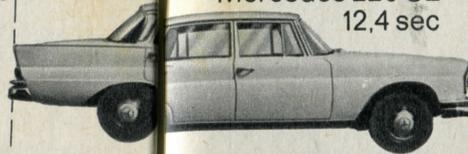
Ford 17 MTS 13,4 sec



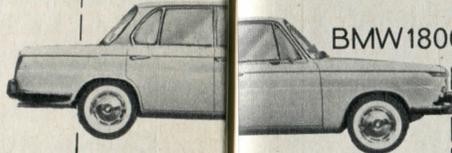
Alfa Romeo Giulia TI 13,85 sec



Mercedes 220 S 13,6 sec



Mercedes 220 SE 12,4 sec



BMW 1800 12,6 sec

SEKUNDEN

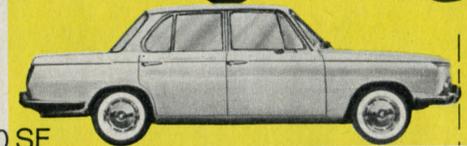
14

druck einer übergroßen Härte entstehen konnte. Vom Fahrwerk her ist der 1800 TI also sicher, aber auch hinsichtlich der Lenkung und der Bremsen. Die Lenkung ist sportlich, präzise und leichtgängig. Die Bremsen sind eine Kombination von ATE-Dunlop-Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten. Trotz eines Mastervac-Bremsbehelfs ist die aufzuwendende Pedalkraft nicht gering, dafür aber bremsen der Wagen hervorragend gut — das Klinometer zeigte Verzögerungswerte um 9 m/sec^2 — und vor allen Dingen spurtreu ab. Rechnet man noch die gute Rundumsicht hinzu, so kann der 1800 TI als einer der sichersten Wagen gelten.

Die Murnauer Jungen, die sich die Nase an der Seitenscheibe plattdrückten und von der Tachobeschriftung auf die Geschwindigkeit schlossen, kriegten den Mund gar nicht mehr zu: 200 km/h ist darauf zu lesen. Ich fuhr als Mittel echte 174 km/h heraus, doch die Zahl 200 macht sich eben besser. Den Drehzahlmesser

In wieviel Sekunden erreichen sie 100 km/h?

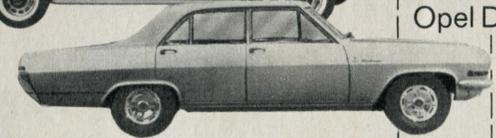
Porsche SC 10,75 sec



Mercedes 300 SE 11,2 sec



BMW 1800 TI 10,9 sec



Opel Diplomat 11 sec

13

12

11

hätte ich lieber in gleicher Größe wie den Tacho gesehen und dafür die Zeituhr so klein wie den Drehzahlmesser in der Mitte. Auch wären mir schwarz-weiße Armaturen lieber als die im vornehmen Grauton. Leider sind eben die Praktiker nicht immer den Ästheten gewachsen. Das Lenkrad fühlt sich so solide an wie der kräftige Schaltknüppel, und man vergißt dank dieser sportlichen Dinge zeitweilig, daß man in einer Limousine und nicht in einem Sportwagen sitzt. Die Sitze sind 'körpergerecht' und zu Liegesitzen verstellbar. Das Vierganggetriebe läßt sich zwar nicht gerade leicht schalten, doch bin ich trotzdem gut mit ihm zurechtgekommen. Die sonstige Ausstattung ist bürgerlich solide, auch wenn der Prospekt von einem 'geschmackvollen Interieur aus hochwertigem Material, das eine kultivierte Atmosphäre schafft' spricht. Für 10960.—DM oder 87800.—ö.S. bekommt man eine Luxusausführung, bei der es bis zu den Blenden an Rädern und Auspuff

an nichts fehlt — von Radio, Schiebedach und einer heizbaren Heckscheibe abgesehen.

Bedenkt man, daß einmal der BMW 1500 fast 10000 DM kostete, so ist der 1800, aber auch der 1800 TI preiswert zu nennen. Er kostet in Deutschland 10 DM mehr als die Giulia TI, die in ihren Leistungen dem normalen BMW 1800 entspricht, aber weit unbequemer zu fahren ist. Die neuen Modelle und die neue Preispolitik zahlen sich aus: Während von Januar bis April 1963 nur 4522 Stück BMW 1500 zugelassen wurden, stiegen die Zulassungen in der Bundesrepublik Deutschland im gleichen Zeitraum 1964 auf 9318 Stück BMW 1500/1800/1800 TI, also auf mehr als das Doppelte. Es hat sich herumgesprochen, daß man gutes Geld für gute Autos zahlt und daß das weiß-blaue Qualitätsschild nunmehr im normalen Preis inbegriffen ist. Mit solchen Autos braucht man sich bei BMW keine Sorgen um die eigene Zukunft zu machen.

H. K.