

# BAVORSKÉ KOMPAKTY

Historie

DVOUDVEŘOVÉ VOZY  
BMW ŘADY 02 PATŘÍ  
K IKONÁM BAVORSKÉ  
ZNAČKY. V LETECH 1966  
AŽ 1977 JICH VYJELO  
DO SVĚTA VÍCE NEŽ  
863 TISÍC.



2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1910

1890

1966-1977

◀ RADOST Z JÍZDY: BMW 2002 TI V MÓDNÍ ORANŽOVÉ BARVĚ V LÉTĚ 1968

DVOUDVEROVÝ MODEL  
BMW 1600-2 DEBUTOVAL  
V BŘEZNU 1966 V ŽENEVĚ



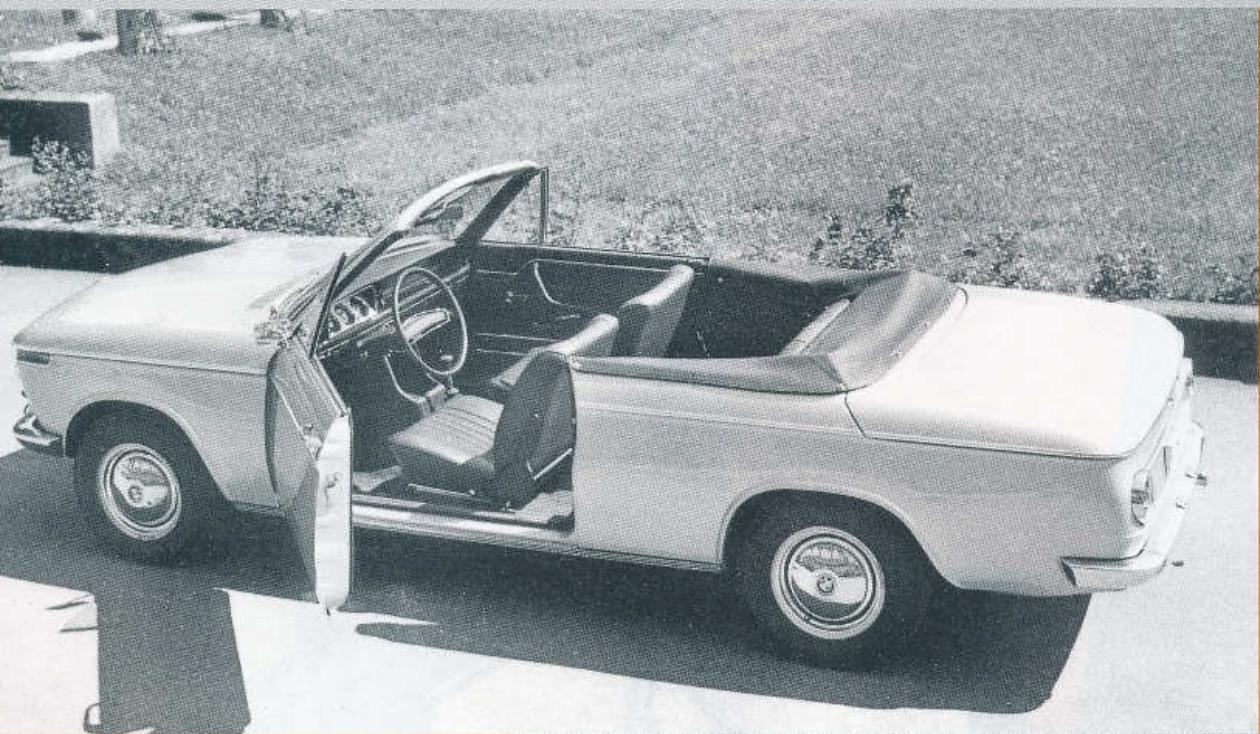
▲ ZÁD DVOUDVEROVÉHO  
BMW 1600-2 S KRUHOVÝMI  
SDRUŽENÝMI SVĚTLY

Novodobou historii mnichovské automobilky odstartoval se-  
dan střední řídy BMW 1500 představený v září 1961 na frank-  
furtském autosalonu. Výrobce pro něj používal propagan-  
ční označení „Neue Klasse“.

Moderně řešený automobil klasické koncepce s jedena-  
půllitrovým čtyrválcem OHC, nezávislým zavěšením všech  
čtyř kol, předními kotoučovými brzdami a 4,5 m dlouhou pě-  
timístnou samonosnou karoserii se záhy dočkal sourozenců  
vybavených výkonnějšími motory o objemu 1,8 a 2,0 l.

Komfortní a rychlé sedany této modelové řady zazna-  
menaly výrazný obchodní úspěch a dodaly modrobilé značce  
nový elán i prestiž.

V březnu 1966 slavil v Ženevě premiéru kompaktněj-  
ší model BMW 1600-2 s lehce zkráceným rozvorem a lehčí  
dvoudverovou karoserii. Byl prvním z řady dvoudverových  
kompaktních, díky nimž získala značka BMW přízeň mladších  
a sportovněji zaměřených zákazníků. Decentně elegantní  
tvary dvoudverové karoserie navrhli designéři Georg Bert-  
ram a Manfred Rennen.



V ZÁŘI 1967 BYL PŘEDSTAVĚN KABRIOLET  
BMW 1600 S KAROSERIÍ BAUR

JEN OD ZÁŘI 1967  
DO LISTOPADU 1968  
SE VYRÁBĚL MODEL  
BMW 1600 TI



► Dvoudveřový vůz, jenž nesl na zádi zkrácené označení BMW 1600, měl pod kapotou řadový čtyřválec OHC o objemu 1 573 cm<sup>3</sup> a výkonu 85 k (63 kW) při 5 700 1/min spojený s plně synchronizovanou čtyřstupňovou převodovkou. Elektrická soustava pracovala zpočátku s napětím 6 V, až od září 1967 vůz dostal alternátor a elektroinstalaci 12 V.

Poháněná zadní kola byla nezávisle zavěšena na vlečených trojúhelníkových ramenech se šíkmou osou kívání opatřených vinutými pružinami. Vpředu byla spodní příčná ramena a svislé vzpěry McPherson s vinutými pružinami. Řízení se šnekem a kladkou vyžadovalo 3,75 otáček volantu mezi krajními polohami.

Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, od září 1968 dvouokruhové s podtlakovým posilovačem. Třináctipalcová kola nesla bezdušové pneumatiky 6,00 S 13, za příplatek se montovaly radialky 165 SR 13.

Tudor BMW 1600-2 s rozvorem náprav 2,50 m a rozchodem kol 1,33 m vpředu i vzadu byl dlouhý 4,23 m, široký 1,59 m

a v nezatíženém stavu vysoký 1,41 m. V zádi měl 450 l prostoru pro zavazadla a palivovou nádrž o objemu 46 l. Vykazoval pohotovostní hmotnost 940 kg, celková hmotnost měla hodnotu 1 320 kg.

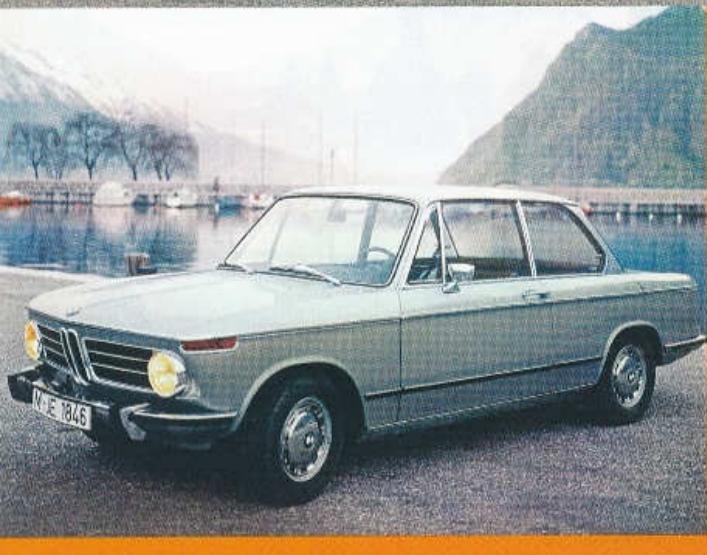
Pětimístný vůz dosahoval největší rychlosti 160 km/h a podle tehdejší německé normy DIN spotřeboval průměrně 9,9 l benzínu na 100 km. V praxi to věká bylo spíš 10 až 12 l.

V září 1967 byl na frankfurtském autosalonu představen čtyřmístný kabriolet BMW 1600 s karoserií upravenou ve stuttgartské karosérni Baur. Další novinkou byl tudor BMW 1600 ti s motorem 1 573 cm<sup>3</sup> osazeným dvěma dvojitými karburátory a vyladěným na 105 k (77 kW) při 6 000 1/min. Z 0 na 100 km/h sprintoval za 11 s a dosahoval největší rychlosti 175 km/h, za příplatek mohl dostat pětistupňovou převodovku. Vyráběl se jen do podzimu 1968, podle továrních záznamů jich vzniklo 8 835.

Mimořád: označení ti zavedla už v roce 1952 Alfa Romeo u svého rychlého sedanu 1900 TI a v podobě ti o pět let později u modelu Giulietta ti. Zkratku z italského „turismo internazionale“ si mnichovská značka prostě vypůjčila...



◀ V LEDNU 1968 DEBUTOVAL  
MODEL BMW 2002  
S DVOUPLITOVÝM MOTOREM



◀ OBCHODNĚ  
NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ  
BMW 2002 V PROVEDENÍ  
Z LET 1971 AŽ 1973



Dvoudveřové vozy BMW 1600 si rychle získaly oblíbku i v USA a tamější dovozce Max Hoffmann ve snaze rozšířit nabídku žádal továrnu o model s výkonnějším motorem. BMW 1600 ti však nepřicházelo v úvahu, jeho dvoukarburátorový motor nesplňoval americké emisní předpisy platné od sezony 1968.

Šéf vývoje motorů Alexander von Falkenhausen a ředitel produktového plánování Helmut Werner Bönsch měli řešení po ruce: montáž dvoulitrového čtyřválce používaného ve větším sedanu BMW 2000. Oba dva si již dříve, každý na vlastní pěst, nechali do svého dvoudveřového vozu vestavět motor 1 990 cm<sup>3</sup> a s výsledkem byli náramně spokojeni.

V lednu 1968 tak debutoval nový dvoudveřový model BMW 2002 určený pro americký i evropský trh. Pod kapotu dostal čtyřválec 1 990 cm<sup>3</sup>, jenž s jedním karburátorem dával 100 k (74 kW) při 5 500 1/min. Standardně byl spojen se čtyřstupňovou manuální převodovkou, za příplatek výrobce nabízel pětistupňovou převodovku a od září 1969 také třístupňovou automatickou ZF.

Dvoulitrový model dokázal vyvinout rychlosť přes 170 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za necelých 11 s a běžně spotřeboval 10 až 12 l benzínu na 100 km. Stal se nejprodávanějším vozem řady 02, do roku 1976 jich vzniklo celkem 337 tisíc.

V září 1968 byl uveden na trh model BMW 2002 ti s motorem 1 990 cm<sup>3</sup> osazeným dvěma dvojitými karburátory a nastaveným na 120 k (88 kW) při 5 500 1/min. Vůz o hmotnosti 990 kg dosahoval největší rychlosti 185 km/h a z 0 na 100 km/h sprintoval za rovných 10 s. Byl ovšem živnivější – průměrně spotřeboval 13 l benzínu Super na 100 km. Do roku 1971 opustilo továrnu jen 16,5 tisíc vozů v tomto provedení.

Vozy BMW řady 02 zaznamenaly řadu změn počátkem roku 1971. V lednu měl na bruselském autosalonu premiéru model BMW Touring 2000 ti s novou zadní partí karoserie, jejíž tvary vznikly v turinském studiu Bertone. Šíkmá záď byla opatřena nahoru vyklápěcími dveřmi s prahem nad zadním čelem karoserie, dvě samostatná zadní sedadla bylo možné sklopit kupředu a zvětšit tak objem zavazadlového prostoru. ▶



◀ TŘETÍ DVEŘE  
MODELU  
TOURING BYLY  
VYBAVENY  
DVOJICÍ  
PLNOVÝCH  
VZPER



BMW 2002 tii s nově  
tvarovanou zadní  
s obdélníkovými světly (1973)

KABRIOLET BMW 2002  
S OCHRANNÝM OBLOUKEM  
S KAROSERIÍ BAUR (1974)

► Touring měl lehce zkrácený zadní převis, jeho celková délka nepřevyšovala 4,11 m.

Nový model se představil s novou verzí čtyřválce 1990 cm<sup>3</sup>, která díky vstřikování paliva Kugelfischer dávala 130 k (96 kW) při 5 800 1/min. Vůz s pohotovostní hmotností 1 030 kg uháněl rychlosť až 190 km/h a z 0 na 100 km/h uměl zrychlit za 9,4 s. Palivová nádrž měla objem zvětšený na 52 l, což stačilo asi na 400 km jízdy.

Touring jako první dostal řadu prvků výbavy, které se od dubna 1971 rozšířily i na všechny ostatní modely řady 02. Byly to nárazníky s prýžovou lištou, zadní na bocích prodloužené až k výrezu zadního blatníku, ochranné lišty na bocích karoserie, nová palubní deska a volant se třemi příčkami a kruhovým středem.

Nabídka motorů rozšířil na jaře 1971 čtyřválec 1 766 cm<sup>3</sup> s jedním karburátorem a výkonem 90 k (66 kW) při 5 250 1/min nabízený ve spojení se čtyřstupňovou manuální převodovkou.

Od jara 1971 nesly dvoudveřové modely se stupňovitou zadní zádí označení BMW 1602, 1802 a 2002, modely s třetími dveřmi v šikmé zadní pak BMW Touring 1600 a 2000, přičemž nejvýkonnější dvoulitrové verze se vstřikováním zdobil dodatek tii. Od září 1971 byl k mání

i třídveřový Touring 1800, naopak Touring 1600 v září 1972 z nabídky v tichosti zmizel.

V sezóně 1973 bylo označení třídveřových modelů sjednoceno a tudory, automobilka je nabízela coby BMW 1802 Touring, 2002 Touring a 2002 tii Touring.

Připomeňme, že v první polovině roku 1971 ještě karosárna Baur vyráběla kabriolety řady 02 bez bezpečnostního oblouku. Od podzimu 1967 do léta 1971 zhотовila téměř 1 700 otevřených vozů s motorem 1573 cm<sup>3</sup> a v roce 1971 také dvě stovky kabrioletů typu 2002 s dvoulitrovým motorem.

Mezitím však byl už v únoru 1971 na autosalonu v Amsterdamu představen kabriolet BMW 2002 opět karosovaný stuttgartskou firmou Baur, tentokrát však opatřený bezpečnostním obloukem odlehčený malým okénkem. Do konce roku 1975 karosárna Baur zhотовila 2 300 kabrioletů v této úpravě.

Poslední výraznější inovaci prošla řada 02 v srpnu 1973, kdy dostala masku z černého plastu a modely se stupňovitou zadní nově zadní čelo karoserie s obdélníkovými sdruženými světly, zatímco vozy Touring si zachovaly kruhová zadní světla. Tudory se při této

JEDEN Z PRVNÍCH EXEMPLÁRŮ  
BMW 2002 TURBO NA SNÍMKU  
Z LÉTA 1973



ROZŠÍŘENÉ BLATNÍKY  
A SPOILERY VPŘedu I VZADU  
ZDOBILY BMW 2002 TURBO

POSLEDNÍ Z ŘADY SLAVNÝCH  
KOMPAKTŮ: BMW 1502 Z LET 1975  
AŽ 1977



příležitosti dočkaly nádrže zvětšené na 50 l. Modernizaci prošla i pa-  
lubní deska, novinkou byl volant se čtyřmi příčkami a velkoplošným  
středem z pěnového plastu.

V září 1973 vyvolał nemálo vzruchu nabroušený model BMW 2002 Turbo poháněný čtyřválcem 1990 cm<sup>3</sup>. Motor opatřený vstřikováním paliva Kugelfischer a přeplňovaný turbodmychadlem KKK poháněným výfukovými plyny dával výkon 170 k (125 kW) při 5 800 1/min. Automobilu o hmotnosti 1 440 kg uděloval maximální rychlosť 210 km/h a umožňoval mu sprintovat z 0 na 100 km/h za 8 s.

Zvenku se tento model odlišoval rozměrným předním spoilerem, „křidélkem“ na víku zavazadelníku a rozšířenými blatníky kryjícími kola obutá do pneumatik rozměru 185/70 HR 13. První vozy měly na čelním spoileru zrcadlově převrácený nápis 2002 turbo, aby řidič jedoucí před nimi poznal ve zpětném zrcátku, s kým má tu čest. Po protestech organizací usilujících o bezpečnost silničního provozu musel výrobce od této ozdoby upustit.

BMW 2002 Turbo mělo smůlu, přišlo na trh v době palivové krize a v atmosféře, která nepřála rychlým a živním vozům pro radost.

Do konce roku 1974 továrnu opustilo jen 1 670 exemplářů 2002 Turbo, z nichž každý přežívající je dnes vyhledávaným sběratelským objektem.

Už v létě 1974 byla ukončena výroba modelů Touring, které si navzdory pohledně a prakticky řešené zádi neziskaly oblibu tudorů řady 02. Celkem bylo vyrobeno 31 tisíc vozů Touring, z nichž téměř tři čtvrtiny poháněl dvoulitrový motor, včetně necelých šesti tisíc v provedení tři se vstřikováním a tisicovky s automatickou prevodovkou.

Počátkem roku 1975 byl uveden na trh úsporný model BMW 1502, který pod kapotu dostal čtyřválec 1 573 cm<sup>3</sup> se sníženým stupněm komprese, jenž mohl konzumovat levnější benzín Normal. Motor dával výkon 75 k (55 kW) při 5 800 1/min a spolu se čtyřstupňovou manuální prevodovkou umožňoval tudorů o hmotnosti 980 kg dosahovat rychlosť přes 155 km/h.

Od května 1975 se rozblížila výroba vozů BMW řady 3 (E 21), zatímco produkce většiny zbývajících modelů řady 02 byla ukončena na přelomu let 1975 a 1976. Jen vozy BMW 1502 se vyráběly ještě o rok déle, do jara 1977 jich vzniklo téměř 73 tisíc. ▶