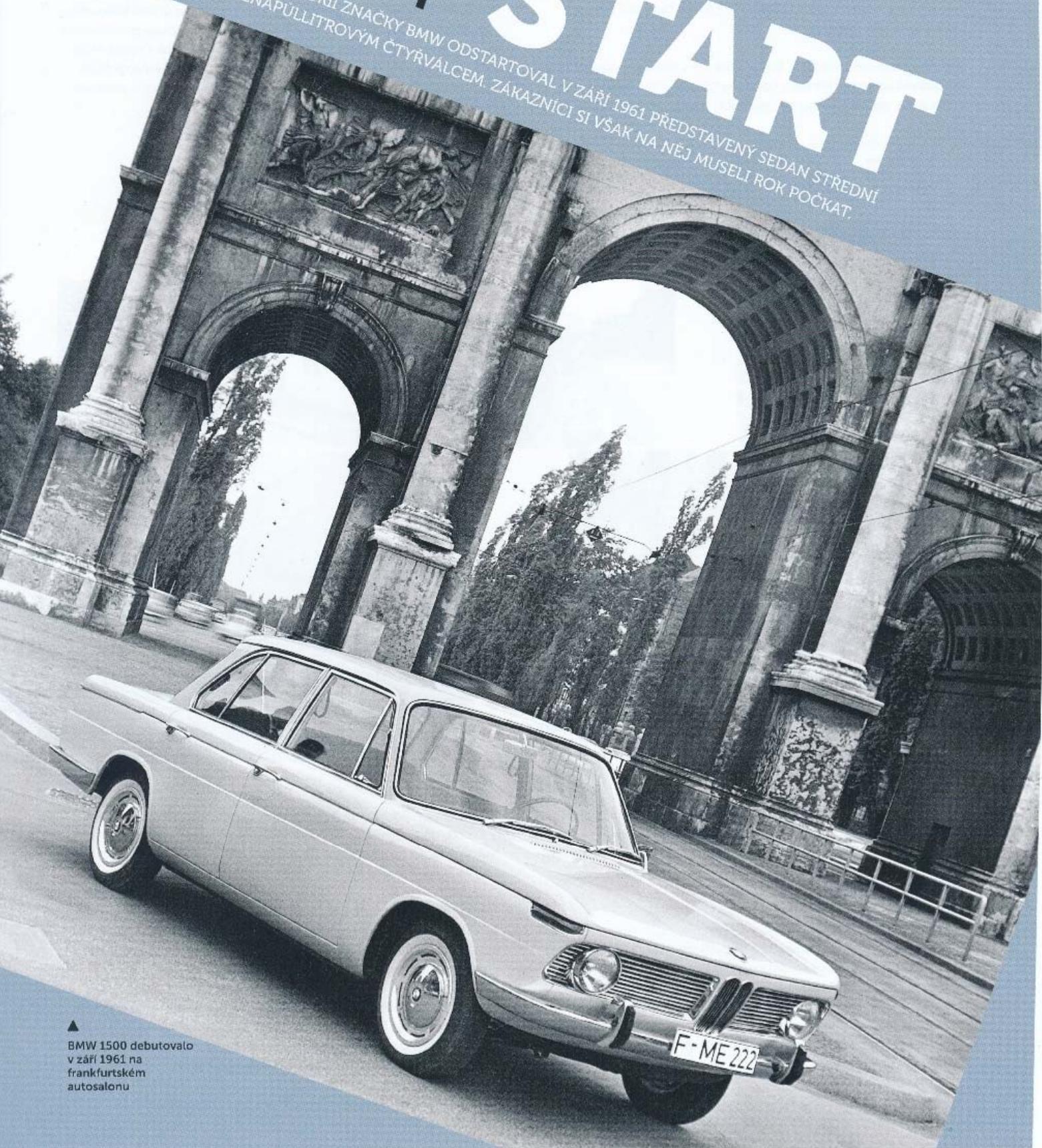


NOVÝ START

NOVOU ERU V HISTORII ZNAČKY BMW ODSTARTOVAL V ZÁŘÍ 1961 PŘEDSTAVENÝ SEDAN STŘEDNÍ TŘÍDY S JEDENAPULTROVÝM ČTYŘVALCEM. ZAKAZNICI SI VŠAK NA NĚJ MUSELI ROK POCKAT.



BMW 1500 debutovalo
v září 1961 na
frankfurtském
autosalonu



◀ Ideální automobil pro ideální německý pár z počátku sedmdesátých let

Moderní klasika

Koncem padesátých let balancovala automobilka BMW nad propasti bankrotu, její majoritní akcionář Herbert Quandt ji jen s námahou udržel nad vodou. Bylo jasné, že dosavadní výrobní program lidových vozitek Isetta a BMW 600, malých automobilů BMW 700 se vzděláním chlazeným dvouvalcem v zádi a velkých barokně tvarovaných vozů s motory V8 nemůže značce zajistit budoucnost.

V západní části Německa v té době utěšeně stoupala životní úroveň, příslušníci středních vrstev už si mohli dovolit o poznání víc než Volkswagen Brouk, bylo tedy namísto nabídnout jim kvalitní a moderně řešený automobil střední třídy. Poprvé se objevil na veřejnosti v září 1961 na frankfurtském autosalonu, nesl označení BMW 1500 a vyvolal velký zájem publika i potenciálních zákazníků. Výrobce pro něj začal používat pojmenování „Neue Klasse“ a byl skutečně představitelem nové automobilové třídy.

Vnější tvary 4,5 m dlouhé samonosné karoserie navrhl italský stylist Giovanni Michelotti a do finální podoby dovedl tým mnichovských designérů, který řídil Wilhelm Hofmeister. Ten dal vozu typickou tvář s tradičními „ledvinkami“ a v příštích desetiletích mnohokrát

opakovou malíčkost – negativně seseknutý spodní roh okna v zadních dveřích.

Moderně řešený vůz klasické koncepce, jehož vývoj vedl Fritz Fiedler, měl vpředu spodní příčná ramena a svislé vzpěry McPherson s vinutými pružinami a souosými tlumiči. Poháněná zadní kola byla nezávisle zavěšena na trojúhelníkových ramenech se šíkmou osou kyvání doplněných vinutými pružinami a vně za nimi umístěnými tlumiče. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubenové, čtrnáctipalcová kola nesla pneumatiky 6,00 x 14, případně radiální 165 SR 14.

Pod plochou přední kapotou se skryval kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHC s pětkrát uloženým klikovým hřidelem, který navrh Alexander von Falkenhausen. Motor podélně uložený nad přední nápravou byl z prostorových důvodů skloněny o 30° vpravo.

Při premiéře v září 1961 výrobce udával výkon 75 k (55 kW) při 5500 1/min, sériové provedení se zvýšeným stupněm komprese se mohlo pochlubit výkonem 80 k (59 kW) při 5700 1/min a velmi příznivým průběhem točivého momentu s maximem 117 N.m př. ▶

Ve sportovním duchu: BMW 1500 bylo opravdovou trefou do černého



Na velmi dobré jízdní vlastnosti se dala nalákat i dámská klientela



Decentně elegantní zevnějšek BMW 1500 měl v sobě italské geny

► 3000 1/min. Na motor navazovala plně synchronizovaná čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou na středním tunelu.

Automobil s rozvorem náprav 2,55 m poskytoval dostatek místa pěti cestujícím. Samostatná přední sedadla se dala posouvat v podélném směru v rozmezí 150 mm, vzadu bylo nedělené 1375 mm široké sedadlo. Palubní deska se tehdy ještě obešla bez otáčkoměru, stačil rychloměr s počítadlem ujetých kilometrů, hodiny a sdružený přístroj.

Sedan dlouhý 4,50 m, široký 1,71 m a vysoký 1,45 m, v zádi měl za zadními sedadly prostor o objemu 600 l, pod jehož dvojitým dnem bylo vodorovně uložené náhradní kolo. Vůz vykazoval pohotovostní hmotnost 1060 kg, dosahoval největší rychlosti 150 km/h a z 0 na 100 km/h dokázal zrychlit za necelých 17 s. Spotřeboval 10 až 11 l benzínu Super na 100 km, palivová nádrž v zádi měla objem 53 litrů.

Zimní idylka: sedan BMW 1500 si vzdí statečně i na ujetém sněhu



Bez otáčkoměru: vlevo rychloměr, uprostřed hodiny, vpravo sdružený přístroj



Jemná chromovaná lišta obepínala záď až k výdechům větrání kabiny



Pro BMW 1500 a jeho pozdější sourozence byla v továrně v Mnichově-Milbertshofenu postavena nová výrobní hala. Počátkem června 1962 si vozy „Neue Klasse“ poprvé vyzkoušeli novináři, výroba však začala až v říjnu, kdy se také svých automobilů dočkali první řadovi zákazníci.

Sedany i kupé

Do konce roku 1962 továrnu opustilo jen málo přes 1700 nových sedanů, v roce 1963 už se produkce vyhoupla na 28 tisíc aut. Necelou třetinu z tohoto počtu tvořily sedany BMW 1800 vyráběné od podzimu 1963 a vybavené motorem o objemu 1773 cm³ se zvětšeným zdvihem i vrtáním. Dával výkon 90 k (66 kW) při 5250 1/min a vozu uděloval maximální rychlosť 160 km/h. Není divu, že tento model už byl standardně vybaven posilovačem brzd.



Predávání nových vozů
BMW 1500 zástupcům
značky v roce 1962

V září 1963 byl na frankfurtském autosalonu představen i sportovně laděný sedan BMW 1800 TI, jenž se měl stát základem pro „ostře“ závodní verze. V zákaznickém provedení měl motor 1773 cm³ se zvýšeným stupněm komprese a dvěma dvojitými karburátory vyladěny na 110 k (81 kW) při 5800 1/min. Uháněl rychlostí až 175 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládal za 11 s, takže mu sedělo označení TI, zkratka z italského Turismo Internazionale. Výroba tohoto modelu začala v únoru 1964.

Koncem roku 1964 začala továrna nabízet – pouze závodníkům s příslušnou licencí – nabroušenou verzi BMW 1800 TI/SA, kterých zhotovila dvě stovky. Vůz měl výkon motoru zvýšený na 130 k (96 kW) při 6100 1/min, dostal pětistupňovou převodovku, přimější řízení s jen třemi otáčkami volantu a lehce snížený podvozek s tvrdším odpružením. Dokázal flirtovat s rychlosťí 190 km/h a z 0 na 100 km/h akceleroval za 9 s.

Mezitím se už od jara 1964 vyráběl sedan BMW 1600, který postupně nahradil původní „patnáctistovku“. Měl motor převrtaný na 1573 cm³, výkon lehce zvýšený na 83 k (61 kW) při 5500 1/min a dosahoval rychlosti 155 km/h.

V červnu 1965 bylo představeno čtyřmístné kupé BMW 2000 C/CS s dvoudveřovou karoserií v americkém stylu hardtop, bez středních sloupků, jejíž linie vytvořil Giovanni Michelotti. Výrobu karoserii i finální montáž zajišťovala firma Karmann v Osnabrücku. Kupé mělo stejně jako sedan rozvor 2,55 m, bylo dlouhé 4,53 m, široké 1,68 m a vysoké jen 1,36 m.

Děle než půl roku před sedanem se kupé mohlo pochlubit dvoulitrovou verzí čtyřválcí OHC nabízenou ve dvou variantách. Motor o objemu 1990 cm³ osazený jedním karburátorem dával rovných ►



BMW 1800 TI při
dvanáctihodinovce
na Nürburgringu
v sezóně 1964

BMW 2000 TI v depu
závodu 24 hodin ve
Spa-Francorchamps
1966





▲ V červnu 1965 debutovalo kupé BMW 2000 CS s karoserií Karmann

► 100 k (74 kW) při 5500 1/min a zákazník si k němu místo čtyřstupňové manuální převodovky mohl objednat třístupňovou automatickou ZF s voličem na středním tunelu. Tuto možnost s označením CA využila většina těch, kdo se rozhodli pro kupé s tímto motorem. Mimořádem – do zámoří, ale i do některých dalších zemí se kupé BMW 2000 CA vyvážela se čtyřmi kruhovými světlomety místo původních zaoblených optických bloků.

Kupé označené jako BMW 2000 CS poháněl čtyřválec 1990 cm³ opatřený dvěma dvojitými karburátory a nařaděný na 120 k (88 kW) při 5500 1/min. Ten se dodával pouze se čtyřstupňovou ručně řazenou převodovkou, kupé uděloval největší rychlosť 185 km/h a umožňoval mu sprintovat z 0 na 100 km/h za 12 s. Spotřeba kolem 13 až 15 l benzínu Super byla prakticky stejná, jako u slabšího modelu s automatickou převodovkou.

Počátkem roku 1966 přibyl sedan BMW 2000 s obdélníkovými světlomety

V tomto provedení se sedan BMW 1800 vyráběl až do roku 1971

Sedan BMW 1800 ročníku 1969 s matově černými mřížkami v masce



Pestrá paleta

Koncem ledna 1966 se dočkali ti, kdo chtěli mít dvoulitrový motor ve čtyřdveřové karoserii. Komfortní cestovní sedan BMW 2000 se čtyřválcem 1990 cm³ o výkonu 100 k (74 kW) se vyznačoval novou přidí s obdélníkovými světlomety a zadí s vodorovně orientovanými skupinovými světlíky, zatímco sportovnější pojatý model BMW 2000 TI s motorem o výkonu 120 k (88 kW) si vpředu zachoval kruhová světlá. Dvoulitrový čtyřválec nařaděný na 120 k (88 kW) se od července 1966 montoval i do sedanu BMW 2000 Tilux s obdélníkovými světlometry a bohatší výbavou.

Od jara 1966 se vedle sedanů vyráběly i kompaktnější dvoudveřové vozy, o těch se ještě zmínime zvlášť. V dubnu 1966 byla ukončena výroba sedanu BMW 1600. Nabídka čtyřdveřových modelů prošla řadou změn v sezóně 1968. V létě 1968 dostaly všechny vozy



dvouokruhovou brzdovou soustavu, z ceníku zmizely modely BMW 1800 TI a 2000 TI.

Sedan BMW 1800 dostal v téže době nový motor s větším vrtáním a kratším zdvihem, který z objemu 1766 cm³ dával výkon 90 k (66 kW) při 5250 1/min. Stejně jako dřívější čtyřválec i tento mohl být místo se čtyřstupňovou manuální převodovkou spojen s třístupňovou automatickou ZF. Nadále pokračovala výroba sedanů BMW 2000 a BMW 2000 Tilux s obdélníkovými světlomety a dvoulitrovým motorem naladěným na 100 a 120 k (74 a 88 kW). První z nich mohl dostat již zmíněnou třístupňovou samočinnou převodovku.

V létě 1969 byla ukončena výroba kupé BMW 2000 C (resp. CA) a 2000 CS, celkem jich vzniklo necelých 12 tisíc, z toho čtvrtina s jednokarburátorovým motorem. Koncem roku 1969 byl představen sedan BMW 2000 tii, jehož čtyřválec 1990 cm³ dával s pomocí vstřikování paliva Kugelfischer výkon 130 k (96 kW) při 5800 1/min. Vůz obutý do pneumatik 175 HR 14 uháněl rychlosť přes 185 km/h a zrychloval z 0 na 100 km/h za 11 s. Od jara 1970 v nabídce nahradil model BMW 2000 Tilux, kvůli poměrně vysoké ceně se však příliš neprodával. Do léta 1972 si sedan BMW 2000 tii pořídily necelé dva tisíce zákazníků.

Model BMW 1800 si až do jara 1971 zachoval kruhové světlometry, do ukončení výroby v témže roce pak měl stejnou příď, jako BMW 2000.

Sedany s dvoulitrovým motorem osazeným jedním karburátorem se jako poslední zástupci této fády vyráběly do léta 1972. Podle továrních záznamů vzniklo v letech 1962 až 1972 přes 364 tisíc automobilů BMW 1500 až 2000 známých coby „Neue Klasse“, z nichž prakticky stejných 165 tisíc připadlo na sedany vybavené motory 1,8 a 2,0 L, zatímco vozů poháněných čtyřválci 1,5 a 1,6 l bylo jen 24 a 10 tisíc.

Kompakty

V březnu 1966 měl v Ženevě premiéru kompaktnější model BMW 1600-2. Konstrukčně navazoval na stávající čtyřdveřové vozy, měl ovšem kratší rozvor 2,50 m a nově tvarovanou dvoudveřovou karoserii dlouhou 4,23 m. Pod kapotu dostal čtyřválec 1573 cm³ o výkonu 85 k (63 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou.

V září 1967 debutoval sportovně laděný tudor BMW 1600 TI, jehož dvoukarburátorový motor se zvýšeným stupněm komprese dával 105 k (77 kW) při 6000 1/min. Vyráběl se jen do podzimu 1968, mezičím převzal vládu dvoulitrový model BMW 2002.

O něm a jeho sourozencích z oblíbené řady 02 ale zase až někdy příště. ◀

Dvoudveřové modely řady 02 měly původně kruhová zadní světla



Jen od září 1967 do listopadu 1968 se vyráběl tudor BMW 1600 TI