

BMW 1800



L'opinion de la presse sur la 1800

«Celui qui voyage beaucoup et ne craint pas la vitesse préfère la BMW 1800. On s'aperçoit très vite qu'elle a été mise au point par des gens qui, tout en conduisant avec plaisir et intelligence, ont l'amour de la vitesse.»

REYER BUNDESSHAU

«Le châssis de cette voiture se caractérise par des débattements exceptionnellement importants, une suspension élastique ni trop molle, ni trop dure avec amortissement rigide et par une géométrie du mouvement des roues étudiée avec soin.»

AUTO TOURING, AUTRICHE

«Sans aucune hésitation, nous pouvons commencer par dire que la conduite intérieure BMW 1800 est une des meilleures voitures du monde et très certainement une des plus remarquables parmi celles existant dans ce pays. C'est le genre de voiture qui — vu sa finition — ne peut

venir que d'un petit constructeur comme beaucoup d'autres voitures de réelle valeur».

CAR, AFFICHE DU SUO

«Bien peu de voitures, parmi celles qui sillonnent les autoroutes allemandes, peuvent prétendre être plus rapides...»

AUTO MOTOR UND SPORT

«Cette 1800 m'a vivement impressionné! Une voiture rapide, un véhicule très sûr: rien à craindre, si l'on doit freiner brusquement dans un virage, à première vue parfaitement anodin et qu'on a abordé à trop grande vitesse. Des techniciens avisés ont su conférer à cette voiture, déjà excellente et rapide, une sécurité remarquable.»

DER WELT

«Bien que très sportive de par ses performances la BMW 1800 n'est pas uniquement une voiture de compétition. C'est une voiture qui plaira beaucoup à tous les automobilistes dont le violon d'Ingres est la conduite — et qui s'en orgueillissent donc de conduire vite et bien.»

THE MAIL POST, HAMBURG

«En mettant au point son châssis, BMW n'a ménagé, ni les recherches, ni l'argent. Aussi, cette voiture intéresse-t-elle les conducteurs qui ne peuvent s'offrir une voiture de sport,

mais aussi ceux qui, moins pressés, attachent une importance particulière à disposer d'une excellente marge de sécurité.»

WOLFF MOTOR NEWS

«L'embouteillage actuel de la circulation nécessite, en tout premier lieu, qu'une voiture soit susceptible de démarrer extrêmement rapidement. La vitesse de pointe joue un rôle secondaire. La BMW 1800 offre cependant les deux possibilités.»

DER AUTO

«Si le programme de fabrication de la BMW 1800 est surtout axé sur les caractéristiques sportives de cette voiture, ce n'est que dans la mesure où elles apporteront une marge de sécurité encore plus grande. On n'a pas négligé pour autant les autres valeurs utiles qui caractérisent une voiture et en même temps on a su réaliser un véhicule de classe.»

DER AUTOMOBIL-INTERESSANT

«Sur route, le moteur, bien servi par l'échelonnement de la boîte de vitesses, manifeste avec un égal bonheur des dispositions familiales et sportives que l'état des routes extrêmement varié, durant notre essai: soleil, neige, verglas et enfin pluie, nous a permis de nuancer à loisir. A dire vrai, c'est en conduite rapide, très rapide, que la voiture découvre sa véritable personnalité.»

L'AUTOMOBILE



L'usine BMW fondée en 1916 était initialement destinée à la fabrication des moteurs d'avions. L'aviation doit la plupart de ses grands succès à la sûreté légendaire des groupes propulseurs BMW. Le Ju 52 lui-même – l'avion le plus sûr qui ait jamais été construit – était équipé de moteurs BMW. Une bonne partie de cette expérience et de cette tradition se retrouve dans le moteur de chaque BMW 1800 quittant l'usine de Munich.



Une voiture rapide
nécessite de bons freins.
La combinaison des
freins à disque et à tam-
bour sur la BMW 1800
offre une sécurité
presque deux fois plus
grande que celle exigée
par la loi. Le servo-frein
monté en série permet
un dosage rigoureux
du freinage et ne
nécessite qu'une action
réduite sur la pédale
de frein.





La BMW 1800 est une voiture rapide. Elle passe de 0 à 100 km/h en 13,2 sec. Vitesse de pointe: 160 km/h. Même aux régimes élevés, le moteur dispose encore d'une grande réserve de puissance. De longs parcours, effectués à la vitesse de 120 km/h, n'utilisent qu'à peine la moitié des possibilités maxima de la voiture.

Le levier au plancher permet un passage rapide des vitesses et donne vraiment l'impression d'une commande directe des vitesses. L'échelonnement de la boîte à 4 vitesses et la haute élasticité du moteur ménagent une réserve de puissance permettant de faire face à toute situation imprévue; démarrage en lère foudroyant, permettant un dégagement rapide dans les embouteillages; possibilité d'affronter les pentes les plus raides en 2ème; dépassement immédiat en 3ème; et vitesse maximum sur route libre en 4ème.



Plus la circulation est dense et plus le bon conducteur sollicitera la boîte de vitesses pour obtenir à chaque instant le couple moteur maximum. L'intensité de la circulation urbaine actuelle nécessite déjà 5 changements de vitesse par minute. Donc toutes les 12 secondes, le conducteur devra lâcher l'accélérateur, débrayer, changer de vitesse, embrayer et accélérer et ceci précisément au moment où le rythme de la

circulation exige son entière attention. Pour cette raison, BMW a spécialement mis au point sur ses voitures



le ZF Automatic: fluid-drive hydrodynamique avec engrenage planétaire à 3 rapports. Les vitesses sont automatiquement changées au moment le plus favorable, compte tenu de la vitesse de conduite et de la position de la pédale d'accélération. Deux positions de levier au choix, pouvant être actionnées individuellement, sont prévues en supplément pour des conditions particulières d'utilisation (pentes raides en épingle à cheveux, en montée et en descente, en cas de vitesse réduite à l'intérieur d'une colonne de voitures et en cas de freinage rapide). Les temps d'accélération sont au moins comparables à ceux de la boîte normale 4 vitesses manœuvrée à la main! Votre conduite sportive n'en souffre nullement: l'Automatic ZF vous décharge simplement de toute manipulation et vous laisse entièrement libre pour l'action.





Les utilisateurs:

58% comportant entreprises,
artisans indépendants et
commerçants

15% comportant médecins,
architectes, ingénieurs et
juristes

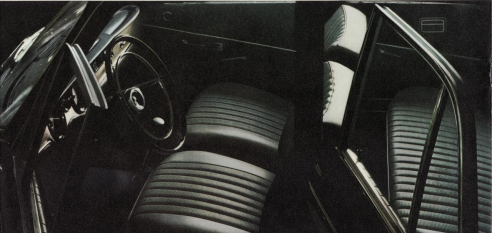
25,3% parmi lesquels direc-
teurs, fondateurs de pouvoir,
employés de commerce et
techniciens

1,7% divers

(Etude comparée des ache-
teurs du 1/3/64 au 1/3/65).









Moteur:

4 cylindres en ligne, 4 temps, avec arbre à came en tête et vilebrequin à 5 paliers. Chambre de combustion et cuve de turbulence sphérique avec soupapes inclinées en V, refroidissement par eau, graissage par circuit d'huile sous pression par pompe à engrenage et filtres d'huile Micronic.

Cylindrée/Courses/Mélange:

1773 cm³/80 mm/94 mm

Puissance:

80 CV DIN à 5200 t/m., 102 CV SAE à 5600 t/m.

Coupler:

14,6 mkg à 2000 t/m.

Rapport volumétrique:

9,8:1

Caractéristiques:

Volée inversée avec pompe de reprise et papillon d'étranglement primaire.

Allumage:

avec correction automatique de l'avance par dépression et régulateur centrifuge.

Boîte de vitesses:

4 vitesses entièrement synchronisées. Démultiplication: Série 3,016 — Série 2,67 — Série 1,33 — 4ème 1,0 — AR 4-153.

Sur demande, boîte de vitesses automatique: fluid-drive hydrodynamique avec engrenage planétaire à 3 rapports.

Démultiplication Pont arrière:

4,22:1

Suspension des roues:

à l'avant: essieu à jantes de force à ressort avec bras oscillants transversaux, amortisseurs over-damped, débattement 170 mm à l'arrière: roues indépendantes guidées par bras obliques longitudinaux montés sur ressorts hélicoïdaux avec courrois d'air additionnel. Débattement 180 mm, 2 amortisseurs. Amortisseurs hydrauliques à double effet.

Direction:

Système Germaine ZF avec vis glissière et galet, barre d'accouplement à 3 éléments, rapport 17,58:1.

Presses:

6,00-5,94 sans chambre à air. Sur demande, presses à épaulement 165 SR 14 avec chambre à air.

Frein à pied:

servo-frein à double effet à l'avant; freins à disque à l'arrière avec rétrofreinage automatique du lev.

Diamètre des disques: 264 mm

à l'arrière; freins à tambour. Simples auto-ajusteurs.

Diamètre: 260 mm

Équipement électrique:

Dynamo 6 Volts, 200/300 Watts, Batterie 77 Ah.

Carrosserie:

monocoque, tout acier, soudée sur planforme, construction légère, 4 portes.

Largeur d'acès à l'avant:

850 mm, à l'arrière: 867 mm.

Glaces:

4 glaces à manivelle s'effaçant totalement, à l'avant 2 collecteurs.

Séjants:

à l'avant séparés, réglables en couchettes, à l'arrière banquette.

Largeur à hauteur des épaules: avant 1340 mm, arrière 1300 mm.

Coffre à bagages:

capacité approximative 600 dm³.

Pond plat:

Chauffage:

Chauffage à air à grand rendement constant, par mélange d'air frais et d'air chaud avec réglage efficace de la température. Ventilateur électrique à 2 vitesses.

Coler:

Longueur 4500 mm, largeur 1710 mm, hauteur 1400 mm, empattement 2800 mm, voie avant 1300 mm, voie arrière 1360 mm. Poids à vide 1070 kg, charge utile 600 kg.

Vitesse maximum:

160 km/h.

Accélération:

de 0 à 100 km/h en 13,2 sec.

Consommation:

selon norme DIN 70838: 11 l aux 100 km à 110 km/h.

Sous réserve de modifications techniques et d'équipement.







En plus des qualités sportives qui caractérisent la BMW 1800, cette voiture présente un confort extraordinaire. On éprouve une impression de sécurité totale — que ce soit Monsieur ou Madame qui tiennent le volant, qu'on pilote soi-même ou qu'on se laisse conduire, qu'on soit installé dans un siège individuel à l'avant ou sur la vaste banquette arrière. Personne ne se dispute la meilleure place. Chacun a sa porte, son siège, remarquablement rembourré et un accoudoir pratique. Et tous disposent d'une vue excellente et jouissent d'un air frais et d'une température agréable.



Les mêmes qualités constructives qui ont fait la réputation de la BMW 1800 et lui ont permis de gagner de nombreux rallyes, lui confèrent une sécurité remarquable dans la circulation de tous les jours. Pour ne citer qu'un détail :

la suspension indépendante des roues sur des bras obliques longitudinaux est peut-être une solution onéreuse mais qui se révèle extraordinairement efficace pour résoudre les problèmes de guidage et de suspension des roues arrière. Grâce au dispositif «jambe à ressort» équipant la suspension avant, la voiture, même dans les virages les plus accentués, conserve un comportement neutre.

Même dans les situations extrêmes, soigneusement provoquées à titre d'essai et qui ne se présenteront jamais en circulation normale, cette voiture largement fait ses preuves.



Que vous l'achetiez
parce qu'elle dispose de
90 CV, permet
une vitesse de pointe de
160 km/h, passe de
0 à 100 km/h en 13,2 sec.,





ou parce qu'elle est dotée de 4 portes, 5 places, et d'un coffre d'un volume de 600 dm³ ... Vous achetez une BMW!



Stations-services BMW — 2.226* en Europe

(* au 1/5/1991)

Pour le plaisir de conduire — une BMW