

DER NEUE BMW 700 RS

Es ist immer der Standpunkt der Bayerischen Motoren Werke gewesen, den Einsatz von Fahrzeugen im Motorsport als eine besonders instruktive Vorentwicklung anzusehen, die vor allem der Erprobung von Einzelaggregaten unter Grenzbeanspruchung dient.

Wenn kürzlich beim Roßfeld-Bergrennen ein neuer BMW Sportwagen, der BMW 700 RS, am Start stand, so handelte es sich dabei um einen Versuch der Techniker von BMW, die Grenzen der Fahreigenschaften des BMW 700 in höheren Geschwindigkeitsbereichen zu erkunden. Aus dem gleichen Grund entstand ja im vergangenen Jahr der 60 PS BMW 700 GT, der die großen Reserven im Fahrgestell des BMW 700 zeigte.

Daß es sich tatsächlich nur um Versuche handelt, beweist die Tatsache, daß der BMW 700 RS zunächst ja in der Klasse der Rennsportwagen bis 1600 ccm starten muß und man sich damit naturgemäß keinerlei Chancen ausrechnen kann. Dabei ist es weiter interessant zu wissen, daß dieses Versuchsfahrzeug tatsächlich weitgehend aus serienmäßigen Teilen des BMW 700 gebaut wurde.

Technische Daten des BMW 700 RS

Motor: BMW Zweizylinder-Boxermotor, Viertakt, vor der Hinterachse liegend. **Motorkühlung:** Gebläseluft für Zylinder und Ölkühler. **Bohrung:** 78 mm. **Hub:** 73 mm. **Hubraum:** 697 ccm. **Verdichtungsverhältnis:** 9,8:1. **Leistung:** über 70 PS bei 8000 U/min. **Ventilsteuerung:** über Königswelle mit Kegelradantrieb zu den Einlaßnockenwellen, Auslaßnockenwelle von der Einlaßnockenwelle durch Kette getrieben, über Schleppebel auf die Ventile wirkend. **Schmiersystem:** Ölsumpf-Druckumlaufschmierung, Ölkühler. **Kraftstoffanlage:** mechanisch angetriebene Membranpumpe, Kraftstoffbehälter im Bug des Fahrzeuges. **Vergaser:** 2 Dell'Orto Rennvergaser. **Zündung:** Batterie-Doppelzündung.

Für den Motor wurde das **serienmäßige** Motorgehäuse verwendet. Das gleiche gilt für Ölpumpe, Ölkühler, Lüfterrad und Kraftstoffpumpe. Auch die Kurbelwelle ist ein Serienteil, jedoch wurde sie selbstverständlich besonders bearbeitet.

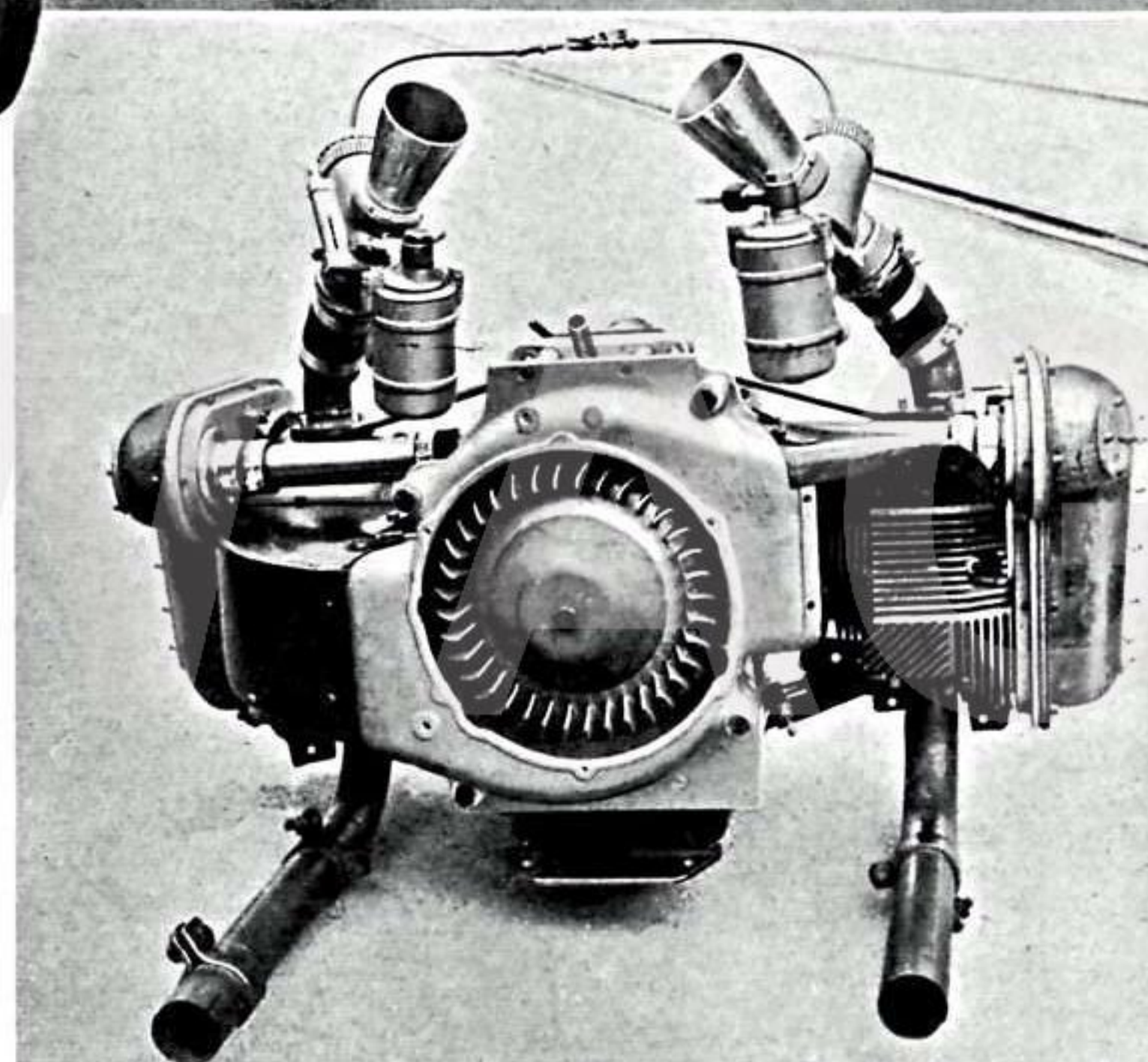
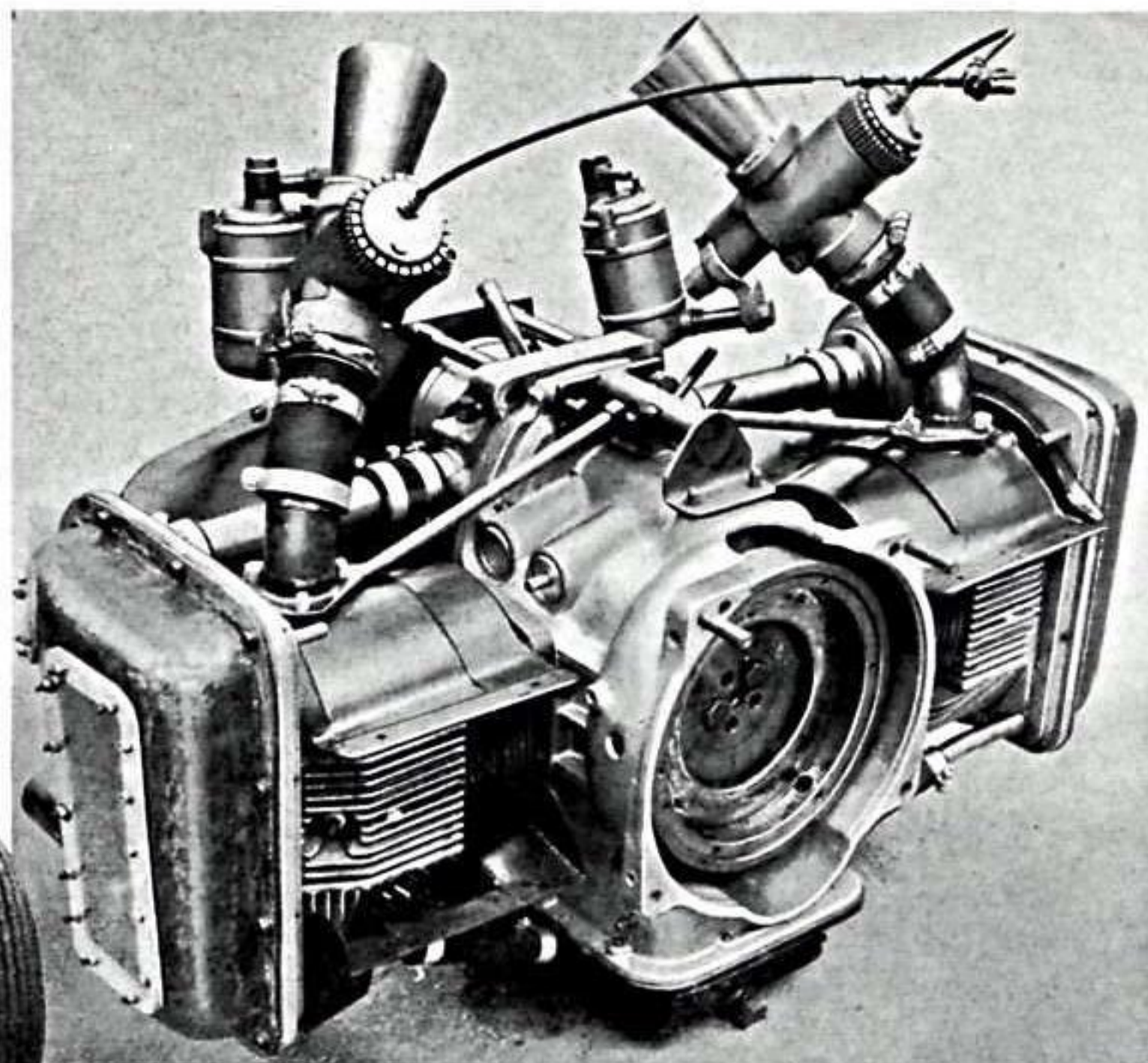
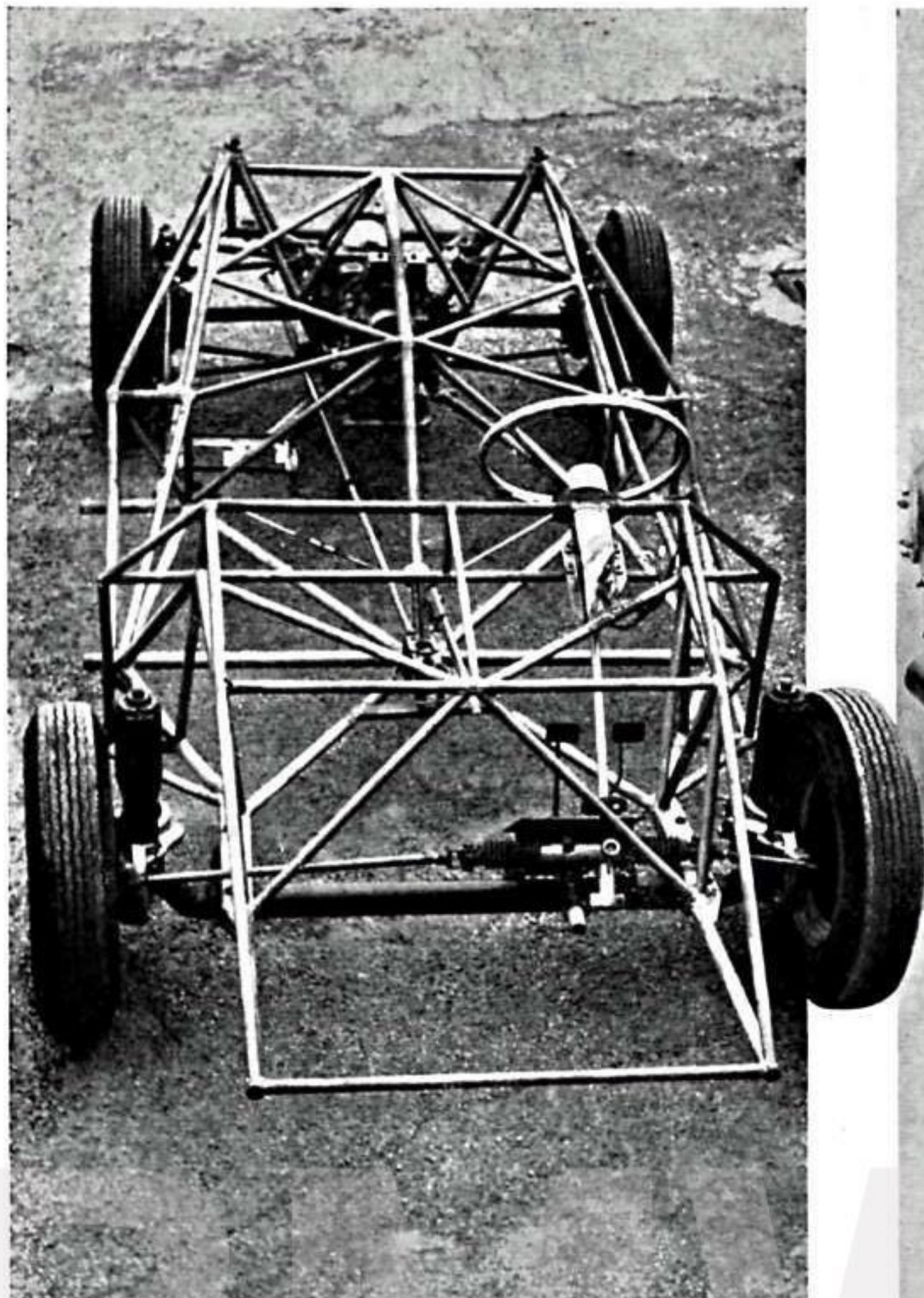
Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Torsionsschwingungsdämpfer. **Getriebe:** hinter der Hinterachse mit 4 Vorwärtsgängen und 1 Rückwärtsgang, Getriebeübersetzungen je nach Strecke. **Hinterachs Antrieb:** spiralverzahnte Kegelräder, Übersetzung je nach Strecke.

Getriebe und Hinterachsgehäuse entsprechen der Serienausführung. Wegen der beibehaltenen Drehrichtung des Motors wurde das beim BMW 700 RS hinter der Hinterachse liegende Getriebegehäuse spiegelbildlich abgegossen. Die Kupplung wurde unverändert vom BMW 700 Sport übernommen.

Hinterradaufhängung: Einzelradaufhängung an je 2 Dreiecks-Querlenkern mit je 2 gezogenen Längslenkern. Abfederung durch Schraubenfedern mit hydraulischen Teleskop-Stoßdämpfern, Drehstab-Stabilisator. Hinterachsseitenwellen mit je 2 großvolumigen Giubogelenken, entsprechend der serienmäßigen Ausführung des BMW 700. **Vorderradaufhängung:** Einzelradaufhängung an spur- und sturzkonstanten Längslenkern in Parallelogrammanordnung. Abfederung durch Schraubenfedern mit hydraulischen Teleskop-Stoßdämpfern. Die gesamte Vorderachse wurde unverändert vom BMW 700 übernommen.

Räder und Bereifung: 5.20—12". **Lenkung:** nachstellbare Zahnstangenlenkung mit zweiteiliger Spurstange, Lenkübersetzung 17,85:1. Auch die Lenkung entspricht der serienmäßigen Lenkung des BMW 700.

Bremsen. Fußbremse: den Sportgesetzen der FIA entsprechend als Zweikreisbremse, Bremsstrommel ϕ 200 mm, Bremsbackenbreite 40 mm, Gesamtbremsfläche 588 qmm. Handbremse: mecha-



nisch auf die Hinterräder wirkend. Mit Ausnahme der unterschiedlichen Auslegung als Zweikreisbremse entspricht das Bremssystem in den Abmessungen von Bremsbacken und Bremstrommeln der Serienausführung des BMW 700.

Fahrgestell und Aufbau: Gitterrohr-Rahmen mit Aluminium-Karosserie. **Radstand:** 2000 mm (BMW 700 2120 mm). **Spurweite vorn:** 1270 mm. **Spurweite hinten:** 1210 mm. **Länge:** 3465 mm. **Breite:** 1460 mm. **Höhe:** 1060 mm (mit der von der FIA z. Z. noch vorgeschriebenen hohen Windschutzscheibe).

