

BMW 700 (1959-1965)



Opis rodziny:

Ten niewielki pojazd okazał się bardzo istotną konstrukcją w historii firmy BMW. W latach 50. ubiegłego wieku w programie produkcji figurował miniaturowy model o nazwie Isetta oraz duże luksusowe samochody rodziny 501/502. Generowane przez nie zyski nie były wystarczające i firma była bliska bankructwa.

Model 700 okazał się ratunkiem dla finansów firmy. Jego atutami w tym okresie była nowoczesna samonośna konstrukcja nadwozia o atrakcyjnej sylwetce, przyzwoite osiągi i umiarkowana cena. W celu zainteresowania większego grona nabywców przewidziano trzy różne nadwozia.

Samochody z nadwoziem coupe zaprezentowano w połowie 1959 roku, a jesienią, podczas Salonu Samochodowego we Frankfurcie n/Menem modele z nadwoziem notch-back. Zgrabne kabriolety trafiły na rynek w 1961 roku.

Projekt formy nadwozia był dziełem włoskiego stylisty Giovanni Michelottiego. Na tle wcześniejszych modeli tej marki wyróżniał się właściwymi proporcjami i elegancką spokojną sylwetką bez zbędnych ozdób. Trudno nie zauważyć, że w przedniej części nadwozia brakowało tradycyjnej podwójnej nerki, ale to przeszkodziło w sukcesie handlowym.

Jeszcze w 1959 roku uruchomiono produkcję wersji coupe. Do napędu tych pojazdów zastosowano początkowo dwucylindrowy silnik czterosurowy w układzie przeciwsobnym (boxer) o pojemności skokowej 700 cm³. Jego konstrukcja bazowała na silniku motocyklowym i była chłodzona powietrzem. Umieszczono go z tyłu pojazdu, a napęd na koła tylne był przenoszony poprzez czterobiegową skrzynię przekładniową.

Kilka miesięcy później ruszyła produkcja wersji bazowej z takim samym silnikiem. W 1960 roku wdrożono także wzmocniony silnik, który montowano w nadwoziu coupe z dopiskiem Sport. Ta sama jednostka napędowa znalazła się w kabrioletcie montowanym od 1961 roku w firmie Baur.

Nowością 1962 roku była wersja LS, wyróżniająca się rozstawem osi wydłużonym aż o 16 cm co znacznie poprawiło warunki jazdy. W następnym roku podstawowy silnik został nieznacznie wzmocniony i był stosowany w obu wersjach nadwoziowych. Ostatnią zmianą w tej rodzinie pojazdów było zastosowanie wydłużonej płyty nadwoziowej w samochodach z nadwoziami coupe w 1964 roku.

Zakończenie produkcji samochodów rodziny 700 nastąpiło w dwóch etapach; w 1964 ukończono wytwarzanie kabrioletów, natomiast pozostałych wersji w lecie 1965 roku. Łącznie wykonano nieco ponad 181,4 tysięcy tych pojazdów.