

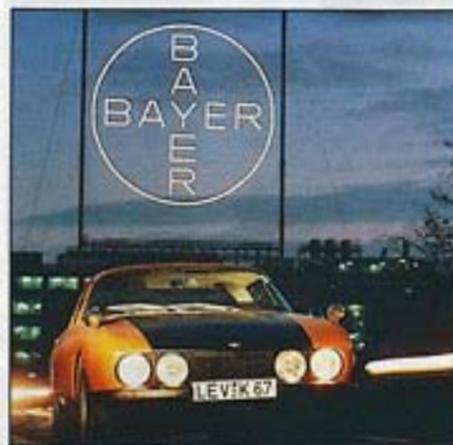
Kunststoffflitzer

Die Geschichte des Experimentalwagens K 67

Im Jahr 1964 entschloß sich die Firma Bayer AG für die Entwicklung und den Bau eines Vollkunststoffwagens. Man wollte damit der Automobilindustrie den Entwicklungsstand bei Kunststoffen im Kraftfahrzeugbau zum einen und die Vielseitigkeit und Wirtschaftlichkeit von Chemiewerkstoffen zum anderen demonstrieren.

Der 1,5 Millionen Mark teure Kunststoff-Prototyp entstand als Gemeinschaftsprodukt mehrerer Firmen — und dies zu einer Zeit, als die meisten Armaturenbretter noch aus lackiertem Blech bestanden. Damit dem Fahrzeug später die entsprechende Publizität in den Medien auch sicher sein konnte, entschied man sich für die Konzeption eines schnellen Sportwagens und übertrug die innere und äußere Gestaltung der Firma Gugelot Design, die sich bereits durch Arbeiten für Braun, Pfaff und Kodak einen Namen auf diesem Gebiet gemacht hatte.

Diese Firma hatte eigentlich auch die ganze Idee gehabt. H. Gugelot und E. Reichel diskutierten 1963 mit BMW über eine selbsttragende Kunststoffbodengruppe für einen



Leckerbissen: Kunststoff-Sandwich mit BMW-Power. Schon vor einem Vierteljahrhundert entstand dieser revolutionierende Prototyp.

BMW-Sportwagen. Der damalige Kenntnisstand reichte jedoch für eine brauchbare Konstruktion noch nicht aus. Erst als man sich an die Bayer AG wandte, die für die Bodengruppe die Polyurethan-Sandwichbauweise vorschlug, zeichnete sich eine Lösung ab.

Das Chassis des Prototyps — die erste selbsttragende Kunststoffbodengruppe der Welt — bestand aus zwei dünnwandigen Kunststoffschalen aus glasfaserverstärktem

Lekutherm, die zu einem Hohlkörper verbunden und anschließend mit Hartmoltpren ausgeschäumt wurden. Es entstand, wie dann auch alle Teile des Aufbaus, bei der Waggon- und Maschinenbau AG in Donauwörth (WMD).

In der Anfangsphase des Projekts wurde ein 1:5-Stufenheck-Modell geformt, von dem aus sich die Anbaukonturen für die BMW-Motor- und -Fahrwerkskomponenten ableiteten. Anhand von Windkanalversuchen optimierte man schließlich die Linienführung des Kunststoff-Coupés. Ursprünglich war auch noch ein Cabrio im Gespräch.

Um erste Fahrversuche machen zu können, wurde bereits die unverkleidete Bodengruppe mit den technischen Komponenten ausgerüstet. Man verwendete dafür den 120-PS-Motor, das Fahrwerk und die Antriebssteile des BMW 2000 ti, die in serienmäßigem Zustand montiert wurden. Zahlreiche Biege- und Verwindungstests der Bodengruppe zeigten aber, daß die Sicherheitsanforderungen noch nicht eingehalten wurden.

Erst der modifizierte Prototyp Nummer 2 brachte die gewünschten Ergebnisse. Die von BMW durchgeführten Tests, bei denen

der Tragkörper von Testfahrern u. a. über süddeutsche Landstraßen und den Nürburgring geschleucht wurde, verliefen nunmehr positiv und bestätigten die Erwartungen der Konstrukteure: Die Bodengruppe hatte gute Fahreigenschaften, war schallschluckend, korrosionsfest und extrem leicht, was auch der Beschleunigungswert (in 7,6 Sekunden von null auf 100 km/h) widerspiegelt.

Für weitere Fahrversuche wurde dann die Karosserie auf die Bodengruppe gestülpt — es folgten Wasserdurchfahrten, Fahrten über Hoppelstrecken und Sprungschancen. Der Wagen überstand sie mühelos. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 197 km/h gemessen.



Zeitgenössisches: Ein Erlkönig-Jäger erlegte seinerzeit den K 67 in Leverkusen.



Zahlreiche Stillelemente fanden sich dann in anderen Wagen jener Zeit wieder.



Ähneln ein bißchen dem Opel GT: das ansehnliche Heck des K 67-Flitzers.

Ende 1966 war das Projekt abgeschlossen, die Bodengruppe wurde auf der Industriemesse 1967 in Hannover vorgestellt. Das komplette Fahrzeug konnte erst zur Kunststoffmesse im gleichen Jahr in Düsseldorf



In dieser Form wurde der straßenerprobte Kunststoffprototyp 1967 auf der Industriemesse in Hannover präsentiert. In der Folgezeit diente er einigen Automobilherstellern als Erprobungsmuster für Vergleichstests.

präsentiert werden, da der Wagen zuvor noch zahllosen Crashtests unterzogen worden war.

Die Bezeichnung K 67 wurde zukünftig auch für den Kunststoff-Prototyp übernommen, der in der nächsten Zeit allen wichtigen Automobilherstellern (VW, Mercedes, Ford, Porsche etc.) für weitere Testfahrten zur Verfügung gestellt wurde.

Ein Schnittmodell des Fahrzeugs stellte Bayer dem Deutschen Museum in München zur Verfügung. Das einzige fahrtüchtige

Exemplar ist im Besitz der Leverkusener Chemiefirma verblieben, die diesen Meilenstein bei der Verwendung von Kunststoffen in der Automobilindustrie auf der 1988er Kunststoffmesse nochmals vorführte. Immerhin haben die Leverkusener recht behalten: Der durchschnittliche Kunststoffeinsatz, der 1967 bei 10 kg pro Karosserie lag, hat sich heute verzehnfacht.

Jürgen Förster/Holger Merten



Der 1,5 Millionen Mark teure Prototyp K 67 war das Gemeinschaftsprodukt mehrerer deutscher Firmen. Idee und Gestaltung stammten von Gugelot Design, 120-PS-Motor, Fahrwerk und Antriebssteile kamen vom BMW 2000 ti.