Juni
6/2020
€ 2,90

Oldtimer PRAXIS

DAS SCHRAUBER-MAGAZIN

› Autotechnik im Detail: Der Ford-ohv-Reihenvierzylinder

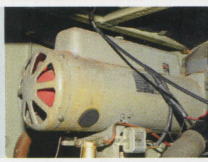
NUR 2,90€

Werkzeug-Wissen

› Die Werkstatt-Grundausstattung: Welche Hämmer Sie brauchen

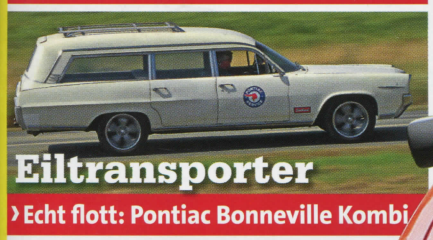
Heißes Thema

› Sicherheitsrelevant! Was Sie über Standheizungen dringend wissen sollten



Der Gentleman

› Fahrtenbuch: Jensen Interceptor



Eiltransporter

› Echt flott: Pontiac Bonneville Kombi

Transportwunder

› Der Werktätige: AWZ P70 Pick-up

Cabrio-Spaß!

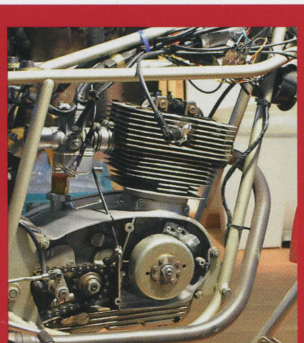
› Youngster-Tipp: Opel Astra Twin Top

› Gutes noch besser machen: BMW-Boxer-Tipps

BMW 2002 turbo

DIE WILDEN SIEBZIGER!

vs. VW Golf GTI



Vespa, MV & Co.

› Neues aus unserer Werkstatt

Top restauriert!

› Honda 450 CL

4018
AT € 3,20
CH CHF 4,60
NL € 3,50
BE/LU € 3,40
FR € 3,60
ES/IT € 3,70
GR € 4,10
SI € 3,90
FI € 4,30
CZ CZK 130
DK DKK 32,-
HU HUF 1260

Doppelherz

Fahrvergnügen garantiert: In einer Zeit, als Raserei noch nicht verpönt war, kamen **VW Golf GTI und BMW 2002 turbo** auf den Markt. Während der Wolfsburger Mitte der Siebziger dem hochmodernen Kompakt-Konzept folgte, reichen die Wurzeln des Münchners in die Sechziger

Eigentlich stehen Golf 1 GTI und BMW 2002 turbo nicht nur für zwei Antriebskonzepte, sondern für zwei Auto-Generationen. Wenngleich dem älteren Bayern mit einer damals noch topaktuellen Technologie zur satten Leistung verholfen wurde. Und der Niedersachse längst nicht der erste Kompaktsportler war...

Heute lassen Leistungsangaben von 110 bis 170 PS den Ruhepuls von Autofreaks kaum noch ansteigen. Kein Wunder, gehen die Pferde mittlerweile zu einem Gutteil in den Kilos unter, die unzählige Elektronik-Helfer, Rundum-Airbags, Klimaautomatik und Dolby-Surround-Navigation mit sich bringen. In einer Zeit aber, in der das Durchschnittsgewicht eines Pkws der unteren Mittelklasse kaum an einer Tonne kratzte, konnte man es mit derartigen PS-Zahlen ordentlich fliegen lassen.

Michael König und Hinrich Fechtel zählen zu den Glücklichen, die heute noch einen (vermeintlich) volkstümlichen Sportler aus den siebziger und achtziger Jahren in knackfrischem Zustand besitzen. Die beiden kennen sich seit Schulzeiten, sammelten die ersten Schraubererfahrungen zusammen – und stehen nun mit Golf GTI und BMW turbo vor uns.

Hier müssen wir aber schon zugeben, dass beide Wagen bereits zu ihrer Entstehungszeit nicht alltäglich waren: Der fast 20.000 Mark teure BMW 2002 turbo kam auf den Markt, als die Automobilität ihre Unschuld allmählich verlor. Im Ölkrisen-Jahr 1973 war ein 170 PS starker Donnerbolzen, der bei schneller Autobahnfahrt auch mal 20 Liter Super verbleit vertilgen konnte, ein kühnes Angebot. Dass er seine Leistung als erstes europäisches Serienauto überhaupt mithilfe eines Abgasturboladers auf die Hinterachse drückte, ging im politisch motivierten Rumoren unter. Der Technologieträger blieb nur ein Jahr im Programm, der Siegeszug des Turboladers in der Großserie sollte erst ab 1980 so richtig einsetzen.

TECHNISCHE DATEN

VW Golf 1 GTI 1983

Motor: wassergekühlter ohc-Reihenvierzylinder mit Zahnriemenantrieb; quer eingebaut

Hubraum*: 1781 ccm (B x H: 79,5 x 80,5 mm)

Leistung*: 112 PS bei 5800 U/min

Antrieb: Vier-, später Fünfgang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb

Maße (L x B x H in mm): 3815 x 1630 x 1395

Leergewicht: 840 kg

Vmax: 187 km/h

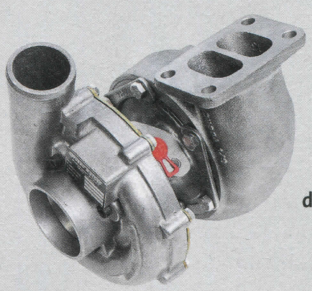
Stückzahl: ca. 450.000

Baujahre: 1976–83

**76-82: 1588 ccm, 110 PS*

Alleinstellungsmerkmal: Bei Misczyk Motorsport wurde dieser GTI als Neuwagen verfeinert – mit heute raren Schrick-Teilen

Heckantrieb und längs eingebauter Motor versus Frontantrieb und Quermotor: BMW 02 und VW Golf stehen für zwei Generationen des Automobilbaus



Der macht die Musik: Im heißesten aller BMW 02 wird der Motor durch einen KKK-Turbolader auf Trab gebracht

› TECHNISCHE DATEN

BMW 2002 turbo

Motor: wassergekühlter ohc-Reihenvierzylinder mit Steuerkettenantrieb und Abgasturbolader; längs eingebaut

Hubraum: 1997 ccm (B x H: 89 x 80 mm)

Leistung: 170 PS bei 5800 U/min

Antrieb: Viergangschaltgetriebe, Hinterradantrieb; Sperrdifferential 40%

Maße (L x H x B in mm): 4220 x 1620 x 1410

Leergewicht: 1080 kg

Vmax: 211 km/h

Stückzahl: 1672

Baujahre: 1973–75

Stimmungsmäßig besser hatte es VW mit dem Golf GTI getroffen: 1976 war die Ölkrise vorbei. Platz- und spritsparende Kompaktautos mit quer eingebautem Frontmotor und Vorderradantrieb eroberten gefühlt gerade die Welt. Der Golf war ein Hit, und entgegen erster Bedenken der Konzern-Verantwortlichen kam um 1974/75 die Entwicklung einer Sport-Variante in Schwung. Und so erschien der Golf GTI mit dem vom Audi 80 GTE übernommenen Vierzylinder mit K-Jetronic-Einspritzanlage in die Verkaufsräume – und sorgte mit seinen 110 PS nicht nur bei der Dorfjugend für Jubelstürme...

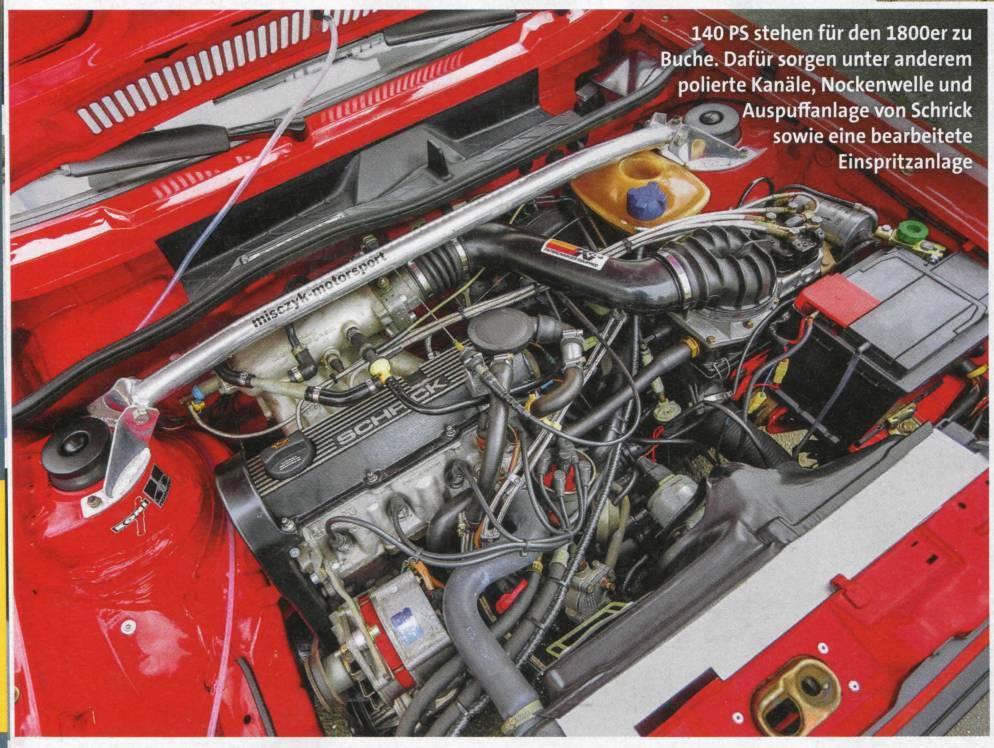
Der marsrote GTI von Michael König, als '83er-Modell bereits mit 1800-Kubik-Motor, ist freilich mehr als nur ein toperhaltenes Original: „1991 hatte ich nach einem Einser-GTI gesucht", erinnert sich der Bielefelder. „Die meisten waren verbastelt. Oder verrostet. Oder verbastelt und verrostet..." Dann taucht die merkwürdige Anzeige auf, in der ein Zweithand-Wagen mit 140 PS für 8500 Mark angeboten wird. „Es klang alles ein bisschen geheimnisvoll. Der Zustand sei top, es handele sich um ein einstiges Ausstellungsstück eines VW-Händlers. Besichtigungstermin war bei einer Tankstelle, anfangs hat uns der Tankwart das Auto gezeigt, und erst, als der uns das Kaufinteresse wirklich abgenommen hat, kam der Besitzer dazu."

Das kuriose Treffen gerät zur Offenbarung: In der Tat ist der Zustand des Autos nahezu perfekt, optisch fallen nur eine Tieferlegung und die sechs Zoll breiten Ronal-Alus auf. Die Musik spielt unter der Haube: „Der Misczyk-Aufkleber auf der modifizierten Gehäuseentlüftung machte mich neugierig..."

Die Firma Misczyk Motorsport war viele Jahre eine der ersten Adressen fürs Tunen des EA-827-Vierzylinders von VW/Audi. Und dann prangte da noch der Schrick-Schriftzug auf dem Ventildeckel, der darauf schließen ließ, dass sich unter ihm nicht alles im Serienzustand befindet. Die lange Geschichte kurz: „Der GTI gehörte zunächst einem VW-Händler in Paderborn, und schon als Neuwagen wurde er zu Misczyk gebracht, wo man ihm eine Fahrwerks- und Leistungskur spendierte – die man hinter der dezenten Optik nicht vermutete. Selbst der Auspuff sah aus wie ein Original." Den Leistungszuwachs verdankt der Motor einer 272-Grad-Nockenwelle von Schrick, größeren Ventilen, polierten Kanälen, Schrick-Auslasskrümmer und einer Auspuffanlage, die ebenfalls aus dem Hause Schrick stammt und garantiert keine Pferdestärke schluckt. Die Karosserie dem Boden näher bringen 50 Millimeter kürzere Nothelle-Federn und gelbe Koni-Dämpfer. „Lange nachdenken musste ich nicht mehr, den Wagen habe ich direkt gekauft. Und war damit ohne Schrauberei und Nacharbeit eigentlich schon am Ziel meiner Wünsche", erinnert sich Michael – der seinen Golf nun seit bald 30 Jahren besitzt. „Klar, er hat schon damals immer das Quäntchen mehr

Hinrich Fechtel (l.) und Michael König haben sich zu Schulzeiten kennengelernt – und teilen in Sachen Auto Leidenschaft und manchmal auch Leidensfähigkeit

Die ATS-Alus mit schwarzem Stern montierte Michael König vor rund 20 Jahren. Ursprünglich waren Ronal-Räder verbaut



140 PS stehen für den 1800er zu Buche. Dafür sorgen unter anderem polierte Kanäle, Nockenwelle und Auspuffanlage von Schrick sowie eine bearbeitete Einspritzanlage

Das Pralltopflenkrad und das Dekor der Sitzbezüge weisen den GTI als spätes Modelljahr aus

gen mussten sehr grinsen, das Auto wurde irgendwann ‚Das rote Unheil' getauft..."

Im Alltag wird der Wolfsburger heute nicht mehr gefahren, doch geblieben ist er immer – und mit den Jahren zum Klassiker gereift: „In den späten Neunzigern hat man ja eher die Nase über 'nen ollen Golf gerümpft, das war mir aber immer egal. Ich bedaure nur, dass ich die Ronal-Alus irgendwann verkauft habe. Heute weiß ich, dass diese 15-Zöller Originale von VW-Motorsport waren. Aber gut, sonst ist alles, was aus der langen Beziehung zu diesem Auto stammt, noch vorhanden."

Eine nicht ganz so lange Beziehung hat Hinrich Fechtel zu seinem BMW 2002 turbo – wenngleich sie mittlerweile auch neun Jahre währt. „Tatsächlich ist dieser Nullzwo eigentlich ein Franzose", sagt der Fan aus Borgholzhausen, der den Bajuwaren gemeinsam mit seinem ebenfalls BMW-begeisterten Vater in der Nähe von Brüssel gekauft hat – bei einem Sammler, der sich von seinen fertig restaurierten Autos nach einiger Zeit konsequent trennt. Um die nächsten Projekte anzugehen! „Wir hatten bei Philippe einen E 30 gekauft und dabei den turbo erspäht. Wenn er zu verkaufen sei, bekämen wir Bescheid,

„Bis 1985 blieb der Nullzwo in erster Hand, danach kaufte ihn ein BMW-Händler. Ein turbo war schon in den Achtzigern Sammlerstück."

Hinrich Fechtel

sagte er. Ein paar Monate später gehörte der Wagen uns – ein Wort ist ein Wort", freut sich Fechtel über den vollzogenen Deal.

Dieses Auto ist nicht nur restauriert, sondern auch durchaus weit gereist: „Ausgeliefert wurde er im Sommer 1974 an einen Kunden im nordfranzösischen Département Mayenne. Elf Jahre blieb der turbo in erster Hand, bis 1982 wurde auch das Scheckheft gestempelt: Der letzte Eintrag kam bei Kilometerstand 92.653. Und schon damals war ein Nullzwo turbo ein Liebhaberstück – ein BMW-Händler aus der Nähe von Lyon hat ihn dann übernommen

Keine Bastelarbeit: Beim turbo sind die Instrumente tatsächlich tomatenrot eingefasst

Der M-10-Vierzylinder von BMW ist ein Meisterwerk für sich. Turbolader und Kugelfischer-Einspritzanlage sind hier sozusagen das doppelte Sahnehäubchen...

Uhr und Druckanzeige sind in einer eigenen Konsole untergebracht

› DICKE BACKEN, DICKE LIPPE UND VIEL DAMPF

Das erste Aufflammen der Political Correctness...

...in Bezug aufs Automobil gab es 1973 im Bundestag: Der in der Tat provokante, spiegelverkehrte Schriftzug auf dem Spoiler des 2002 turbo war Thema einer Anfrage. Ob das nicht der Aggressivität zu viel sei, mutmaßten einige SPD-Parlamentarier. BMW reagierte, der Schriftzug kam nicht aufs Auto. Das war im Ölkrisen-Jahr 1973 sowieso schon ein Schlag ins Gesicht für Verkehrs-Vernunftmenschen: Ein Kraftbolzen mit 170 PS und einem Verbrauch von bis zu 20 Litern war damals nicht gefragt. Der stolze Preis tat ein Übriges. Und dann stand mit dem neuen 3er-BMW die Wachablösung der 02-Modellreihe längst in den Startlöchern: Im Sommer 1975 wurde die Produktion nach nur 1672 Fahrzeugen wieder eingestellt.

Die Besitzer

› Schon seit Schultagen kennen sich **Hinrich Fechtel (l.) und Michael König** – ähnlich lange schrauben sie auch gemeinsam. Mitte der Achtziger ging es los mit Mopeds, dann kamen die Autos. Hinrich Fechtel, Jahrgang 1968, war zunächst Opelaner. Michael König, 1970 geboren, hatte schon damals überwiegend Volkswagen in seinen Händen – angefangen hatte er 1988 mit einem Golf GTI von 1980. Heute wartet neben seinem '82er Golf noch ein Scirocco GLI auf die Restaurierung. Hinrich Fechtel gelangte durch seinen ebenfalls Autobegeisterten Vater irgendwann zu BMW – und besitzt eine kleine Sammlung, zu der unter anderem ein E30 M3 Cecotto und ein E36 M3 GT zählen.

Während der Golf 1 GTI von 1976 bis 1983 produziert und entsprechend überarbeitet wurde – zu sehen etwa an den 1980 eingeführten großen Rückleuchten – blieb der 2002 turbo nur gute 18 Monate im Programm. Populär ist er trotz der kurzen Karriere

und über 15 Jahre lang nur gelegentlich bewegt. 2001 wechselte er in den Besitz eines Sammlers, wo ihn Philippe schließlich aus dem Dornröschenschlaf geholt und nach Belgien importiert hat."

Alter und Standzeit hatten dem Sportler zugesetzt, und so startete dort eine – immerhin überschaubare – Restaurierung: „Die Kotflügel sind neu, einige kleine Bleche in den Radkästen wurden auch geschweißt. Polaris-Silber ist ja nun auch nicht die Farbe, die sich mal eben beilackieren lässt, und so hat Philippe einen Profi den Lack komplett erneuern lassen. Die dabei zerstörten blauroten Dekorstreifen gibt es zum Glück als Repro, heute auch mit dem damals nicht ausgelieferten Spiegelschrift-Logo auf dem Spoiler..."

Die Ersatzteilversorgung für den BMW 02 ist mehr als ordentlich, und so wurden etliche Teile, die nicht turbo-spezifisch sind, ebenso erneuert: Grill, Scheinwerfer und viele Dichtungsgummis liefert BMW mittlerweile wieder. Die Bremsanlage mit innenbelüfteten Scheiben und Vierkolben-Sätteln vorne wurde ebenso wie das Viergang-Getriebe überholt. Als abschließende Krönung gab es noch einen Satz flammneuer, originaler Alpina-Aluräder im Format 6x13 mit der sündhaft teuren Bereifung 185/70 VR 13.

„Eigentlich war der BMW fix und fertig, als wir ihn gekauft haben", sagt Hinrich Fechtel, dessen größte Aufgabe zunächst die deutsche Zulassung ist. 2011 nimmt er mit seinem Vater gleich mal an der Youngtimerrallye „Creme 21" teil, die auch auf den Nürburgring führt – und dem BMW sozusagen artgerechte Haltung sichert: „Mein Vater ist früher auf Nullzwo Ti Rallyes gefahren, und für ihn war das erst recht ein Vergnügen. Man muss ja heute keine Vollgasorgien mehr mit dem Auto betreiben, aber durchhalten würde

Gewichtsersparnis und Baujahresmix: Die Ingenieure formten Frontspoiler und Verbreiterungen aus GFK, die seitlich nur kurz umgreifende Heckstoßstange ohne Gummileiste stammt noch vom alten BMW 1600-2

es bestimmt. Im Alltag wurde dieses Exemplar wenn überhaupt, dann nur in den ersten Jahren eingesetzt. Seit '82 der letzte Stempel ins Scheckheft kam, hat er nur noch rund 20.000 Kilometer zurückgelegt."

Das Fahrverhalten des Münchners war es wohl, das viele Interessenten einst vom Kauf abhielt: Der niedrig verdichtete Zweiliter-Vierzylinder (6,9:1 statt 9,5:1 beim 2002 tii) gibt sich zunächst ungeahnt schlapp, ehe er beim Tritt aufs Gaspedal mit Zeitversatz geradezu explodiert. Der Sprint von null auf 100 km/h dauert sieben Sekunden. Damit fährt man nicht mal eben entspannt Brötchen holen – teuer erkauft ist die Leistung über den hohen Verbrauch zudem. „Es stimmt schon, der turbo ist eher ein Sportgerät", gibt Hinrich Fechtel denn auch zu. „Aber gerade in dieser vermeintlichen Unausgeglichenheit liegt halt auch der Reiz dieses Autos. Es ging damals nur um Leistung. Punkt."

Der Golf GTI erscheint da unaufgeregter, zumindest im Serienzustand und solange man nicht forciert Gas gibt. Doch auch das frisierte Exemplar von Michael König bleibt im großen und ganzen unkompliziert, wenngleich das Fahrgefühl deutlich direkter ist. „Okay, ich möchte aber nicht wissen, welche Wirkung hier ein Turbolader entwickelt hätte", grinst der VW-Pilot, der die Pflegeleichtigkeit des Golfs zu schätzen weiß. Ungeachtet aller Macken, die sein eigenes Auto schon offenbarte: „Dafür kann ja der Wagen nichts."

Seit gut 30 Jahren fährt Michael König den GTI. Die nächsten 30 dürften noch folgen

Dieses Kultobjekt wollten wir Ihnen nicht vorenthalten: Der Golfball-Schaltknauf im GTI der ersten Serie

Raserei, wissenschaftlich erklärt: Der BMW 2002 turbo war 1973 der erste europäische Straßen-Pkw mit Abgaslader überhaupt

Im Vergleich liegen Tuning-Golf und turbo-BMW nahe beieinander: Die 200 km/h erreichen beide, und ehrlicherweise ist auch der Misczyk-Motor im VW nicht sparsam, wenn man dessen Leistung richtig auskostet. Selbst, wenn sein Durst nicht an das einst von BMW-Konstrukteur Alexander von Falkenhausen ers nene 02-Triebwerk heranreicht.

Natürlich könnte man nun wie die endlose Debatte führen, ob Fro oder Heckantrieb das überlege Konzept ist. Und natürlich gibt heute zig moderne Volkssportler, mehr Leistung auf den Asphalt b gen und dabei auch noch deutl beherrschbarer bleiben. Doch Fahrspaß, den diese hinreißend gehobelten Mobile bereiten, ist moderner Technik nicht erreichb

Text: D. Bartetzko / Fotos: Axel Weich

Golf GTI und 2002 turbo waren in ihrer Zeit himmlisch unvernünftige Autos – und sind es heute erst recht. Nur ihr heutiger Marktwert trennt sie: Für einen GTI sind auch mal 20.000 Euro fällig. Ein BMW turbo kostet fast das Fünffache!