

# 60 Jahre Neue Klasse

## Der neue Mittelwagen der BMW AG



Text Olaf Nattenberg | Fotos Olaf Nattenberg, BMW Group Archiv

*1961, Internationale Automobil Ausstellung Frankfurt: Eine halbe Stunde Wartezeit müssen die Besucher auf sich nehmen, um einen Blick auf den BMW 1500, den neuen sportlichen Mittelwagen von BMW, werfen zu können. Bis dato hatten die Bayerischen Motorenwerke nur etwas für den kleinen Mann, wie die Isetta und den BMW 700, oder aber im Bereich der Luxuslimousinen mit den Achtzylindern, anzubieten. Der Wagen für die aufstrebende Mittelschicht fehlte. Mit der Neuen Klasse wurde nun endlich die Lücke geschlossen und BMW bog auf die Erfolgspur ein.*

Bereits einige Wochen vor der IAA wurde die Neue Klasse den BMW Mitarbeitern im Werk Milbertshofen während einer Mittagspause gezeigt. In einem abgelegenen Gebäude war die Entwicklung des neuen Mittelklassewagens vonstattengegangen. Sie wurde streng geheim gehalten, die Prototypen wurden sogar abgedeckt, wenn sie auf dem Werksgelände manövriert wurden. Kurios, die ersten Wagen besaßen noch leichte Heckflossen.

„Der 1,5 Mittelwagen war notwendig zur Abrundung des Programms.“ So Paul G. Hahnemann, auch als Nischen-Paule bekannt und damaliger Verkaufsvorstand von BMW in einem Interview. Recht hatte er. Auf die Frage, ob denn auch die Finanzierung der Serienproduktion gesichert wäre, antwortete Hahnemann, dass dies der Fall sei und das benötigte Kapital von 4 Mio. DM bereit stünde. Zudem würde man eine neue Halle für die Endmontage

des 1500 bauen. 150 Einheiten pro Tag seien vorgesehen. Mehrfach angekündigt und oft totgesagt erblickte die Neue Klasse 1961 endlich das Licht der Welt.

Die Neue Klasse entsprach dem Geist der Zeit. Ein sachliches aber modernes Design und mit dem 1.500 ccm Motor gut ausgestattet. Die Karosserie ging auf den BMW Konstrukteur Wilhelm Hofmeister zurück, der bei BMW Fans, aufgrund des bis heute charakteristischen Hofmeister-Knicks, nach wie vor bekannt ist. Auch die berühmte BMW Niere war nun wieder Bestandteil des Kühlergrills, im Gegensatz zu dem heckmotorisierten 700er. Der Motor stammte von Alexander von Falkenhausen. Ein Vierzylinder mit 1500 ccm Hubraum und oben liegender Nockenwelle. Die als M10 bezeichnete Maschine wurde in weiteren Varianten bis 1988 gebaut und noch im E30 verwendet. Sie schaffte es mit Brabham sogar in die Formel 1. Mit 80 PS musste sich der NK-Motor gegenüber der Konkurrenz nicht verstecken. In 16 Sekunden beschleunigte das Aggregat den 1.050 kg leichten Viertürer von 0 auf 100 Stundenkilometer. Es verlieh ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, bei einem Verbrauch von 10 l. Für einen Preis von 8.500 DM be-





kam der Kunde ein modernes und durchaus sportliches Auto. Der Wagen besaß Einzelradaufhängung, an der Vorderachse Mc-Pherson-Federbeine und Scheibenbremsen, hinten die BMW Schräglenker-Hinterachse und konventionelle Bremsstrommeln. Dass die ersten Fahrzeuge noch unter reichlich Kinderkrankheiten litten und der ursprüngliche Preis nicht gehalten werden konnte, er kletterte auf 9.485 DM, steht auf einem anderen Blatt. Auch dauerte es bis Mitte des Jahres 1962 bis die Serienfertigung beginnen sollte.

Die Neue Klasse war ein voller Erfolg. Sie führte den BMW Konzern aus einer finanziell angespannten Situation in ruhigere Fahrwasser. Endlich war der notwendige und wichtige Mittelklassewagen von BMW auf dem Markt. Dass man in diesem Zusammenhang vom Konkurs der Bremer Borgward-Werke AG profitierte, sei nur am Rande erwähnt.

Zwischen August 1962 und Dezember 1964 wurden 23.807 Einheiten des 1500ers produziert. Neu war auch, dass man im Vorfeld eine Marktuntersuchung durchführte, um zu verstehen, was die Kunden wünschen – heute gang und gäbe.

Im Herbst 1963 kam der BMW 1800 mit 1737 ccm Hubraum, 90 PS und höherem Drehmoment auf den Markt. Er wurde bis 1972 mehr als 140.000 mal gebaut und ist somit das meist gefertigte Modell der Neuen Klasse.

Auf Basis des 1800ers brachte BMW ebenfalls 1963 den 1800 TI (Turismo Internazionale) heraus. Er besaß zwei Solex Doppelvergaser und erreichte 110 PS, kostete aber auch ca. 1.000 DM mehr als die gemäßigte Variante. Der Wagen beschleunigte in 11 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von fast 175 km/h. Bis 1966 wurden ca. 18.417 Stück hergestellt.

Nachfolger des 1500 wurde im März 1964 der BMW 1600. Er verfügte über 83 PS bei einem Hubraum von 1573 ccm. Der Wagen war deutlich ausgereifter als sein Vorgänger, stand aber im Schatten der 1,8 l Limousine, obwohl er mit zunächst 9.485 DM günstiger war als der 1800er, für den BMW 10.960 DM aufrief. Somit wurde der BMW 1600 lediglich zwei Jahre produziert und in nur 10.278 Einheiten verkauft.

Den Höhepunkt der Motorisierung erreichte die Neue Klasse mit dem 2-l-Motor im 2000er, der 1966 von BMW auf den Markt gebracht wurde. Auch das Äußere wurde angepasst. Im Gegensatz zu den bisher runden, besaß der Wagen nun eckige Scheinwerfer. Die ursprünglich schmalen Rücklichter waren ebenfalls vergrößert und nun horizontal ausgerichtet. Mit 100 PS unterstrich er seinen sportlichen Anspruch. Insgesamt stellte BMW zwischen 1966 und 1972 120.495 Exemplare her.

Auch hier ließ die sportliche Variante in Form des BMW 2000 TI nicht lange auf sich warten. Mit Doppelvergasern brachte das Topmodell nun 120 PS auf den Prüfstand. Interessant, dass BMW bei diesem Modell nicht auf die großen Scheinwerfer und Rücklichter ging, sondern beim alten Design des 1800ers blieb. Dies wirkte sich offensichtlich negativ auf die Verkaufszahlen aus, denn lediglich 6.480 Exemplare des 2000 TI wurden verkauft. Im Sommer 1966 wurde der tilux (TI-lux) vorgestellt, die Luxusausführung des 2000ers, ebenfalls mit zwei Solex Doppelvergasern. Im Gegensatz zum TI besaß er die neue Optik mit breiten Rechteckscheinwerfern und Rücklichtern. Er war wesentlich erfolgreicher als der TI. Als 1970 die Produktion eingestellt wurde, hatten fast 17.500 tilux die BMW Hallen verlassen.

Das letzte Modell der Neuen Klasse war der 2000 ti. Die 1969 vorgestellte Limousine verfügte über eine Kugelfischer Einspritzanlage und holte so aus der 2-Ltr.- Maschine satte 130 PS. Sie erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h. Bis zur Einstellung der Neuen Klasse im Jahr 1972 wurden 1.952 Exemplare gebaut.

Auch im Motorsport war der Mittelklasse BMW erfolgreich. 1965 kam der 1800 TI/SA, wobei SA für Sonderausstattung stand, heraus. Er war für die sportlichen Aktivitäten des Konzerns gedacht.



Der Wagen verfügte über eine 300 Grad Nockenwelle und Weber Doppelvergaser, hatte ca. 130 PS und lief 180 Stundenkilometer.

An 6. August 1966 gelang BMW Werksfahrer Hubert Hahne als erstem Rennfahrer die Nordschleife des Nürburgrings in unter 10 Minuten zu umrunden. Natürlich mit einer Neuen Klasse und zwar dem BMW 2000 TI.

Als 1961 der 1500er auf der IAA präsentiert wurde, war der Einstieg von Herbert Quandt bei BMW noch keine zwei Jahre her. In einer denkwürdigen Aktionärsversammlung vom 9. Dezember 1959 konnte, wie bekannt, die Übernahme durch Daimler Benz



Typ	Hubraum (cm <sup>3</sup> )	Leistung (PS)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Bauzeit	Stückzahl	Vergaser
1500	1499	80	150	1962 – 1964	23.807	Solex Fallstromvergaser (34/36)
1800	1773/1766	90	160	1963 – 1972	141.110*	Solex Fallstromvergaser (36)
1800 TI	1773	110	170	1963 – 1966	18.417	Solex Flachstrom Doppelvergaser (40)
1600	1573	83	150	1964 – 1966	10.278	Solex Fallstromvergaser (36)
1800 TI/SA	1773	130	> 180	1965	200	Weber Flachstrom Doppelvergaser (45)
2000	1990	100	168	1966 – 1972	120.495	Solex Fallstromvergaser (36)
2000 TI	1990	120	180	1966 – 1968	6.480	Solex Flachstrom Doppelvergaser (40)
2000 TI-lux/tilux	1990	120	180	1966 – 1970	17.440	Solex Flachstrom Doppelvergaser (40)
2000 tii	1990	130	185	1969 – 1972	1.952	Kugelfischer Saugrohreinspritzung

\*inkl. 8039 Stück 1,8 l Wagen im Design des 2000. Diese werden auch gerne dem 2000er zugeordnet, dann mit 1,8 l gekennzeichnet!

Die Stückzahlen und Baujahre basieren primär auf Angaben des BMW 02 Clubs ([bmw-02-club.de](http://bmw-02-club.de)) und des BMW V8 Club Sektion Neue Klasse ([neueklasse.de](http://neueklasse.de)). Abweichungen können grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden!





Bild oben: 6-Stunden-Rennen Nürburgring 1966 – Hubert Hahne im BMW 2000 TI.

Bild rechts: Die Väter der Neuen Klasse mit dem BMW 1500 im Vordergrund: (v.l.n.r.) Hofmeister, Fiedler, Wolff, von Falkenhausen.

gerade noch abgewendet werden. Mit der Neuen Klasse schwamm sich BMW aus einer angestregten wirtschaftlichen Lage frei. 1966 konnte das Unternehmen sogar den Konkurrenten Glas in Dingolfingen übernehmen, um fehlende Produktionskapazitäten auszugleichen. Sukzessive entwickelten sich die Bayerischen Motorenwerke zu einem führenden deutschen Automobilhersteller im Premium-Segment. ❖

