

BMW-Durchbruch in ein neues Zeitalter!



Die Situation war angespannt. Die Übernahme der BMW AG durch Daimler-Benz konnte in einer denkwürdigen Aktionärsversammlung vom 9. Dezember 1959 gerade noch abgewendet werden. Herbert Quandt, Großindustrieller und Anteilseigner der VARTA AG, stieg als Heilsbringer bei BMW ein. Der BMW 700, ebenfalls 1959 auf den Markt gekommen, war der erste Schritt in die richtige Richtung. Dennoch, es fehlte ein Mittelklasse-Wagen. Borgward, der große Konkurrent aus Bremen, war mit der Isabella in diesem Segment gut positioniert. Die BMW-Oberklasse mit V8 502 oder dem neuen 3200 CS Bertone Coupé brachten eher Prestige als finanzielle Ergebnisse.



Die Neue Klasse (NK) sollte dies ändern. Aufgrund des Erfolges des BMW 700, dem Einstieg von Quandt, verschiedenen Bürgschaften und Krediten war der Weg für einen Mittelklassewagen geebnet. Eine viertürige Limousine, die Neue Klasse, wurde auf den Markt gebracht und auf der IAA 1961 vorgestellt. Bis zur Serienfertigung dauerte es noch gut ein Jahr, bis der Wagen endlich im Sommer 1962 vom Band lief. Zu diesem Zeitpunkt lagen schon über 20.000 Vorbestellungen vor.



Freude am Wagen – Freude am Fahren

Mit 80 PS spurten Sie los. In 16.8 sec.
sind Sie auf 100 km/h. Fahren macht wieder Spaß.
5 sitzen bequem – fahren sicher.
Umgeben von Luxus – umsorgt von Komfort.
DM 8.990,- a.W.



Die NK 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 nach wie vor aufgrund des bis heute charakteristischen Hofmeister-Knicks bekannt ist. Auch die berühmte BMW-Niere war nun wieder Bestandteil des Kühlergrills, im Gegensatz zu dem heckmotorisierten 700er. Der Motor – ein Vierzylinder mit 1.500 ccm Hubraum und obenliegender Nockenwelle – stammte von Alexander von Falkenhausen. Die als M10 bezeichnete Maschine wurde in weiteren Varianten bis 1988 gebaut und noch im E30 verwendet.

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 Litern. Für einen ursprünglichen Preis von 8.500 DM bekam der Kunde ein modernes und durchaus sportliches Auto.

Die Neue Klasse war ein voller Erfolg

Bereits 1963 wurde die Modellreihe nach oben abgerundet. Im Herbst kam der BMW 1800 mit 1.737 ccm Hubraum und 90 PS auf den Markt. Er entsprach, mit Ausnahme der Motorisierung, dem 1500er. Lediglich die umlaufenden Zierleisten wurden nach vorne bis zu den Blinkern gezogen. Der 1800er



Am Lenkrad eines BMW sitzen und die Beschleunigungskraft erleben, die Straßenlage, die Bremsen! Das Gefühl der absoluten Überlegenheit spüren, die Sicherheit – das bieten wir Ihnen mit einer unverbindlichen Probefahrt!

BMW 1600 · BMW 1800 · BMW 1800 TI · DIE NEUE KLASSE



wurde bis 1972 mehr als 140.000 Mal gebaut. Auf Basis des 1,8-l-Wagens brachte BMW 1963 den 1800 TI (Turismo Internazionale) heraus. Er besaß zwei Solex-Doppelvergaser und erreichte 110 PS, kostete aber auch rund 1.000 DM mehr als die gemäßigte Variante. Er beschleunigte in elf Sekunden

von 0 auf 100 km/h und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 175 km/h.

Der BMW 1500 wurde im März 1964 vom 1600er, der über 83 PS verfügte, zunächst ergänzt und Ende des Jahres abgelöst. Der Motor besaß nun einen Hubraum von 1.573 ccm und

gewann an Elastizität. 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 nur zwei Jahre produziert und in lediglich 10.278 Einheiten verkauft.



CARBON TUNING VOM PROFI

Auspuffblenden - Endrohre - Frontlippe - Lenkradumbau - Diffusor - Heckspoiler - Interior Carbon - Schaltwippen - Carbon Veredelungen - Passgenauigkeit - Felgen - ZPerformance - Kauf auf Raten möglich - schnelle Belieferung zu fairen Konditionen

CARBONSTAR | Marvin Gentsch | Sunnenbrink 36 | 48629 Metelen
Tel.: +49 (0) 2556 64 64 206 | info@carbonstar.de | www.carbonstar.de

@carbonstar.de

carbonstar.de

Gutscheincode: SCENES
-5% off



Modellübersicht Neue Klasse

Typ	Hubraum (cm³)	Leistung (PS)	V/max (km/h)	Bauzeit	Stückzahl	Vergaser
1500	1499	80	150	1962–1964	23.807	Solex-Fallstromvergaser
1800	1773/1766	90	160	1963–1972	141.110*	Solex-Fallstromvergaser
1800 TI	1773	110	170	1963–1966	18.417	Solex-Flachstrom-Doppelvergaser
1600	1573	83	150	1964–1966	10.278	Solex-Fallstromvergaser
1800 TI/SA	1773	130	> 180	1965	200	Weber-Flachstrom-Doppelvergaser
2000	1990	100	168	1966–1972	120.495	Solex-Fallstromvergaser (36)
2000 TI	1990	120	180	1966–1968	6.480	Solex-Flachstrom-Doppelvergaser
2000 TI-lux/ tilux	1990	120	180	1966–1970	17.440	Solex-Flachstrom-Doppelvergaser
2000 tii	1990	130	185	1969–1972	1.952	Kugelfischer-Saugrohreinjection

* inkl. 8.039 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 Club (bmw-02-club.de) und des BMW V8 Club Sektion Neue Klasse (neueklasse.de). Abweichungen können grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden!

Der Höhepunkt der Motorisierung war der 2000er mit 2-l-Motor, der 1966 von BMW auf den Markt gebracht wurde. Auch das Äußere wurde angepasst. Im Gegensatz zu den bisherigen Rundleuchten besaß der Wagen eckige Scheinwerfer. Die ursprünglich schmalen Rücklichter waren ebenfalls vergrößert und nun horizontal ausgeführt. Mit 100 PS unterstrich der 2000er seinen sportlichen Anspruch. Insgesamt stellte BMW zwischen 1966 und 1972 120.495 Exemplare her.

Wie beim 1800er 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. Kurios, 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: 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.

Das letzte Modell der Neuen Klasse war der 2000 tii. Die 1969 vorgestellte Limousine verfügte über eine Kugelfischer-Einspritzanlage und holte so aus der 2-l-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 heraus, wobei „SA“ für „Sonderausstattung“ stand. Der Wagen verfügte über eine 300-Grad-Nockenwelle und Weber-Doppelvergaser. Er hatte rund 130 PS und lief 180 Stundenkilometer. Am 6. August 1966 gelang dem BMW-Werksfahrer Hubert Hahne mit einem BMW 2000 TI etwas Besonderes: Als erster bewältigte er in einem Tourenwagen die Nord-schleife in unter zehn Minuten.

Mit der Neuen Klasse schwamm sich BMW aus einer angestregten wirtschaftlichen Lage frei, übernahm im Jahr 1966 sogar den Konkurrenten Glas in Dingolfing, um fehlende Produktionskapazitäten auszugleichen, und entwickelte sich zu einem der führenden deutschen Automobilhersteller.

Text: Olaf Nattenberg
Fotos: Carpixel, BMW Archiv, Nattenberg



LÜDDECKE
TUNING IN PERFECTION

Unsere Leistungen: Profi für Automatikgetriebeölpflutung
Chiptuning // Umbau Fahrwerk KW
Umbau Carbon // Auspuffanlagen
Partikelfilterreinigung // Kundendienst

Kallmünzer Straße 7 · 93128 Regenstauf-Eitlbrunn · Tel: 09402-9487377
buero@kfz-lueddecke.de www.kfz-lueddecke.de