



BMW 2002 TI **Mehr** **Pferde** **aus** **dem Stall**

Der kleine BMW, als sportlicher 1600 geboren, ging einen konsequenten Weg zur Sportlimousine. Wie kein anderer BMW-Typ untermauert der kompakte, gutmotorisierte und fahrsichere Viersitzer das weißblaue Motto von der „Freude am Fahren“, und BMW hat diese Freude schrittweise gesteigert: 1600 mit 85 PS, 1600 TI mit 105 PS, 2002 mit 100 PS und 2002 TI mit 120 PS hießen die Stationen, deren letzte wohl die Endstation dieser mutigen und erfolgreichen Entwicklung darstellen dürfte. Denn der neue 2002 TI kann es in Leistung und Fahreigenschaften nun endgültig mit reinrassigen Sportwagen aufnehmen; er sieht nur noch so aus wie eine brave Limousine. Während Bomben vom Kaliber des 2002 TI normalerweise in mühevoller Kleinarbeit scharf gemacht werden müssen, entsteht der BMW sehr rationell aus dem Münchner Baukastensystem. Im Grunde brauchte nur der bewährte 2000 TI-Motor in die kleine Limousine verpflanzt zu werden, und schon war ein bullig motorisiertes Auto mit dem hervorragenden Leistungsgewicht von ca. 7,9 kg/PS geboren. Auf den Vierzylindermotor mit den zwei Solex-Doppelvergasern näher einzugehen, erübrigt sich, denn er ist vom 2000 TI her seit Jahren bekannt. Beachtlich ist sein Drehmoment von 17 mkg bei 3600 U/min, das in dem nur 940 kg wiegenden Wagen gehörig zur Geltung kommt. Entsprechend eindrucksvoll sind die Fahrleistungen dieses harmlos aussehenden Autos: Nach Werksangaben beschleunigt es bis 100 km/h in 9,4 s, bis 160 km/h in 25 s und über den stehenden Kilometer in 30,8 s. Als Höchstgeschwindigkeit werden 185 km/h genannt, die der 2002 TI spielend erreicht. Das sind eindeutig Werte aus der Sportwagenwelt, und viele schlanke Zweisitzer strecken sich danach vergeb-

lich. Mit einem auf Wunsch und gegen einen Mehrpreis von ca. 770 DM lieferbaren Fünfganggetriebe läßt sich das Beschleunigungsvermögen noch verstärken, jedoch nur geringfügig (stehender km in 30,6 s), weil bei dem günstigen Leistungsgewicht auch das Vierganggetriebe einen guten Wirkungsgrad vermittelt.

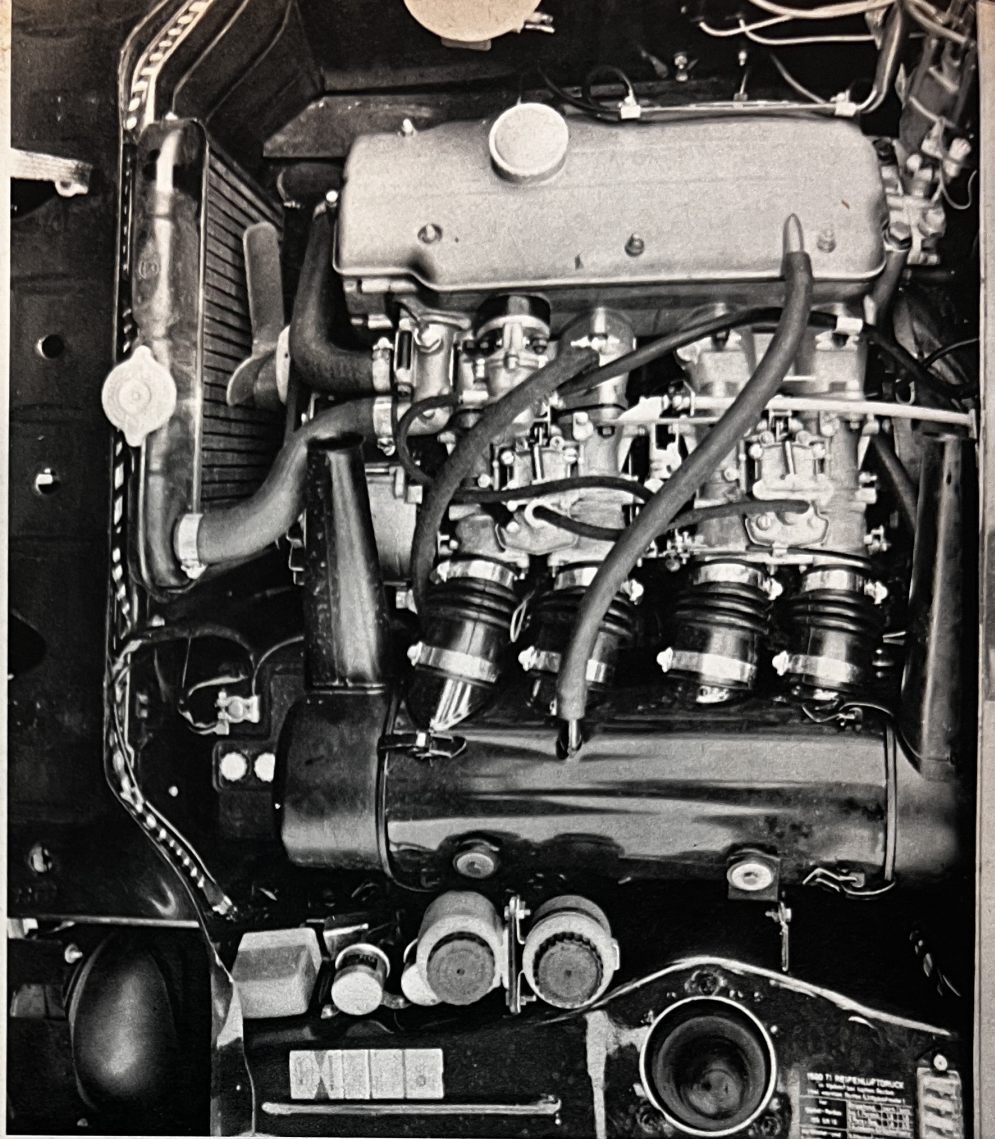
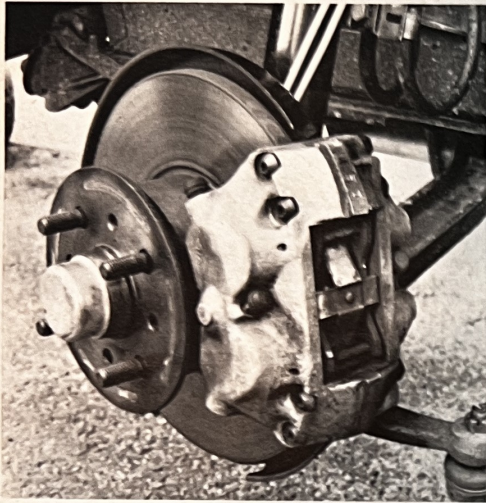
Nicht minder eindrucksvoll als seine Leistung ist die maschinelle Kultiviertheit dieses Wagens. An Laufruhe und Elastizität nimmt es der BMW 2002 TI allemal mit komfortablen Mittelklassewagen auf. Ihn zu fahren, ist ein Kinderspiel, weil er schon im unteren Drehzahlbereich rund und satt beschleunigt und daher durchaus schaltfaul bewegt werden kann. Die leise und mühelose Arbeitsweise, die der Motor selbst bei scharfer Fahrweise beibehält, prägt mit den sympathischen Charakter des Understatement, der dem 2002 TI in einzigartiger Weise anhaftet.

Ganz so einfach, wie eingangs geschildert, verlief die Entstehung des schnellen BMW freilich nicht. Vor allem im Fahrwerk steckt eine Menge Detailarbeit, wobei sich die BMW-Ingenieure weitgehend auf die in Tourenwagen-Rennen gewonnenen Erfahrungen stützten. So findet man im 2002 TI verstärkte Querlenker an der Vorderachse sowie stabilere Längslenker an der Hinterachse, die durch ein geschlossenes Profil eine erhöhte Verdrehfestigkeit erhielten. Die Dimensionierung von Radlagern und Naben entspricht dem wesentlich schwereren 2000 TI, und breite 5 Zoll-Felgen tragen zu erhöhter Seitenführungskraft sowie einer geringfügigen Spurverbreiterung (16 mm) bei. Aus den diversen Verstärkungen geht eindeutig hervor, daß BMW auch mit einem verstärkten sportlichen Einsatz des 2002 TI in Kundenhand rechnet. Mit besonderer Sorgfalt wurde angesichts

BMW 2002 TI

FORTSETZUNG

Eine große „Vergaserfabrik“ ist äußeres Kennzeichen der 120 PS starken TI-Maschine (rechts). Sicher und standfest sind die modifizierten Scheibenbremsen (unten) mit vier Kolben je Bremssattel und vergrößerten Bremsscheiben.



der hohen Fahrleistungen die Bremsanlage behandelt. Wie die größeren, viertürigen Typen verfügt der 2002 TI über die fast narrensichere Zweikreis-Anlage mit je vier Kolben pro Bremssattel, bei der im Falle eines Leitungsausfalls ein Bremszylinderpaar der vorderen Scheibenbremsen immer intakt bleibt. Mit den Doppelkolben wuchs die Bremsfläche an den Scheibenbremsen gegenüber dem normalen 2002 um 37 Prozent. Gleichzeitig wurden die Bremsscheiben in der Dicke von 10 auf 12,7 mm und im Durchmesser von 238 auf 256 mm vergrößert, um ihre Wirkung und Standfestigkeit zu erhöhen.

Ein solcherart modifizierter BMW verfügt nicht nur über die Leistung, sondern auch über die Fahreigenschaften erstklassiger Sportwagen, wie wir anlässlich erster Probefahrten auf dem Hockenheimring feststellen konnten. In Sachen Straßenlage übertrifft der 2002 TI seine ebenfalls anerkannt gut liegenden, serienmäßigen Schwestertypen eindeutig. Sein Eigenlenkverhalten ist für unseren Geschmack nahezu ideal für eine schnelle, sportliche Fahrweise ausgelegt: In Kurven dominiert eine geringfügige, leicht beherrschbare Übersteuerneigung, die sich dank dem kräftigen Schub der Hinterräder von guten Fahrern in einen wunderbaren Drift umsetzen läßt. Der Fahrer hat das gute Gefühl, den starken Motor mit diesem Fahrwerk jederzeit zu beherrschen. Als erstaunlich standfest erwiesen sich auch die Bremsen, die trotz extremer Erhitzung und starker Rauchentwicklung

ihre ausgezeichnete Wirkung nie einstellten. Für sportliche Zwecke wird eine Differentialsperre nötig sein, die in engeren Kurven das starke Durchdrehen des kurveninneren Rades bremst. Beim Fahren im Alltag tritt dieser Mangel jedoch nur selten in Erscheinung. Aber auch hier wird man sich in dem schnellen Auto einen besseren Sitz wünschen, der dem Fahrer in Kurven mehr Halt gibt. Man könnte etwas enttäuscht sein, daß BMW in die Innenausstattung der heißen Limousine gegenüber dem normalen 2002 nicht mehr investiert hat als einen Drehzahlmesser. Aber man kann es nicht angesichts des Preises von

DM 10 989.—, der für diese geballte Ladung verlangt wird.

Daß der BMW 2002 TI für Sportfahrer und begeisterte Schnelfahrer ein hochaktuelles Auto ist, bedarf wohl kaum der Erwähnung. Eher schon, daß hier auch dem einigermaßen ambitionierten Normalfahrer – sofern er keine größeren Platzansprüche stellt – ein zeitgemäßes Transportmittel zur Verfügung steht: Denn es ist handlich und parkfreudig in der Stadt, beschleunigungsstark und überholsicher auf Landstraßen und wird in diesen Eigenschaften nur von doppelt so teuren Autos übertroffen.

DIE WICHTIGSTEN TECHNISCHEN DATEN

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung × Hub 89 × 80 mm, Hubraum 1990 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,3:1, Leistung 120 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 60,2 PS/Liter, maximales Drehmoment 17 mkg bei 3600 U/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, V-förmig hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung, 2 Solex-Doppelvergaser 40 PHH, mechanische Kraftstoffpumpe, 46 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 500 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,835, II. 2,053, III. 1,345, IV. 1,0, R. 4,18, auf Wunsch Fünfganggetriebe mit den Übersetzungen: I. 3,368, II. 2,160,

III. 1,579, IV. 1,241, V. 1,0, R. 4,00, Hinterachs-Übersetzung 3,64:1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit Querlenkern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, vorn und hinten Querstabilisatoren, Lenkung mit Schnecke und Rolle, Gesamtübersetzung 17,58:1, hydraulische Fußbremse mit vorderen Scheibenbremsen, Servounterstützung, Felgen 5 J × 13, Reifen 165 HR 13.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2500 mm, Spur 1330/1330 mm, Außenmaße 4230 × 1590 × 1410 mm, Gewicht (leer) 940 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1350 kg.