

## 3 BMW TESTS

BMW 1802 BMW 2002 tii  
BMW Touring



## Test Peugeot 304 40000 km

Werkstatt-Report: Die Diagnose

Der Bluff mit dem Abgastest



# BMW 1802 2002 tii Touring

## Pluspunkte

- Verbesserungen ab April 1971: Armaturenbrett mit Sicherheitsfortschritten, neues Lenkrad, verbesserte Geräuschdämpfung Motor/Innenraum, Stoßstangen mit Gummbelag, seitliche Gummischutzleiste
- Motoren äußerst temperamentvoll, dabei elastisch und laufruhig, guter Kaltstart, kaum Ölverbrauch, Abgasentgiftung nicht auf Kosten des Motortemperaments
- Sehr gute Straßenlage auch unter kritischen Bedingungen, gute Stoßdämpfung und Spurstabilität, tadellose Bremsen
- Sehr gut übersichtliche Karosserie, niedrige Gürte linie, für die Wagengröße viel Gepäckraum
- Präzise Schaltung, reichliche Ablagen, gute Heizung
- Sehr gute Betriebsanleitung
- Werkstätten gut eingearbeitet, Diagnosesystem
- Speziell 1602: Gute Ausreifung in fünfjähriger Bauzeit, besonders sparsamer und drehfreudiger Motor, laufruhig
- Speziell 1802: Neue Modellkombination – Motor 1800 in Wagen 1802/2002 – besonders kostengünstig: Geringfügig mehr Steuer und gleiche Versicherung wie 1602, mehr Kraftreserven als 1602
- Speziell 2002: Besonders leiser Motor, sehr gute Kraftreserven auch mit Getriebeautomatik (Test Heft 17/69)
- Speziell 2002 tii-Einspritzer: Äußerst leistungsfähiger Motor, Fahrleistungen wie weit teurere Wagen, dennoch brave Alltagsfähigkeiten
- Speziell Touring: Kombilimousine mit viel Laderraum, flexible Abdeckung des Gepäckraums, Rücksitze einzeln vorklappbar

## Minuspunkte

- Lenkradposition veranlaßt zu weitem Zurückschieben des Fahrersitzes, Knieraum dahinter knapp
- Scheinwerferlicht nicht der hohen Fahrleistung entsprechend, Lieferung von Halogen-Fernlicht und -Abblendlicht dringend wünschenswert (vor allem beim 2002 tii)
- Gestaltung der Vordersitzlehnen noch Verbesserungsfähig (mehr Schalenform)
- Bei hoher Geschwindigkeit Neigung zu Windgeräuschen (zischendes Pfiffen) an den Türfenstern
- Zu hoher Kraftbedarf der Drehverschlüsse für die Schwenkfenster, für die Aufhalter der hinteren Ausstellfenster bessere Arretierung erforderlich
- Lüftung beim Fahren bis zu mittlerer Geschwindigkeit trotz Verbesserung (Lüftungs/Heizungsgebläse mit starker dritter Stufe) nicht zufriedenstellend
- Gepäckraum nicht gepäckschonend ausgekleidet
- Verarbeitung trotz der langen Produktion und Verbesserung noch nicht gleichmäßig zufriedenstellend; Mechanik sehr gut kontrolliert, Ausstattung und Finish deutlich weniger
- Bei Heckbelastung (Rücksitzpassagiere, Gepäck) starke Verhärtung der ohnehin straffen Federung, bei scharfer Fahrt auf schlechter Straße Strapazierung der Rücksitzpassagiere
- Touring: Weniger Gepäckraum als in der Limousine, wenn Rücksitz für mehr als einen Mitfahrer gebraucht wird
- Service regional und örtlich noch mit zu starken Unterschieden, Erweiterung und organisatorische Verbesserung noch im Gange

Seit April 1971 gibt es zwischen 1602 und 2002 den 1802, und der 2002 tii (Einspritzung statt Vergaser) löste den 2002 ti ab. Neu ist die Kombilimousine "Touring", die aber erst ab Herbst auch mit dem 1802-Motor lieferbar sein wird.

Das revidierte Programm:

- BMW 1602 (bisher 1600) mit 1573 ccm/85 PS-Motor, zweitürige Limousine ab 9990 DM
- Neu: BMW 1802 mit 1766 ccm/90 PS-Motor, zweitürige Limousine ab 10434 DM
- BMW 2002 mit 1990 ccm/100 PS, zweitürige Limousine ab 10878 DM, mit Getriebeautomatik ab 12099 DM
- Neu: BMW 2000 Touring, 100 PS, zweitürige Kombilimousine ab 11544 DM, mit Getriebeautomatik ab 12765 DM
- Neu: BMW 2002 tii mit 1990 ccm/130 PS-Einspritzmotor, zweitürige Limousine ab 12765 DM
- Neu: BMW 2000 tii Touring, 130 PS, zweitürige Kombilimousine ab 13653 DM.

In dieser Reihe fehlt noch der – inoffiziell schon angekündigte – BMW 1800 Touring

reihe an der schwarzen Kunststoff-Stoßleiste an den Wagenseiten, gummibelegten Stoßstangen (vorn an den Ecken, hinten über die ganze Breite) und vergrößerten Gummi-Stoßstangenhörnern vorn.

BMW 1602 und 1802 sind bis auf den Heckschriftzug völlig gleich, beide haben auch serienmäßig Radzierringe. Von vorn erkennt man diese Modelle (und entsprechend den 1600 und später den 1800 Touring) an den voll glänzenden Querrippen des Kühlergrills.

Beim BMW 2002 und 2002 tii (und den entsprechenden Touring-Modellen) ist der Kühlergrill mattschwarz mit zwei glänzenden Querstegen; beide sehen sonst exakt gleich bis auf den Heckschriftzug aus. Die tii-Modelle haben also keinen Typschriftzug im Kühlergrill mehr wie bisher der 2002 ti.

Das neue Armaturenbrett (wie seither schon die US-Ausführung) ist rundweg ein Fortschritt. Die neuen Skalen für die Rundinstrumente sind etwas übersichtlicher. Für BMW 1602/1802/2002 muß man den Drehzahlmesser rechts statt der Zeituhr mit 128,76 DM extra bezahlen; beim 2002 tii ist er serienmäßig (und auch sehr notwendig), dafür ist die Zeituhr separat

Das neue Dreispeichenlenkrad liegt besonders gut in der Hand; die drei Tasten für Signalhorn hat man stets in Daumenreichweite. Niemals kommt man in Verlegenheit, den buchstäblich wichtigen Drücker zu verfehlten. Bei dieser Gelegenheit ist gleich zu notieren, daß endlich bei allen kleinen BMW-Modellen das kümmerliche Horn durch eine Doppelfanfare ersetzt worden ist – bei so starken Wagen wichtig.

Beim 1602/1802/2002 wird das gleiche Lenkrad (siehe Foto Seite 18) montiert. Dagegen hat der 2002 tii das gleiche Sportlenkrad wie bisher schon das 2800 CS-Coupé. Mit dem besonders dünnen Kunstlederkranz ist dieses Dreispeichenlenkrad besonders griffsympathisch, aber es hat keine Huptasten; man muß stets erst nach der Hupe in der Lenkradnabe angeln.

Einschalten der Scheibenwischer erforderte bei den kleinen BMW bisher den Griff zur Instrumentengruppe; jetzt hat der Fingerhebel der Wischer-/Wascher-Automatik rechts an der Lenksäule einen Tipkontakt zum Einschalten der Wischer, deren Geschwindigkeit in drei Stufen mit Zugknopf am Armaturenbrett reguliert wird. Durch 5 cm längere Scheibenwischerblätter wurde das Wischfeld erheblich



mit 90 PS für ca. 11100 DM, den es voraussichtlich ab September 1971 geben wird.

Erweitert wurde auch das Angebot bei den BMW-Cabrios, die bei der Stuttgarter Karosseriefirma Baur montiert werden:

- BMW 1600 Cabriolet, 85 PS, Preis ab 13253,40 DM
- BMW 2002 Cabriolet, 100 PS, Preis ab 14208 DM
- BMW 2002 Cabriolet mit Überrollbügel, 100 PS, Preis ab 14985 DM (Lieferung voraussichtlich ab August 1971).

## Erfreuliche Modellpflege

Die Änderungen und Neuheiten im BMW-Programm haben wir bereits in Heft 9/71 besprochen. Bei ausgiebigen Testfahrten mit dem BMW 1802, 2002, 2002 tii und 2000 tii Touring konnten wir uns inzwischen davon überzeugen, daß BMW ein ganzes Bündel von erfreulichen Weiterentwicklungen anzubieten hat. Äußerlich erkennt man die neue Modell-

rechts von der Instrumentengruppe montiert. Gut zu übersehen sind die neuen Leuchtkontrollen für Choke, gezogene Handbremse und Kraftstoffreserve. 2002 Automatic und 2002 tii haben keinen Choke, dafür Startautomatik im Vergaser bzw. als Bestandteil der Einspritzung.

Über den Wegfall der stark reflektierenden Zierleiste quer über das Armaturenbrett kann man sich nur freuen, sie war absolut unnötig. Die Schiebehebel für Heizung/Lüftung sind versenkt, Zünd/Lenkschloß und Choke beiderseits der Lenksäule abgepolstert. Der Schubascher rückte in die Mittelkonsole, daneben liegen die Drucktasten für Warnblinkanlage und Nebelleuchten (ab Werk Halogenleuchten für 158,73 DM).

Das neue Armaturenbrett hat wie bisher reichliche Ablagen: oben quer, rechts ein Ausklappfach, dazu die Mittelkonsole. Querstege auf der großen Ablagefläche verhindern wirksam das Hin- und Herrutschen von Sonnenbrille, Kamera und der gleichen Kleinzeug.

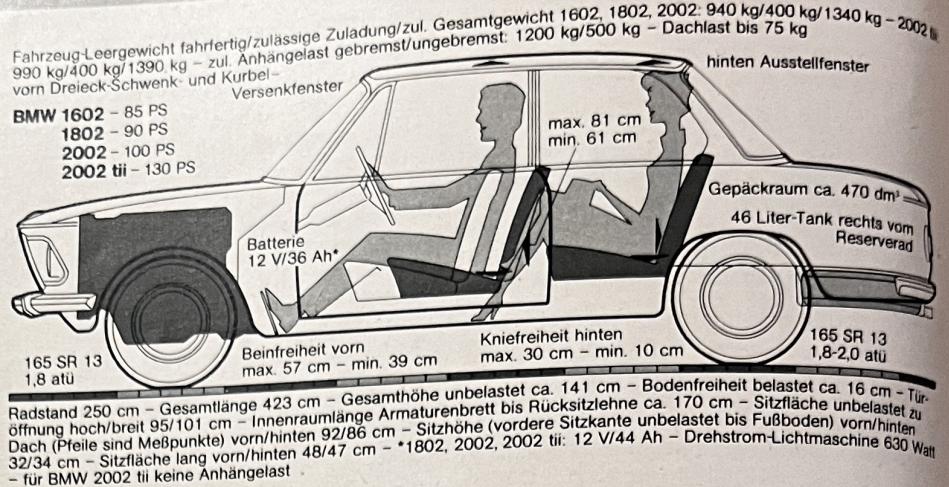
vergrößert, das ungewünschte Dreieck links vom Fahrer erheblich verkleinert.

## Wichtige Detailänderungen

Der Kühlerventilator bekam fünf statt drei Flügel, gegen den plötzlichen Wärmestau in der Kolonne nach scharfer Fahrt. Die Leistung der Drehstromlichtmaschine wurde von 490 auf 630 Watt erhöht, eine zuverlässige Reserve für viele Stromverbraucher. Dazu zählt im verstärkten Maße nun auch das dreistufige Heizgebläse, das man mit einem Drehschalter links in der Instrumentengruppe bedient. Das Werk verspricht eine verbesserte Heizwirkung (um 20%); bei hochsommerlichen Temperaturen haben wir das natürlich nicht erproben können, um so besser aber die verbesserte Wirkung als Lüftungsgebläse. Die übrigen Änderungen sind unauffälliger, aber nicht weniger wichtig: Alle Modelle haben Zentralstecker für das BMW-Testgerät (electronic-center); Anschlußleistung



Gesamtbreite 159 cm  
vorn: Sitzbreite 57 cm  
hinten: Sitzbankbreite 128 cm, 17 cm v.  
Bodenfreiheit belastet ca. 16 cm  
Ellenbogenbreite vorn 132 cm - hinten 137 cm  
Spurweite vorn 133,0 cm - hinten 133,0 cm



Oben das neue Armaturenbrett, gleich bei 1602, 1802 und 2002. Drehzahlmesser statt Zeituhr kostet 128,76 DM extra. Dreispeichenlenkrad mit Huptasten. Auch der 1602 hat seitliche Gummileiste und Gummibelag auf den Stoßstangen. Serienmäßig Radzirrige.



der Steckdose im Armaturenbrett jetzt 200 statt 100 Watt; Anschluß der Sicherungsdoose jetzt zwölf- statt sechsfach.

Die BMW 1602-Fahrer können sich freuen, daß sie jetzt auch in den Genuß der hydraulischen Kraftübertragung von Pedal zu Kupplung kommen, die bisher nur der 2002 hatte. Sie erfordert weniger Pedalkraft und ermöglicht weicheres Einkuppeln – ein Minuspunkt aus unserem letzten BMW 1600-Test (Heft 21/70) ist damit sicher erledigt.

Vom Werk wurde es nicht ausdrücklich erwähnt, aber in der Praxis spürt man doch deutlich, daß die Geräuschdämpfung zwischen Motor und Innenraum erheblich verbessert wurde; das neue Armaturenbrett ist voll isolierend ausgelegt – die Geräuschdämmung entspricht jetzt den größeren BMW-Modellen. Aber die Türfenster neigen unverändert zum zischen den Pfeifen.

## BMW Touring: Kombi-Coupé

Die Kombilimousine auf der Basis der zweitürigen BMW-Limousine lief schon einige Jahre als Prototyp; das Werk mußte erst die Kapazitäten des Preßwerks und der Serienfertigung erweitern. Vom Touren-Geschäft, nicht zuletzt auf dem US-Markt. Mit welchem Motor der Touring die höchsten Zulassungszahlen erreichen wird, kann man noch nicht sagen; es könnte sein, daß neben dem bereits erkennbaren Trend zur 1802-Limousine auch der 1800 noch nicht gilt, weil die Nachfrage nach diesem Motor offenbar unterschätzt wurde. Der 2000 tii Touring hat die Unterschiede an Lenkrad, Drehzahlmesser und Zeituhr entsprechend dem 2002 tii.

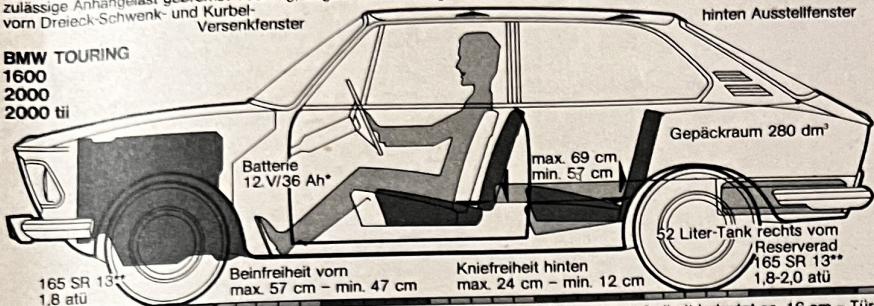
Der Touring hat den gleichen Radstand (Achsabstand) von 250 cm wie die Limousine. Aber der Vergleich unserer Maßzeichnungen auf den Seiten 18/19 zeigt, daß der hintere Karosserieüberhang um 12 cm kürzer ist als bei der Stufenheck-Limousine. Außenlänge dementsprechend nur 411 statt 423 cm. Tank und Reserverad wurden beim Touring näher an die Hinterachse herangeschoben. Zum stilistischen Ausgleich ist die Windschutzscheibe stärker geneigt.

Die Fotoreihe auf den Seiten 20/21 zeigt die Verwandlungsmöglichkeiten des Gepäck- bzw. Laderraums:

1. Normaler Gepäckraum, Volumen 280 dm³ (erheblich weniger als bei der Limousine mit 470 dm³) bei eingehängter flexibler Sichtblende. Diese Blende wird hinter den Rücken eingeklemmt und hinten eingehängt. Natürlich ist

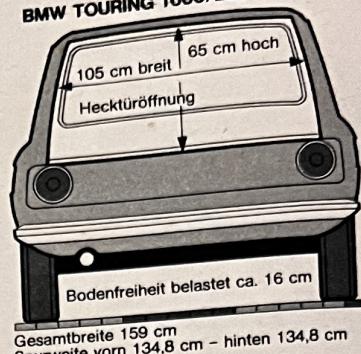
Fahrzeug-Leergewicht fahrerfertig 1030 kg - zulässige Zuladung 420 kg - zulässiges Gesamtgewicht 1450 kg  
zulässige Anhängelast gebremst 1000 kg, unbgebremst 500 kg - Dachlast bis 75 kg  
vom Dreieck-Schwenk- und Kurbel-  
verspecktenster

**BMW TOURING  
1600  
2000  
2000 tii**



Radstand 250 cm - Gesamtlänge 411 cm - Gesamthöhe unbelastet ca. 138 cm - Bodenfreiheit belastet ca. 16 cm - Türöffnung hoch/breit 95/101 cm - Innenraumlänge Armaturenbrett bis Rücksitzlehne ca. 170 cm - Sitzfläche unbelastet zu Dach (Pfeile sind Meßpunkte) vorn/hinten 92/88 cm - Sitzhöhe (vordere Sitzkante unbelastet bei Fußboden) vorn/hinten 32/32 cm - Sitzfläche lang vorn/hinten ca. 48/46 cm - \*2000 und 2000 tii 12 V/44 Ah - Drehstromlichtmaschine 630 Watt Laderraum: Länge min./max. 88/158 cm, Breite max./mittlere 125/100 cm, Höhe Tür/maximal 65/75 cm

WING 1600/2000/2000 till



Gesamtbreite 159 cm  
Spurweite vorn 134,8 cm - hinten 134,8 cm

dieses Volumen das Mindestmaß; man kann die Blende etwas hochdrücken und mehr Ladehöhe (ca. 45 statt 35 cm) ausnützen.

2. Vergrößerter Gepäckraum, wenn man die Blende aushängt; Volumen ca. 380 dm<sup>3</sup>, wenn der volle Rückblick durch das Heckfenster noch erhalten bleiben soll. Höheres Stauen bis unter das Dach erfordert einen zweiten Außenspiegel rechts, den der Touring serienmäßig außen nicht hat.
  3. Der geteilte Rücksitz lässt sich hälftenweise vorklappen; im Reisedreisitzer ergibt sich die Möglichkeit, lange Gepäckstücke (z. B. Skier) auf einer Rücksitzhälfte unterzubringen.
  4. Beide Rücksitzhälften vorgeklappt, voller Kombi-Laderaum mit einer Ladelänge bis zu 158 cm bei normaler Position der Vordersitze.

der Vorderseite.  
Der Touring-Gepäck- bzw. Laderraum ist ganz mit Teppich ausgekleidet; für Kleinzeug wie Verbandskasten, Warndreieck, Abschleppseil, Werkzeug ist rechts hinten ein praktischer Ablagekasten montiert. Die Heckklappe wird von außen verschlossen, das Hochheben geht mit Unterstützung zweier Gasdruckstützen ganz leicht. Wer die vier Sitze braucht, muß sich beim Touring darüber im klaren sein, daß der normale Gepäckraum auch bei Ausnutzung der vollen Ladehöhe nicht mehr Volumen als in der Limousine bietet. Großer Vorteil – auch gegenüber allen anderen Kombimousinen – ist die geteilte Rücksitzbank; bisher gibt es sie nur beim Skoda und beim Ro 80 (und einst beim Borgward/Hansa).

Zum Vorklappen der Rücksitzlehne müssen die Rücksitze um ca. 7 cm abgesenkt werden; dazu tritt man einfach eine Stütze mit dem Fuß um. Die Rücksitzlehne wird im vorgeklappten Zustand jeweils mit einem Spannhebel eingehängt – das erfordert reichlich Kraftaufwand und manchmal eine Wiederholung, weil der Hebel nicht sofort einrastet. Zwei Abdeckplatten überspannen automatisch den Zwischenraum zwischen den Rücksitzlehnen und dem eigentlichen Gepäckraum, so daß eine durchgehende Ladefläche entsteht.

Ob der BMW Touring ein rentables Geschäft werden kann, muß man abwarten. Das Werk sieht ihn als eine Mischung zwischen zweitüriger Limousine, Coupé und Kombilimousine.



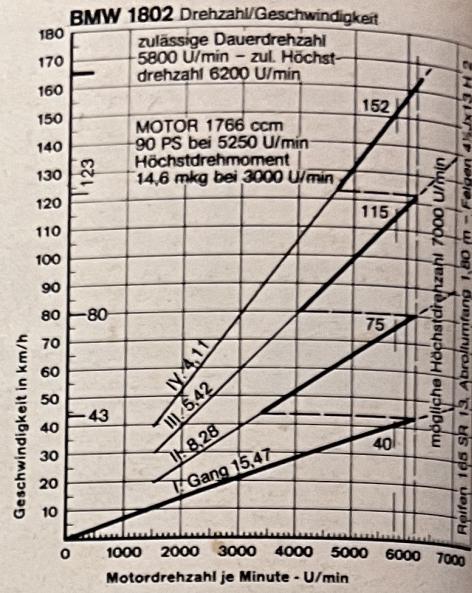
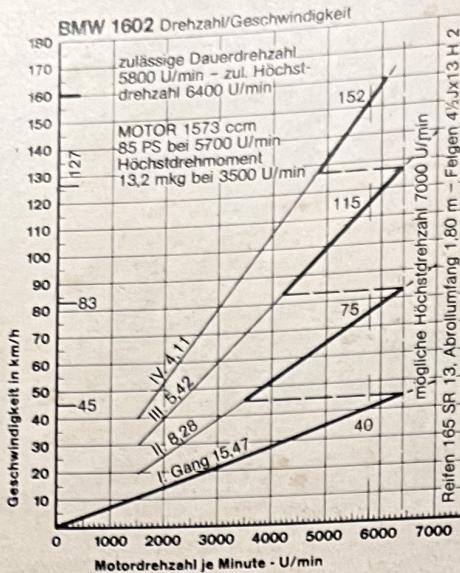
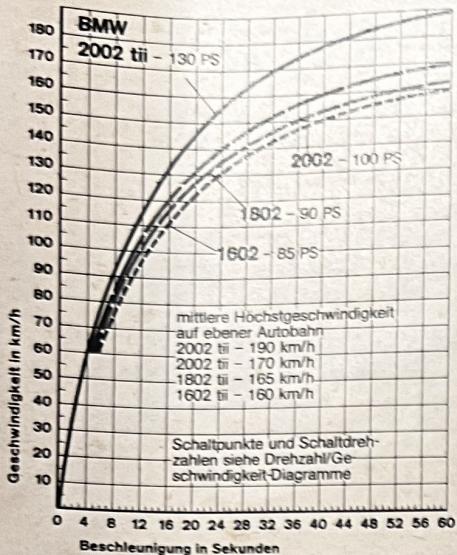
Als 2000 oder gar 2000 tii ist der Touring eine vollwertige Sportlimousine, wegen besonders guter Aerodynamik (weit nach hinten gezogenes Dach, scharfe Abreißkante der Luftströmung) durchweg etwas schneller als die Limousine mit dem gleichen Motor ist; eigene Messungen können wir dazu noch nicht vorlegen, aber ca. 5 km/h mehr Spitze sind sicher. Ein 2000 tii Touring könnte also – je nach Bereifung und Einfahrzustand – fast 200 km/h schnell sein; kein Coupé und kein Spider für 15 000 DM ist schneller und in der Beschleunigung fällt die gesamte Konkurrenz gegen diesen 130 PS-Einspritzmotor ab. Zur Touring-Ausstattung gehören serienmäßig heizbare Heckscheibe und Kunstledersitze; auf speziellen Wunsch wird

man später wohl auch Stoffsitze bekommen.

## Fahrtest BMW 1802

Den Motor kennen wir vom Viertürer-1800 her. Vor drei Jahren ist er grundlegend verbessert worden. Bis dahin lief er trotz Verfeinerungen recht rauh. Statt der Zylinderbohrung des 1600 und dem Hub des 2000 bekam er deshalb Hub und Kurbelwelle des besonders laufruhigen 1600 und die Zylinderbohrung des 2000, kurzer Hub auch zugunsten der Lebensdauer.

Was diese Maschine im kleinen BMW an Fahrleistung bietet, zeigt unsere Beschleunigungskurve Seite 20: von 0 auf 100 km/h einen Gewinn von 1 sec. bei vollem Aus-



Die gezeichneten Beschleunigungskurven beruhen auf - zuverlässigen - Werksangaben. Bis ca. 120 km/h liegt der 1802 genau zwischen 1602 und 2002, der darüber klar wegzieht. Die Überlegenheit des 2002 tii ist eindeutig.

Gegenüber dem 1600-Vormodell wurden die Getriebestufen leicht geändert: jetzt 3,764/2,015/1,32/1,0/R. 4,096 statt 3,835/2,053/1,345/1,0/R, 4,18. Die Achsuntersetzung blieb mit 4,11:1 unverändert. Effekt: Drehzahlschonung.

Gleiche Getriebestufen und gleiche Achsuntersetzung wie beim 1602 ergeben selbstverständlich beim 1802 auch gleiche Ganglinien. Durch mehr Motorkraftreserven erreicht er im vierten Gang leichter die zulässige Höchstdrehzahl.

## Test BMW

fahren der Gänge, sonst ist die Differenz noch geringer. In der Spitze ein Plus von 5 km/h, ca. 165 statt 160. Keine Einsparung an Drehzahl, keine höheren Endgeschwindigkeiten in den Gängen. Warum also 1802 statt 1602? Immerhin beträgt der Mehrpreis 444 DM; man zahlt für den Hubraum etwas mehr Steuer (28,80 DM im Jahr) und pro 100 km etwa 0,5 l mehr Verbrauch.

Daß man für die 90 PS des 1802 nicht mehr Versicherung zahlt als für die 85 PS des 1602, ist erfreulich, wiegt die Vorbehalte aber nicht auf. Zumal man ja auch bedenken muß, was gegenüber dem 1802 für den 2002 spricht: Wenn schon mehr Leistung, dann richtig — beim Viertürer hat der 2000 dem 1800 die Kunden weggenommen.

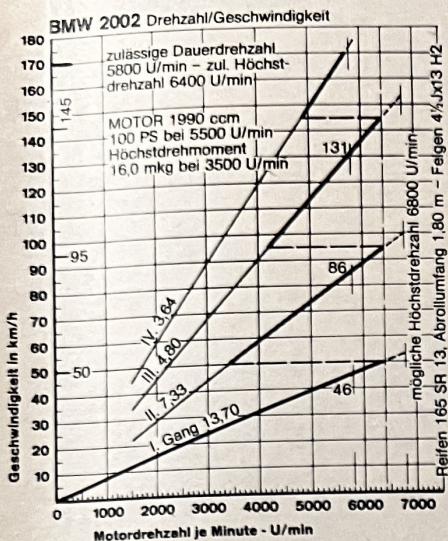
Das wird aber dem 1802 nicht passieren. Beim Zweitürer rechnen die Kunden doch schärfer, und der 1802 ist vom 1602 her gerade der vertretbare halbe Schritt.

Welche Gründe für 1802 statt 1602 wirklich stichhaltig sind, zeigt der Vergleich von Drehmoment und Leistung, siehe Zeichnung 21. Da sieht man, wie sich aus dem größeren Hubraum ein erheblich kräftigeres Anziehen der Leistung im unteren Drehzahlbereich ergibt; bei 3000 U/min bietet der 1802 ca. 10 PS mehr als der 1602, und das Drehmoment — maßgebend für die Elastizität der Maschine — ist im gesamten Drehzahlbereich kräftiger. Der 1802 zieht an Steigungen bulliger durch, man kann sich eher mal das Abwärtsschalten sparen. Der 1802 ist gerade auch für Fahrer empfehlenswert, die BMW ohne sportliche Ambitionen kaufen.

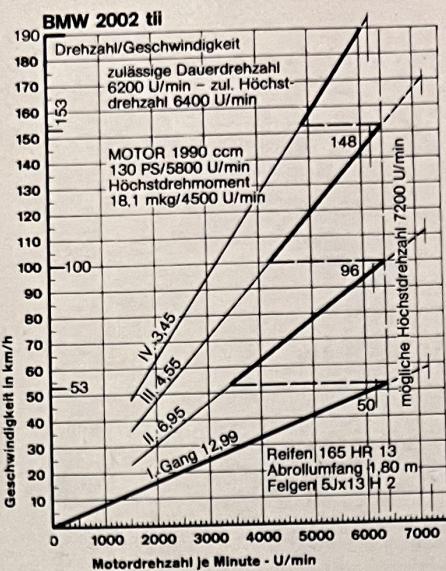
Wir raten jedoch ab, von einem 2002 auf einen 1802 zurückzugehen; unsere anfängliche Erwartung, der 2002 wäre nun in erster Linie mit Automatik sinnvoll, wird von den Fahrleistungswerten doch nicht bestätigt. Unser Beschleunigungsdiagramm zeigt, daß der 2002 in der Beschleunigung über 120 km/h doch deutlich mehr über dem 1802



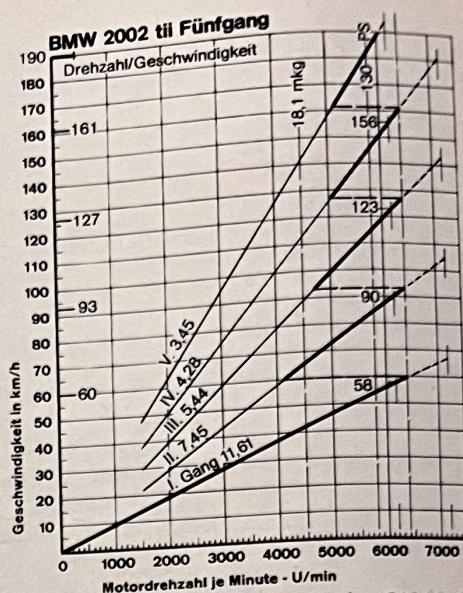
Die obere Bildreihe zeigt die Veränderungsmöglichkeiten des BMW Touring. Links der normale Gepäckraum mit eingehängter, flexibler Sichtblende, daneben der normale Gepäckraum mit dem serienmäßigen Ablagekasten rechts. Auf der linken Seite sieht man den vollen Laderaum mit vorgeklappten Rücksitzen und ganz rechts die Dreisitzer-Variante: nur ein Rücksitz vorgeklappt. Für den BMW Touring gibt es als Extra für 999 DM Aufpreis den Rallyesatz, den auch der fotografierte Wagen hatte: Sportfelgen, zwei Recaro-Schalensitze mit angebauten Kopfstützen, Halogen-Nebelampen und herausgezogene vordere Blinkleuchten (US-Ausführung). Heizbare Heckscheibe hat der Touring serienmäßig, Aufpreis bei der Limousine 122,10 DM.



Der hubraumstärkere Motor erlaubt die drehzahlschonende Achsuntersetzung 3,64:1. Das ergibt höhere Gangspitzen ohne mehr Drehzahl. Die Touring-Modelle haben die gleichen Getriebe- und Achsuntersetzungen.



Beim Einspritzmotor das gleiche Vierganggetriebe, aber mit Achsuntersetzung 3,45:1; noch etwas drehzahlschonender als beim 2002 und nochmals höhere Gangspitzen ohne höhere Drehzahl.



Lieferbar in kleiner Stückzahl für 946,83 DM Aufpreis ist ein sportlich eng gestuftes Fünfganggetriebe, also kein Vierganggetriebe mit fünftem Gang als reinen Schon- und Schnellgang.



liegt als der 1802 über dem 1602. Die Überlegenheit des 2002 macht sich in erster Linie bei scharfer Autobahnfahrt bemerkbar. Ein 2002 Automatic beschleunigt etwa wie ein 1802 mit — korrekt betätigtem — Schaltgetriebe. Alternative für viele Interessenten: 1802 mit Schaltgetriebe unter dem Gesichtspunkt des Preis- und Kostensparns, 2002 Automatic unter dem Gesichtspunkt perfekten Fahrens.

## Fahrtest BMW 2002 tii

Wenn es um Hochleistung geht, zieht es uns selbstverständlich über den 2002 hinaus zum tii mit dem starken 130 PS-Einspritzmotor.

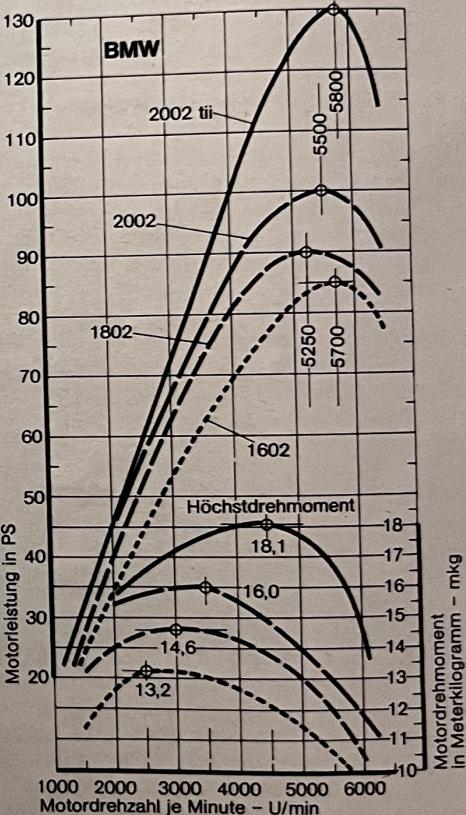
Für einen Fahrer, der Hochleistung zu schätzen und einzusetzen weiß, ist der 2002 tii in der 13000 DM-Preisklasse ein äußerst attraktiver Kauf: Beschleunigung wie viel teurere Wagen. BMW 2800 und Porsche 911 T ziehen dem 2002 tii erst in Höchstgeschwindigkeitsbereich weg. Dabei ist es ein völlig undramatisches Auto, äußerlich wie im Fahr- und Motorverhalten. Mit dem Einspritzmotor hat BMW sehr vorsichtig beim 2000 tii angefangen; seine Reife ist jetzt unzweifelhaft: Kaltstart, Ansprechen aufs Gas schon bei kalter Maschine, ruckfreies Herausziehen aus niedriger Drehzahl, Sparsamkeit im Verhältnis zur Leistung — kein Mehrverbrauch gegen-

über dem 2002 ti. Dabei ist es eine äußerst laufruhige Maschine.

Die ohnehin sehr guten Fahreigenschaften des Zweitürer-BMW sind beim tii wie schon beim ti den sportlichen Ansprüchen für scharfes Fahren angepaßt. Es handelt sich um Verstärkungen an Radführungen und Bremsen; Stabilisator vorn hat auch der 2002 (lieferbar auch für 1602 und 1802, Aufpreis 74,37 DM). Straffe Stoßdämpfung vorn hat nur der tii, aber alle Verstärkungen können anhand einer Umrüstungstabelle auch bei den anderen Modellen eingefügt werden. Dazu liefert BMW auch exakte Angaben über zulässige Umrüstungen leistungsgesteigerten Wagen; Tuning-Firmen sind Alpina, GS-Tuning, Koepchen und Schnitzer.

## BMW-Fahrpraxis

Wir fuhren den 1802 und den 2002 tii im unmittelbaren Vergleich auch mit 1602 und 2002. Gemeinsam ist allen Ausführungen die vorbildliche Lenkung, die es ähnlich nur bei Alfa Romeo gibt: Der Wagen scheint mitzudenken, die Lenkung reagiert auf die geringste Absicht des Fahrers, ohne aber nervös zu sein oder ihn nervös zu machen. Auf der Geraden führt sie spurtreu, in der Kurve fordert sie weder Kurbelei noch übermäßigen Kraftaufwand. Der Wagen vermittelt im ganzen ein Ge-



fühl der Beherrschbarkeit, das subjektiv wie objektiv zum sicheren Fahren beiträgt. Die Federung spricht sehr gut auf kleine Unebenheiten an, ohne aber ins Trampeln zu kommen, die Stoßdämpfung ist straff. Mit dem vorderen Stabilisator wirkt der Wagen bei scharfem Kurvenfahren geringfügig härter. Beim 2002 tii sind die elastischen Lagerungen des Fahrwerks härter abgestimmt, wir fuhren ihn mit Stahlgurtelreifen Michelin XAS, deren härteren Ablauf gegenüber Textilgurtelreifen man spürt (aber ohne Dröhnen). Ob 1602 oder 2002 tii, es ist ein Vergnügen, Wagen mit so sauberen Fahreigenschaften zu fahren, nicht zuletzt auf kurvi-

# Test BMW

Ausführliche Betriebskostentabellen brachten wir in Heft 8/71 für alle Marken und Modelle unseres Markts. Durch etwas geänderte Kraftstoffpreise besteht nun aber keine direkte Vergleichsmöglichkeit mehr. Wir werden eine neue Betriebskostenübersicht zum BMW-Programm bringen, wenn wir die Neuheiten ausgiebig im Test gefahren haben. Hier nur die Kernzahlen zu Durchschnittsverbrauch, Steuer und Versicherung:

**BMW 1602** – 11,5 Liter Super/100 km (Touring 12,0); 230,40 DM;  
ca. 640 DM  
**BMW 1802** – 12,0 Liter Super/100 km (Touring 12,5); 259,20 DM;  
ca. 640 DM  
**BMW 2002** – 12,5 Liter Super/100 km, mit Automatic 12,0 (Touring  
13,0 bzw. 12,5); 288 DM; ca. 704 DM  
**BMW 2002 tii** – 13,5 Liter Super/100 km (Touring 14,0); 288 DM;  
ca. 738 DM

gen Landstraßen. Nur für Mitfahrer auf dem Rücksitz hört der Spaß auf, wenn der Fahrer auf schlechter Straße stark aufdreht. Das Mitfahrergewicht schluckt Federweg, die Federn sind stark progressiv. Dicht vor der Hinterachse spürt man die Verhärtung und man klebt auch mehr an der Wand, wenn der Fahrer den Wagen glückstrahlend durch die Kurven schwenkt. Der Mitfahrer vorn, wie der Fahrer günstig zwischen den Achsen, merkt das nicht so. Nervenproben kann ein BMW eher für den übrigen Verkehr liefern. Die feinen Fahreigenschaften in Verbindung mit der hohen Leistung machen es BMW-Fahrern oft nicht verständlich, warum andere Leute nicht ebenso fröhlich losziehen. Das verführt zu Kolonnenspringerei und zu abenteuerlichen Kurvenjagden. Man kann allerdings einen BMW unter Umständen noch in der Gewalt behalten, wenn Wagen mit weniger präzisen Eigenschaften schon nicht mehr zu fangen sind.

Die Endgeschwindigkeiten in den Gängen sind beim 2002 tii durch die höhere Drehzahlspanne dem 2002 um einiges überlegen, dritter Gang beispielsweise bis an nahezu 150 km/h. Die sehr guten Kraftreserven im vierten Gang ohne Drehzahlüberforderung lassen den Wunsch nach einem Fünfganggetriebe mit schonendem Schnellgang nicht aufkommen. Aber für sportliche Ansprüche gibt es ein Fünfganggetriebe, bei dem die unteren Gänge enger als beim Vierganggetriebe gefächert sind. Der fünfte Gang entspricht genau dem vierten Gang eines Vierganggetriebes, ein Getriebe vor allem für den Wettbewerbssport.

## Fahrtest Touring

Hier können wir uns kurz fassen, denn alle wesentlichen Eigenschaften und die Fahrleistungen entsprechen den Stufenheck-Ausführungen. Aber wie fühlt man sich im Touring? Wie in einem Kombi oder einem Coupé? Als wir die Karosserie vor Jahren als Prototyp sahen, waren wir enttäuscht. Ein BMW darf nicht so sehr nach Kombi aussehen, meinten auch nicht wenige Leute im Werk. Aber die Weichen mußten kostensparend gestellt werden, und auf den zweiten Blick überwiegt entschieden der Eindruck, daß es sich um ein Kombi-Coupé handelt. Das kurze Heck und die stärkere Neigung der Windschutzscheibe geben dem Touring diesen Charakter. Das Bewußtsein auch aerodynamischer Vorteile – etwas erhöhte Fahrleistung im oberen Geschwindigkeitsbereich – machen den Touring auch technisch interessant. Daß er nicht als Lieferwagen gedacht ist, zeigt schon der knappe Gepäckraum, den man ihm im Vergleich zur Stufenhecklimousine auch ansieht.



## Fahr auf dem

## mot-Gesamturteil

**BMW bietet Weiterentwicklung statt Modellwechsel. Die neuen Versionen sind marktgerecht, erfordern aber für maßgenaue Modellwahl vom Käufer noch mehr Überlegung als bisher. Verbesserungsbedürftig weiterhin: Finish und Service.**

