

mot **auto-journal**

E 5939 D

vereinigt mit motor-Rundschau + kritik

Belgien bfr 28,-, Dänemark dkr 4,50, Finnland Fmk 2,50, Frankreich FF 3,30, Griechenland Dr 22,-, Island lkr 65,-, Italien Lit 400, Jugoslawien Din 11,-, Kanada can \$ -,80, Korsika FF 4,50, Luxemburg lfr 27,-, Niederlande hfl 2,-, Norwegen nkr 4,25 (inkl. moms.), Österreich öS 14,- (inkl. MwSt.), Portugal Esc. 18,-, Spanien Ptas 45,-, Südafrika Rd -,65, Schweden skr 3,50 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2,20, Türkei TL 10,-, USA US\$ -,80. Printed in Germany

Nr. 10 19. 5. 1973

DM 1.80

mot-Service: Reisekarte DDR

TÜV: Neue Prüfmethoden

BMW 02-Reihe

Modellreport
Kaufberatung



Erster Fahrbericht

Austin Allegro

Dauertest 20 000 km

Rekord Diesel

Zuverlässig und billig?



Reife Renner

Pluspunkte

- Motoren kultiviert und elastisch, Drehzahlbegrenzer, sehr ausgereift
- Straßenlage einwandfrei, gute Stoßdämpfung und Spurstabilität
- Karosserie sehr gut zu übersehen
- Instrumente gut abzulesen, reichliche Ablagen, gute Heizwirkung mit exakter Dosierung, dreistufiges Gebläse
- Betriebsanleitung erstklassig
- Werkstätten gut eingearbeitet; Motorraum gut zugänglich, Diagnosesystem
- 1602/1802: Motoren besonders sparsam
- 2002: Kraftreserven aus dem Hubraum, auch mit Automatik spurtkräftig
- 2002 tii: Einspritzmotor mit extrem hoher Leistung ohne Empfindlichkeiten
- touring: Kombilimousine mit hälftensweise vorklappbarem Rücksitz

Minuspunkte

- Rücksitzraum schon bei normaler Vordersitzposition knapp, hinter großem Fahrer wenig Knieraum
- Durchstieg nach hinten knapp
- Federung bei voller Belastung sehr hart, Federweg hinten dann zu knapp
- Neigung der Karosserie zu Windgeräuschen, Detailverarbeitung ungleichmäßig
- Scheinwerferlicht ungenügend (H 4-Licht auch beim 2002 tii nur als Extra)
- Lüftung schwach
- Viele Extras notwendig, Wertverlust dadurch stark steigend
- Detailverbesserungen wünschenswert, z. B. Intervallschaltung der Scheibenwischer, Lieferung von Automatikgurten
- Kraftstoff läuft nach Volltanken leicht über, Tank bei Limousine etwas zu klein
- touring: Gepäckraum erheblich kleiner als bei der Limousine; Wiederverkauf schwieriger

Die kleinen BMW sind trotz des neuen 520 weiterhin die tragende Stütze des BMW-Geschäfts. Jeder zweite Wagen, der im ersten Vierteljahr 1973 auf dem deutschen Markt neu zugelassen wurde, gehörte zur Vierergruppe 1602 – 1802 – 2002 – 2002 tii. Klarer Favorit bleibt dabei die zweitürige Limousine, während der Verkaufanteil der Kombilimousine touring innerhalb der 02-Reihe auf bescheidene fünf Prozent abgesunken ist. In diesem Modellreport geht es um Ausreifung, um Unterschiede zwischen Limousine und touring und um die gewaltige Spanne in den Motorleistungen zwischen 85 und 130 PS. Die BMW 02-Modellreihe, die auf dem 1600-2 vom Frühjahr 1966 basiert, gehört inzwischen zu den ältesten auf dem deutschen Markt. Aber ein Nachfolger ist weder in Sicht noch von den Zulassungszahlen her nötig.

Wie die Autopreise in den letzten Jahren geklettert sind, beweist gerade das kleinste BMW-Modell. Es begann im Sommer 1966 mit dem 1600-2 zum Grundpreis von 8650 DM. Heute kostet die praktisch gleiche Limousine mit immer noch 85 PS als 1602 dagegen ab 11 100 DM, wurde also etwa ein Drittel teurer.

Aus dem damaligen Einzelmodell entstand eine Reihe von fünf Limousinen, einem Cabrio (Test in mot 12/72) und drei touring-Kombilimousinen. Diese tragen übrigens seit Herbst 1972 ebenfalls die 02-Kennziffer am Heck; zwei touring-Varianten – mit 85 PS und 100 PS-Automatik – fielen wegen zu geringer Nachfrage schon 1972 wieder weg. Es ist doppelt bemerkenswert, daß für dieses im Kern bald sieben Jahre alte Modell immer noch mehrmonatige Lieferfristen bestehen. Über die Liefermengen steuern Werk und Händler freilich auch die Nachfrage innerhalb der 02-Reihe – natürlich zu den teureren Versionen hin. Zwischen 1602 und 1802 besteht ein Preisunterschied von 700 DM. Bei gleicher Ausstattung bekommt man dafür 200 ccm Hubraum und fünf PS mehr, dazu

größere Trommelbremsen hinten. Sonst sehen 1602/1802 bis auf den Heckschriftzug genau gleich aus.

Auch die 600 DM Differenz zwischen 1802 und 2002 bezahlt man im wesentlichen für den Motor mit wiederum 200 ccm Hubraum und 10 PS mehr. Dazu kommen eine stärkere Batterie mit 44 statt 36 Ah und serienmäßige Stabilisatoren vorn und hinten. Äußerlich erkennt man den 2002 nur an Kleinigkeiten wie Heckschriftzug, schwarzer Kühlergrill und Radzierblenden – die Ausstattung entspricht dem 1602/1802.

Der größte Preis- und Leistungssprung liegt zwischen 2002 und 2002 tii, nämlich für 1100 DM 30 PS mehr. Dafür bekommt man neben dem Einspritzmotor einschließlich verstärkter Drehstromlichtmaschine einige Fahrwerksunterschiede wie HR- statt SR-Reifen, Felgen 5 statt 4½ Zoll, andere Schräglenker hinten, vergrößerte Scheibenbremsen vorn. Zur ti-Innenausstattung gehört der serienmäßige Drehzahlmesser, dafür Zeituhr extra in Armaturenbrettmitte. Das tii-Sportlenkrad mit besonders dünnem Kunstlederkranz gefällt uns durch die schlechter erreich-





Großes Foto: Die vier Modelle der BMW 02-Reihe, davon zwei touring-Kombilimousinen. Die kleinen Fotos zeigen in Gegenüberstellung den kleinen touring-Gepäckraum mit 280 Liter und den großen Limousinen-Gepäckraum mit 460 Liter. Aber in den touring passen quergelegt auch zwei paar Ski hinein.



Modellreport BMW 02-Reihe

Preise und Aufpreise

	1602	1802	2002	2002 ti
Zweifürige Limousine ab	11 100	11 700	12 300	14 400 DM
Kombilimousine tour. ab	—	12 400	13 000	15 100 DM
Cabriolet viersitzig ab	—	—	15 985	— DM
2002 Limousine mit Getriebeautomatik	13 650	—	—	— DM

Wichtige Extras: heizbare Heckscheibe für Limousine 138 DM, H-4-Halogenlicht 75 DM, Kopfstützen für beide Vordersitze 134 DM, Gurte für beide Vordersitze 79 DM, Zweipunktgurte für Rücksitze 62 DM, Frontscheibe Verbundglas für Limousine/touring 139 DM, für Cabriolet 170 DM.

Nützliche Extras: Halogennebellichter 173 DM, Nebelschlussleuchte 35 DM, Halogenfernlicht 169 DM, Stahlkurbeldach für Limousine/touring 566 DM, getönte Scheiben für Limousine/touring 311 DM, für Cabrio 324 DM, zweiter Außenspiegel 23 DM, Tankdeckelschloß 15 DM, Stoßstangenhörner vorn und hinten 27 DM, Radzierringe für 1602/1802 = 39 DM, Drehzahlmesser statt Zeituhr (nicht ti) 142 DM, Schloß für Handschuhkasten 19 DM, Matte für Gepäckraum 42 DM, Veloursfußmatten vorn und hinten 91 DM, Kunstledersitze 96 DM (beim Cabrio ohne Mehrpreis), Verbandkissen 31 DM, Warndreieck 11 DM.

Luxusextras: Fünfganggetriebe und Sperrdifferential für 2002 + ti = 1448 DM, Stabilisatoren vorn/hinten beim 1602/1802 = 83 DM, Gürtelreifen Michelin XAS = 65 DM, Sportfelgen mit Gürtelreifen 694 DM bzw. 580 DM beim 2002 ti, elektrisches Schiebedach 819 DM (nicht für Cabrio), Metalleffektlackierung 525 DM, zwei Sportsitze 263 DM (nicht beim Cabrio), Rallye-Paket für touring 2002 ti = 1040 DM.

Kosten

Listenpreis ab:

Jahressteuer
Kfz-Haftpflichtversicherung
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten ohne Wertverlust ca.

Voraussichtlicher Wertverlust pro Jahr während der ersten drei Jahre ca.

Laufende Kosten pro 100 km:

Kraftstoff
Öl
Reifen
Werkstatt

Monatliche Betriebskosten bei 15 000 Jahreskilometern			
ohne Wertverlust	319.— DM	331.— DM	349.— DM
mit Wertverlust	456.— DM	477.— DM	507.— DM
Kosten pro Kilometer bei 15 000 Jahreskilometern			
ohne Wertverlust	25,5 Pf	26,5 Pf	27,9 Pf
mit Wertverlust	36,5 Pf	38,1 Pf	40,6 Pf

touring-Modelle: Betriebskostenabweichungen nur im Wertverlust. Schon nach zwei Jahren werden die touring bis zu 100 DM schwächer bewertet als die Stufenhecklimousinen. Wertverlust im Durchschnitt bis ca. 300 DM höher pro Jahr während der ersten drei Jahre bei 15 000 Jahreskilometern.

	1602	1802	2002	2002 ti
11 100.— DM	11 700.— DM	12 300.— DM	14 400.— DM	— DM
230,40 DM	259,20 DM	288.— DM	288.— DM	— DM
736.— DM	736.— DM	810.— DM	849.— DM	— DM
1 266.— DM	1 295.— DM	1 423.— DM	1 512.— DM	— DM
1 650.— DM	1 750.— DM	1 900.— DM	2 400.— DM	— DM
2 916.— DM	3 045.— DM	3 323.— DM	3 912.— DM	— DM
8,40 DM	8,75 DM	9,10 DM	10,20 DM	— DM
—,65 DM	—,65 DM	—,75 DM	—,85 DM	— DM
1,70 DM	1,75 DM	1,80 DM	2,25 DM	— DM
6,30 DM	6,70 DM	6,90 DM	7,70 DM	— DM
17,05 DM	17,85 DM	18,45 DM	20,80 DM	— DM

bare Hupe in der vertieften Nabe weniger gut als das normale 02-Lenkrad mit drei Speichen-Huptasten. In aller Stille wurde zum Herbst 1972 die Verdichtung des Einspritzmotors von 10,0 auf 9,5 verringert (Anpassung an bleiärmeren Superkraftstoff).

BMW hat seit unserem ersten Test der 02-Modellreihe (in mot 12/71) etliche Details geändert. Bemerkenswert ist dabei die Erhöhung des Leergewichts um 30 kg beim 1602/1802 und sogar 50 kg beim 2002. Keine offiziellen Gewichtsänderungen gab es dagegen bei den touring-Modellen und beim 2002 ti.

Für einen Viersitzer sind die tatsächlichen Zuladungen aber knapp geblieben. Mit kompletter Ausstattung wogen unsere Testwagen vollgetankt bis zu 70 kg mehr als nach den Papieren, tatsächliche Zuladung zwischen 350 und 400 kg. Dabei sind aber stets auch die Serienschwankungen zu berücksichtigen, die durch Toleranzen allein in den Blechstärken schon 30 kg betragen können.

Nur etwa fünf Prozent aller 02-Modelle entfallen auf den touring. Da spielt auch der nominelle Mehrpreis von 700 DM für diese Kombilimousine eine Rolle. Tatsächlich beträgt die Differenz jedoch 542 DM, weil beim touring die heizbare Heckscheibe zur Serienausstattung gehört. Die touring-Vorteile zeigen unsere Fotos und die Maßskizze Seite 33. Besonderheit unter allen Kombilimousinen ist dabei die Variante als Dreisitzer mit viel Laderaum, in dem man sogar zwei Paar Ski unterbringen kann. Größter touring-Nachteil bleibt das zu geringe Gepäckraumvolumen unter der flexiblen Abdeckung (Sichtblende), nur 280 Liter statt 470 Liter bei der Limousine. Selbst bei entfernter Abdeckung und maximaler Ausnützung faßt das touring-Heck nur etwa 380 Liter.

Mit drei Zentimeter weniger Höhe und zwölf Zentimeter kürzerem Hecküberhang kann man den touring zwar eleganter finden als die Limousine, aber Gebrauch-



Seit Ende 1972 bekamen die Schiebelehebel für Heizung/Lüftung beiderseits der Lenksäule endlich eine Beschriftung. Der Zugknopf für Nebelleuchten (Extra) befindet sich jetzt am Ende der Mittelkonsole. Mit neuen Sitzstoffen wird die BMW 02-Modellreihe seit Herbst 1972 geliefert, Gurte ab Herbst 1973 serienmäßig.

wagenkäufer teilen diese Meinung nach unseren Ermittlungen meist nicht. 700 DM Mehrpreis gehen beim Wiederverkauf ebenso leicht verloren wie die zahlrei-

chen Extra-Aufpreise in der Zusammenstellung auf dieser Seite oben.

touring-Besonderheiten in Stichworten: Schon beim 1802 Stabilisator an der Vorderachse serienmäßig, außerdem Gasdruckstoßdämpfer an der Hinterachse und Tankinhalt 52 statt 46 Liter. Bei einem der beiden touring-Testwagen hatten wir Kummer mit den Gasdruckhebern zum — sonst — leichten Öffnen der Heckklappe. Wünschenswert: Heckscheibenwischer und -wascher.

Die BMW 02-Modelle gehören zu den gefragten Gebrauchsobjekten, wobei 1602 und 2002 eher gesucht werden als 1802 und 2002 ti. Viele Zweikäufer schätzen zwar einen starken Kompaktwagen und wollen sich ans sportliche BMW-Markensymbol anhängen, aber die ti-Betriebskosten liegen dann meist eine Klasse zu hoch.

Die kleinen BMW sind mechanisch ungewöhnlich ausgereift. Das gilt speziell für die Motoren, bei denen BMW schon 1971 durch serienmäßigen Einbau des Drehzahlbegrenzers die konstruktive Notbremse für lange Lebensdauer gezogen hat. Mit einer Toleranz von ± 150 U/min riegele die Vergasermotoren bei den zulässigen 6200 U/min ab, der ti-Einspritzmotor bei 6400 U/min (Voreilung des Drehzahlmessers bei den vier Testwagen etwa 200 U/min). Selbst rohe Bleifuß-Fahrer können diese BMW-Motoren nicht mehr überdrehen; sie nehmen über diese konstruktiv abgesicherte Drehzahlgrenze hinaus keine Leistung mehr an und röheln mit Zündaussetzern nur noch kraftlos weiter. 100 000 km mit 1602/2002-Motoren sind glaubhaft belegt, der 1802-Motor steht sicher nicht nach. Beim 2002 ti gibt es kaum mehr Schwierigkeiten mit der Kugelfischer-Einspritzung, eher mit der Hinterachse bei häufigen Krawallstarts. Der 1602/85 PS-Motor läuft dabei noch eine Spur kultivierter als der 1802/90 PS-Motor, obwohl das Drehzahlniveau bei gleichen Getriebestufen und hier auch gleicher Hinterachsuntersetzung überein-

Modellreport BMW 02-Reihe

stimmt; 140 km/h entsprechen im vierten Gang etwa 5300 U/min.

Der 2002/100 PS-Motor mit Hubraumreserven gestattet stärkere Drehzahl-schö-nung, 140 km/h = 4700 U/min. Diesen Unterschied hört man auch deutlich; der BMW 2002 ist innerhalb der Reihe der angenehme Langstrecken-Reisewagen.

Beim bullig zubeißenden 2002 tii/130 PS-Motor entsprechen 140 km/h im vierten Gang nur noch 4400 U/min, ebenfalls sehr angenehm auf der Autobahn, aber für den gedrängten Stadtverkehr insgesamt ein zu nervöser Sprinter.

BMW wird die 02-Modellreihe noch längere Zeit bauen. Weitere Detailverbesserungen sind fürs Modelljahr 1974 im Herbst zu erwarten. Dazu gehört nach unseren Informationen die Serienlieferung von Dreipunktgurten für die Vordersitze nach den Werksferien, wie es die neue StVZO-Vorschrift ab 1. 1. 1974 fordert. Hoffentlich dauert es nicht wesentlich länger bis auch hier wahlweise Automatikgurte geliefert werden können. Zweierlei Gurtfabrikate hinterließen wegen der zu umständlichen Anpassung in den vier Testwagen keinen alltagsangenehmen Eindruck. Im Gespräch sind auch kleine äußerliche Änderungen wie beispielsweise rechteckige statt runde Heckleuchten zur Anpassung an die US-Vorschriften.

Noch einige Notizen aus der Testpraxis mit vier 02-Wagen: Lästige Überlauf-neigung nach dem Volltanken, alle Wagen waren rechts hinten mit Kraftstoffriehlern versehen; unterschiedliche Neigung zu Windgeräuschen bei den Limousinen und touring; Arretierung der hinteren Ausstellfenster nicht stabil genug; Scheinwerferlicht speziell beim tii ungenügend (H 4-Licht muß extra bezahlt werden); gestoppte Höchstgeschwindigkeit beim 1602 deutlich über der Werksangabe, nämlich 164,2 statt 160 km/h; geringere Differenzen beim 1802, 2002 und 2002 tii; Rück-sitzmitfahrer klagen über die harte Hinterradfederung und Fahrbahnstöße.

Text: E. Männer, Fotos: U. Schwab
Zeichnungen: J. F. Drkosch

mot-Gesamturteil

Für die BMW 02-Modellreihe spricht unverändert die Kombination von feinen Motoren mit besonderer Handlichkeit und sicheren Fahreigenschaften, obwohl der Hauptkonkurrent Audi 80 LS/GL gleiche Eigenschaften deutlich billiger bietet. Trotzdem läuft der Verkauf so gut, daß es BMW mit einem Nachfolger nicht sonderlich eilig haben muß; er ist wohl auch erst für 1974/75 vorgesehen. Der BMW touring steht freilich immer mehr am Rande, vom Werk auch wenig gefördert.

Technische Daten

	1602	1802	2002	2002 tii
Vierzylinder in Reihe, über Vorderachse				
Motor	84,0	89,0	89,0	89,0
Zylinderbohrung mm	71,0	71,0	80,0	80,0
Kolbenhub mm	1563	1754	1977	1977
Hubraum (Steuerformel) ccm	1573	1766	1990	1990
Hubraum (effektiv) ccm	8,6	8,6	8,5	9,5
Verdichtung (Superkraftstoff)	95	95	95	99
ROZ-Bedarf	85	90	100	130
Leistung PS	5700	5250	5500	5800
bei U/min	13,2	14,6	16,0	18,1
Max. Drehmoment mkg	3500	3000	3500	4500
bei U/min	5800	6000	6000	6000
Zul. Dauerdrehzahl U/min	6200	6200	6200	6400
Zul. Höchstdrehzahl U/min				

Kurbelwellenlager: fünf; obenliegende Nockenwelle mit Kettenantrieb; Ölfilter im Hauptstrom, Motorölinhalt mit Filterwechsel 4,25 Liter, Ölwechsel alle 6000 km, bei ungünstigen Bedingungen alle 3000 km; Kühlwasserinhalt mit Heizung 7,0 Liter; Batterie 12 Volt/36 Ah beim 1602/1802, 12 V/44 Ah bei 2002/2002 tii; Drehstromlichtmaschine 490 Watt beim 1602/1802/2002; beim 2002 tii 630 Watt; Zündkerzen Bosch W 200 T 30 beim 1602/1802/2002 und WG 200 T 30 beim 2002 tii. Solex-Fallstromvergaser 38 PDSI beim 1602/1802 und 40 PDSI beim 2002, jeweils mit handbetätigter Starthilfe; Kugelfischer-Benzleinspritzung beim 2002 tii; Startautomatik (Vergaser 40 PDSI) beim 2002 Automatic.

Kraftübertragung

Hydraulische Übertragung Pedal auf Kupplung; serienmäßig Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Getriebeuntersetzungen: 3,764 / 2,02 / 1,32 / 1,0 / R. 4,096. 2002 Limousine auf Wunsch mit Automatik (ZF), Wählhebel auf Mittelkonsole, Gangstufen: 2,56 / 1,52 / 1,0 / R. 2,0, maximale Drehmomentverstärkung im Wandler 2,11fach. 2002 und 2002 tii auf Wunsch mit Fünfganggetriebe, Untersetzungen: 3,368 / 2,16 / 1,579 / 1,241 / 1,0 / R. 4,0. Antrieb auf Hinterräder über geteilte Kardanwelle. Hinterachsuntersetzung 4,11 beim 1602/1802, 3,64 beim 2002 und 3,45 beim 2002 tii.

Fahrwerk

Radführung vorn an unteren Querlenkern und Federbeinen, hinten an Schräglenkern (mit Schraubenfedern), 1602/1802 auf Wunsch und 2002/2002 tii serienmäßig mit Stabilisatoren vorn und hinten. ZF-Schneckenrollenlenkung mit geteilter Lenksäule, Gesamtuntersetzung 17,57:1, etwa 3,2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Vorn Scheibenbremsen (Scheibendurchmesser 240 mm beim 1602/1802/2002 und 256 mm

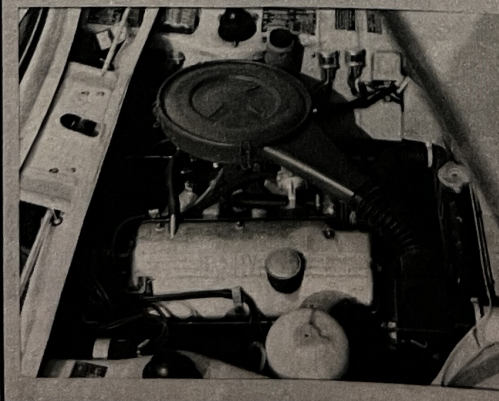
beim 2002 tii), hinten Trommelbremsen (Trommeldurchmesser 200 mm beim 1602 und 230 mm beim 1802/2002/2002 tii), Zweikreisanlage mit Bremskraftverstärker, Handbremshebel zwischen den Vordersitzen. Reifen 165 SR 13 auf Felge 4 1/2 J x 13 H 2 beim 1602/1802/2002 und 165 HR 13 auf Felge 5 J x 13 H 2 beim 2002 tii. Luftdruck bei Limousine vorn 1,8 atü, hinten 1,8 – 2,0 atü, beim touring vorn 1,8 atü, hinten 1,8–2,2 atü. Tankinhalt 46 Liter bei der Limousine, 52 Liter beim touring (davon 6 Liter Reserve mit Warnleuchte).

Maße

Radstand mm	2500
Spurweite vorn/hinten mm	1330 (2002 tii: 1348) / 1348
Außenlänge (Limousine) mm	4230
Außenlänge (touring) mm	4110
Außenbreite mm	1550
Außenhöhe (unbel. Limousine) mm	1410
Außenhöhe (unbel. touring) mm	1380
Bodenfreiheit belastet ca. mm	160
Wendekreisdurchmesser li/re m	10,4 / 10,5

Gewichte

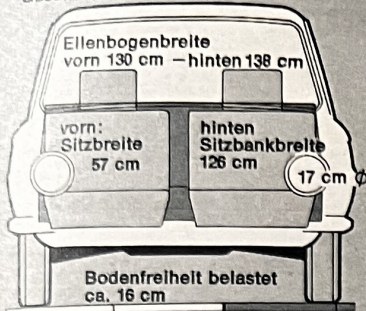
Leergewicht Lim. 1602/1802 kg	970
Leergewicht Lim. 2002/2002 tii kg	990
Leergewicht touring kg	1030
Zul. Gesamtgewicht 1602/1802 kg	1370
Zul. Gesamtgewicht 2002/2002 tii kg	1390
Zul. Gesamtgewicht touring kg	1450
Zuladung Limousine kg	400
Zuladung touring kg	420
Gepäckgewicht zu 4 Personen mit 75 kg	
bei Limousine	100
beim touring	120
Zulässige Anhängelast gebremst kg	1200
ungebremst kg	500
Zul. Anhängelast beim 2002 Automatic mit Ölkühler gebremst kg	1000
Zulässige Dachlast kg	75



Modellreport BMW 02-Reihe

BMW 1602 / 1802 / 2002 / 2002 tii

Gesamthöhe unbelastet 141 cm



Spurweite vorn/hinten 133,0/134,8 cm – 2002 tii 134,8/134,8 cm
Gesamtbreite 159 cm
auf Wunsch Halogen-Abblend- und Fernlicht und Kopfstützen

BMW touring 1802 / 2002 / 2002 tii

Gesamthöhe unbelastet 138 cm

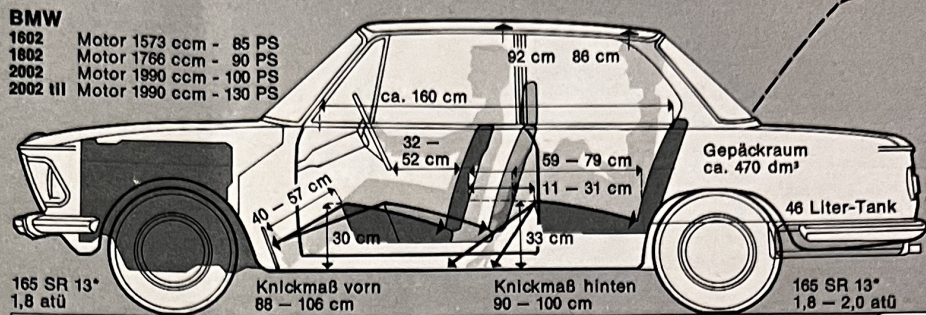


Spurweite vorn/hinten 134,8/134,8 cm
Gesamtbreite 159 cm

Fahrzeug-Leergewicht / zulässige Zuladung / zulässiges Gesamtgewicht 1602 und 1802: 970/400/1370 kg – 2002 und 2002 tii: 990/400/1390 kg – tatsächliches Leergewicht der Testwagen vollgetankt / tats. Zuladung 1602 und 1802: 1020/350 kg – 2002: 1030/380 kg – 2002 tii: 1065/325 kg – zul. Anhängelast gebremst/ungebremst 1200/500 kg – Dachlast bis 75 kg – vorn Dreieck-Schwenk- und Kurbel-Versenkenfenster, hinten Ausstellfenster

BMW

1602 Motor 1573 ccm - 85 PS
1802 Motor 1766 ccm - 90 PS
2002 Motor 1990 ccm - 100 PS
2002 tii Motor 1990 ccm - 130 PS

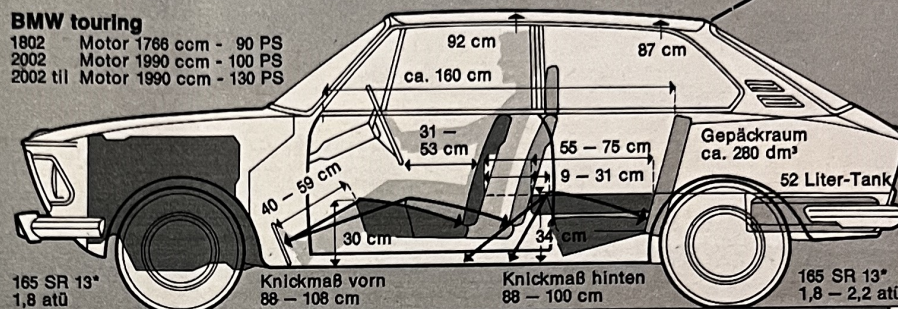


Radstand 250 cm – Gesamtlänge 423 cm – Türöffnung hoch/breit 95/101 cm – zusätzliche Sitzmaße: Sitzfläche lang vorn/hinten 47/48 cm – Sitzlehne hoch vorn/hinten 52/54 cm – elektrische Ausrüstung: 1602 und 1802 Batterie 12 V/36 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 490 Watt – 2002 und 2002 tii Batterie 12 V/44 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 490 Watt, 2002 tii 630 Watt – *2002 tii: 165 HR 13

Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig / zulässige Zuladung / zulässiges Gesamtgewicht: 1030/420/1450 kg – tatsächliches Leergewicht der Testwagen 2002 und 2002 tii vollgetankt / tatsächliche zul. Zuladung 2002: 1050/400 kg – 2002 tii: 1100/350 kg – zulässige Anhängelast gebremst / ungebremst 1000/500 kg – Dachlast bis 75 kg – vorn Dreieck-Schwenk- und Kurbel-Versenkenfenster – hinten Ausstellfenster

BMW touring

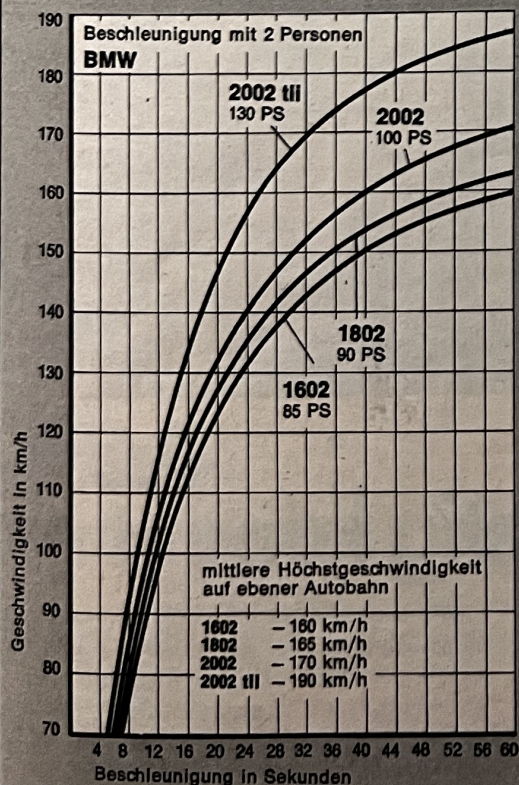
1802 Motor 1766 ccm - 90 PS
2002 Motor 1990 ccm - 100 PS
2002 tii Motor 1990 ccm - 130 PS



Radstand 250 cm – Gesamtlänge 411 cm – Türöffnung hoch/breit 95/101 cm – zusätzliche Sitzmaße: Sitzfläche lang vorn/hinten 47/47 cm – Sitzlehne hoch vorn/hinten 51/50 cm – elektrische Ausrüstung: 1802: 12 V/36 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 490 Watt – 2002 und 2002 tii: Batterie 12 V/44 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 490 Watt, 2002 tii 630 Watt – *2002 tii: 165 HR 13 – Laderraum: Länge max./min. 158/88 cm, Breite max./mittlere 125/100 cm, Höhe an der Tür / innen max. 65/75 cm

Beschleunigungsvergleich

Modell	Leistung PS	0-100 sec	0-120 sec	0-140 sec	Spitze km/h
BMW 1602	85	12,8	19,0	30,0	160
BMW 1802	90	11,8	17,2	27,2	165
BMW 2002	100	10,9	15,9	24,0	170
BMW 2002 tii	130	9,4	13,2	18,2	190
BMW 2002 Automatic	100	13,5	19,7	28,3	165
Audi 80 GL	85	12,4	18,4	27,5	170
Opel Ascona 16 S	80	14,5	23,0	42,0	155
Opel Ascona 19 SR	90	12,5	18,3	28,0	160



Verbrauch Superkraftstoff

BMW 1602, Testdurchschnitt	11,5 Liter/100 km
BMW 1802, Testdurchschnitt	12,0 Liter/100 km
BMW 2002 touring, Testdurchschnitt	12,2 Liter/100 km
BMW 2002 tii touring, Testdurchschnitt	14,0 Liter/100 km

