

02-Historie:
Als 2002 im Januar 68 vorgestellt, endete die Baureihe mit dem Modell 1502 im August 77. 1973 wurden die markanten Rückleuchten (unten) eckig



BMW „02“



02-Power: 130 PS leistet der 11i (Foto), 75 PS der einfache 1502. Dazwischen liegen 1602 (85 PS), 1802 (90 PS), 2002 (100 PS) und 2002 ti (120 PS). Rar: turbo mit 170 PS



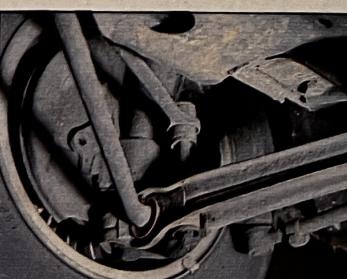
Fotos: Heiner Schmid



Hinterachse: Trotz gutem Unterbodenschutz rostet es bereits an der Aufhängung



Tachowellenantrieb: Hier am Ende des Getriebes kann mit den Jahren das Öl tropfen



Vorderachse: Alle Gelenke gründlich prüfen lassen, oft sind sie ausgeschlagen

Entweder hui oder pfui

Super restauriert oder völlig verworzt – so präsentiert sich das aktuelle 02-Angebot. Eine Baureihe auf dem Weg zum Liebhaberobjekt. Noch gibt es welche

Er ist ein Klassiker. Daran besteht überhaupt kein Zweifel. Wer das nicht sieht, der hat kein Feeling für Autos.

02-Fahrer haben es. Ohne Wenn und Aber. Und sie haben recht. Sieht man sich die Silhouette beispielsweise eines BMW 1602 an, dann springt es über, das seriös-sportliche BMW-Design aus den siebziger Jahren.

Zeitlos, wohlproportionierte Linien, ohne überflüssige Schwüste und Schwellereulen. Kein Windkanalschliff, sondern stolze Ästhetik zwischen den BMW-Emblemen auf Motor- und Kofferraum.

Ein Auto, das der gesellschaftlich legitimierten Single-Ara voraus war. Denn der 02 hatte alle Attribute, die ihn für besserverdienende Alleinstehende der jüngeren Generation attraktiv machten: ausreichend Platz für zwei, Kofferraum

für Gepäck eines verlängerten Genuß-Wochenendes, schickes Styling und spritzige Motoren. Dazu eine Fahrwerk-auslegung, die geübten Fahrern die Möglichkeit gab, der Dame beim Ausflug zu imponieren. Ein driftendes Heck – oh, Baby, war das halbstark, aber schön.

Und rückblickend betrachtet, ist der alte 02 Vorreiter für die neue BMW-Welle, auf der die Münchner heute noch von Erfolg zu Erfolg surfen.

Mit dem 02 wurde die Exklusivität, wie sie bis dato nur großen und schweren Limousinen vorbehunden war, in die Kompaktklasse eingeführt. Der kleine BMW wurde zum typischen Wagen für den jungen Akademiker oder die Frau Gemahlin, deren Gatte einen großen Mercedes-Benz in der Garage hatte.

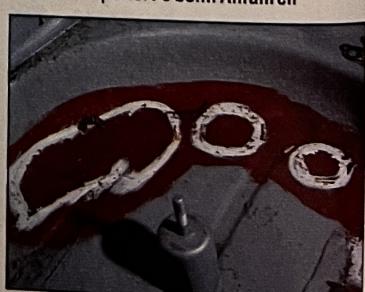
Lesen Sie bitte weiter auf Seite 94



Radlauf vorn: Hier hat sich der Rost eingenistet, Abhilfe schafft nur der Schweißbrenner



Kardanwelle: Wenn das Mittellager ausgeschlagen ist, poltert's beim Anfahren



Reserverad-Löch: Hier wurde das Bodenblech schon geflickt und abgedichtet

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist das Angebot dieser Autos gering. Es läßt sich in zwei Klassen teilen: Entweder sind es von wilden Heizern in vierter oder fünfter Hand zugrunde gerittene 02, verwahrlost und ausgelutscht, oder sie sind von Liebhabern in einen Top-Zustand versetzt worden.

Immerhin, die Preise rangieren zwischen 1500 und 20 000 Mark, und zwischen diesen Eckdaten liegen Welten. Der Billigheimer ist schlichtweg fertig, für 20 000 Mark aber kann man einen sehr gut restaurierten 2002 tii erwarten.

Egal für welchen Typ man sich entscheidet, man sollte wissen, daß es viele Original-Ersatzteile nicht mehr gibt und daß viele BMW-Vertragswerkstätten kaum noch in der Lage sind, beispielsweise die Einspritzer-Maschine eines tii richtig einzustellen.

Ohnehin, ein 02-Erwerb ist kein normaler Gebrauchtwagenkauf. Die Entscheidung für diesen alten BMW kommt aus dem Bauch, keineswegs aus rationalen Erwägungen. Denn schon die Alltagstauglichkeit hat ihre kleinen Aussetzer. Es ist nicht nur die Startunwilligkeit vieler Vergasertypen, es ist eben auch das Problem der Ersatzteilbeschaffung. Da muß Autofahren schon auf dem geliebten Hobby gehören, sonst entwickelt sich schnell der große Haß gegen den kleinen BMW.

Doch gut erhaltene und sauber eingestellte Exemplare vermitteln die ursprüngliche Form des BMW-Slogans von der „Freude am Fahren“. Es ist der seidenweiche Lauf der frühen Vierzylinder, die turbinenartig hochdrehen.

Reparaturkosten

Kotflügel (ohne Lack)	670 Mark
Scheinwerfer	220 Mark
Bremscheiben 2x	320 Mark
Bremsklötzte	120 Mark
AT-Getriebe (4-Gang)	2200 Mark
AT-Motor	3400 Mark
Lichtmaschine AT	250 Mark
Anlasser AT	300 Mark
Wasserpumpe	290 Mark
Auspuff	520 Mark
(inkl. Lohn und Mehrwertsteuer am Beispiel des 1502, 75 PS, ab Bj. 73)	

Mögliche Mängel

- Rost an den Kotflügeln vorn
- Rost an den Kotflügeln hinten
- Rost an den Türen
- Rost an den Radhäusern vorn
- Rost an den Radhäusern hinten
- Rost an der Reserveradmulde
- Rost an der Kofferklappe
- Rost an der Radaufhängung hinten
- Störanfällige Vergaser
- Ausgeschlagene Mittellager der Kardanwelle
- Verschlissene Spurstangenköpfe
- Verschlissene Lenkhebelköpfe
- Ölündichtes Getriebe (Tachowellenflansch)

Ein 1602 mit 85 PS beschleunigt den Zweitürer auf das stattliche Tempo von 160, von null bis 100 km/h in weniger als 13 Sekunden – das waren in der 02-Gründerzeit schon echte Sportwagengewichte.

Bestechend die sinnlich anmutende Schaltung, BMW hatte es schon damals drauf, dem Fahrer Freude beim Anfassen des Autos zu vermitteln.

Dazu ein Fahrwerk, das, gemessen an heutigen Konstruktionen, allenfalls zur Mittelklasse gehört, nach damaligen Maßstäben aber zum Feinsten zählt. Die straffe Auslegung erlaubt zügiges Fahren, keinen Moment hat der Fahrer das Gefühl, der kleine BMW mache etwas anderes, als der Pilot ihm befiehlt.

Gesamturteil:

Für Liebhaber empfehlenswert

Nächsten Montag in Auto Bild:

Volvo 240

Ich bin

Auto
Bild

Tester

Das Leserzeugnis für den BMW „02“

Eigentlich ist er schon antik, aber noch häufig auf der Straße zu sehen: der alte Null-Zwo von BMW. Für viele Auto Bild-Lesersteller gehört er noch lange nicht auf den Autofriedhof. Stattliche 82 Prozent bewerten ihren alten BMW als zufriedenstellend. Das zeigt die emotionale Bindung, denn: es hagelt Kritik in allen Punkten: Rost (53 Prozent), Verarbeitung (24 Prozent), Werkstatt (24 Prozent) und so

weiter. Die Mängelliste nimmt kein Ende. „Doch einen 02 fährt nicht der Verstand, sondern die Seele“, kommentiert Auto Bild-Lesersteller Wolfgang Schütte seine Geduld. Trotz aller Marotten des kleinen Individualisten: 65 Prozent der Auto Bild-Lesersteller wollen dem Münchener die Treue halten und wieder einen gebrauchten 02 kaufen – wenn es denn noch welche gibt.



Der BMW 2002 tii (Bj. 73, 95 kW/130 PS) von Olaf Arndt (34) legte 260 000 Kilometer zurück. Verbrauch: zehn Liter.

„ Mein 02 wurde für 18 000 Mark von Grund auf renoviert. Der Motor ist allerdings immer noch der erste. Defekte Ventilschaftabdichtungen und Kolbenringe sind häufig die Ursache für das Bläuen aus dem Auspuff. Der 02 ist ideal für Leute, die sich von der Masse abheben wollen. **“**



Der BMW 2002 tii (Bj. 71, 95 kW/130 PS) von Ruthard Berlet (41) hat einen Kilometerstand von 209 000. Verbrauch: elf Liter.

„ Ich kaufte meinen 2002 als Neuwagen vor 20 Jahren. Der Motor ist immer noch der erste. Ich hatte viel Fahrspaß mit dem Auto, mag mich deshalb immer noch nicht von ihm trennen. Ersatzteile sind leider immer schwerer zu bekommen. Der Rostbefall hält sich noch in Grenzen. **“**



Jürgen Groll (29) fährt BMW 2002 (Bj. 73, 73 kW/100 PS). Kilometerstand: 94 000. Verbrauch: elf bis zwölf Liter.

„ Dies ist bereits mein vierter BMW 02. Ein echtes Liebhaberstück, wirklich gute 2002 findet man nur noch selten. Beim Kauf sollte man das Kühlungssystem, die hinteren Radläufe und die Schweller unter die Lupe nehmen. Die Ersatzteilbeschaffung ist oft schon sehr problematisch. **“**



Hansjörg Side (28) besitzt einen BMW 2002 (Bj. 69, 73 kW/100 PS). Kilometerstand: 160 000. Verbrauch: neun bis elf Liter.

„ Seit einem Jahr bin ich der stolze Besitzer eines 2002. Abgesehen von einem Ölwechsel und neuen Bremsen gab es noch keine Reparaturen. Natürlich muß der Lack bearbeitet werden. Dies ist aber am gesichts des Alters von immerhin über 20 Jahren selbstverständlich. **“**

Positiv bewertet

Insgesamt zufrieden

Wurde wieder einen BMW 02 kaufen

Negativ bewertet

