

02-Historie:  
Als 2002 im  
Januar 68 vorge-  
stellt, 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 tii  
(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 Schudt

# Entweder hui oder pfui

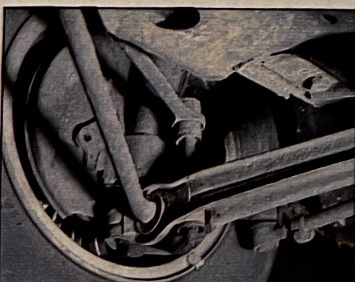
**Super restauriert oder völlig verwarzt – so  
präsentiert sich das aktuelle 02-Angebot. Eine Baureihe auf dem  
Weg zum Liebhaberobjekt. Noch gibt es welche**



**Hinterachse:** Trotz gutem  
Unterbodenschutz rostet es  
bereits an der Aufhängung



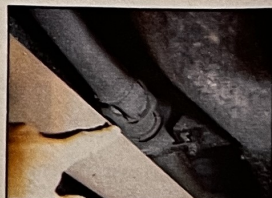
**Tachowellenantrieb:** Hier am  
Ende des Getriebes kann mit den  
Jahren das Öl tropfen



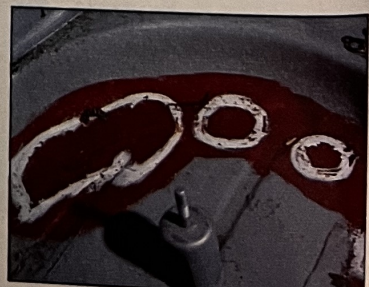
**Vorderachse:** Alle Gelenke gründlich prü-  
fen lassen, oft sind sie ausgeschlagen



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



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



**Reserverad-Loch:** Hier wurde das Boden-  
blech schon geflickt und abgedichtet

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 rüber, das  
serios-sportliche BMW-Design aus den  
siebziger Jahren.

Zeitlos wohlproportionierte Linien,  
ohne überflüssige Schwülste und  
Schwellerbeulen. Kein Windkanal-  
Schliff, sondern stolze Ästhetik zwi-  
schen den BMW-Emblemen auf Motor-  
und Kofferraumhaube.

Ein Auto, das der gesellschaftlich legiti-  
mierten 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 Fahrwerks-  
auslegung, die geübten Fahrern die  
Möglichkeit gab, der Dame beim Ausflug  
zu imponieren. Ein drittel 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 vorbehalten 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

## Das Leserzeugnis für den BMW „02“

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 ti 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 ti 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 Alltagsstauglichkeit hat ihre kleinen Ausreißer. Es ist nicht nur die Startunwilligkeit vieler Vergasertypen, es ist eben auch das Problem der Ersatzteilbeschaffung. Da muß Autofahren schon zum 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
Bremsscheiben 2x	320 Mark
Bremsklötze	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
- Ölundichtes 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 Sportwagenwerte.

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

Dazu ein Fahrwerk, das, gemessen an heutigen Konstruktionen, allenfalls zur Mittelklasse gehört, nach damaligen Maßstäben aber zum Feinsten zählte. 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**

Eigentlich ist er schon antik, aber noch häufig auf der Straße zu sehen: der alte Null-Zwo von BMW. Für viele Auto Bild-Lesertester 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-Lesertester Wolfgang Schütte seine Geduld. Trotz aller Marotten des kleinen Individualisten: 65 Prozent der Auto Bild-Lesertester wollen dem Münchner die Treue halten und wieder einen gebrauchten 02 kaufen – wenn es denn noch welche gibt.



Der BMW 2002 ti (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 ti (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 Kühlsystem, 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 angesichts des Alters von immerhin über 20 Jahren selbstverständlich.“

