

Sportfreunde

Heiß gefahren, kühl gequadt —
die 02-Limousinen und -touring von BMW

Der Kleine war ein Riesenerfolg. Er brachte seinem Hersteller Geld in die Kassen und frischte das Image auf. Dann nahm er den Weg fast jedes Großserienwagens, wurde als billige Schleuder gequält und zuletzt gequadt. Heute ist der BMW 02 ein attraktiver Youngtimer für Einsteiger.

Die Herren vom Aufsichtsrat waren begeistert. Aber dann hörten sie die Zahlen. Das neue Modell, das sie an jenem Frühlingstag des Jahres 1966 erstmals zu sehen bekamen, überzeugte in Styling und Technik, doch der geplante Verkaufspreis lag mit 8650 Mark volle eineinhalb Tausender über der Konkurrenz von Opel und Ford. Ob das gutgehen könne?

Der Novize basierte auf der „Neue Klasse“-Limousine mit dem 1,6-Liter-Motor. Der Radstand war um fünf Zentimeter, die Karosserie, die Stylingchef Wilhelm Hof-

meister gezeichnet hatte, um 23 Zentimeter verkürzt worden und nur zweitürig lieferbar — daher die Bezeichnung 1600-2.

Wesentliche Komponenten der hochmodernen Technik waren mit denen des großen Bruders identisch, etwa die Scheibenbremsen vorne und die Einzelradaufhängung hinten. Der 1,6-Liter-Reihenvierzylinder mit seiner obenliegenden Nockenwelle entwickelte, mit den Einlaßventilen vom 1,8-Liter bestückt, 85 PS und beschleunigte das relativ leichte Auto in gut zwölf Sekunden auf 100 km/h, die Spitze lag bei 165 km/h. Der Neuling war eine Sportlimousine für den gehobenen Anspruch. Er vermittelte beißhaft den Slogan „Aus Freude am Fahren“ und begründete eine BMW-Tradition, die heute noch lebt.

Das Auto war bemerkenswert sachlich gezeichnet und konstruiert und seriös verarbeitet. Die einzigen ernsthaften Mängel des 1600-2 waren, daß der Stabilisator nicht zum Serienumfang gehörte und die Diagonalreifen den Fahrleistungen nicht entspra-

chen. Aber der kompakte Bayer wurde begeistert aufgenommen und traf genau seine Marktnische — ein vergleichbares Angebot gab es in Deutschland seit dem Abgang von Borgward und dessen Isabella nicht mehr. Einzige Konkurrentin war Alfa Giulia — das Duell, das sich die beiden Sportler lieferten, wurde zum Dauerbrenner.

Schon 1967 begann der Ausbau der Modellfamilie. Beim 1600 ti (das Kürzel leitet sich wohl von *turismo internazionale* her) hatten die Motorentechniker um Alex von Falkenhausen die Verdichtung von 8,6:1 auf 9,5:1 erhöht und zwei Solex-Doppelvergaser installiert, gut für 105 PS. Der Wagen kostete 9950 Mark und hatte Gimmicks wie Gürtelreifen, Bremskraftverstärker, Drehzahlmesser, einen mattschwarzen Kühlergrill und Modifikationen am Fahrwerk. 175 Sachen Spitze waren ein Wort, und BMW hatte wenig Mühe, die 1000 Exemplare zu verkaufen, die für den Zugang zum Tourenwagensport nötig waren.

Auf der IAA 1967 stellten auch Karmann und Baur ihre Versionen vom aufgeschnittenen kleinen BMW vor. Baur machte das Rennen — dem Cabrio hat MARKT schon im Heft 1/85 eine eigene Kaufberatung gewidmet. Außerdem erhielt der 1600-2 ab Modelljahr 1968 endlich eine 12-Volt-Anlage und eine Drehstromlichtmaschine.

Die weitere Aufrüstung vollzog sich rasch. Schon Anfang 1968 erschien der BMW 2002, dessen durchzugsstarke Zweilitermaschine wiederum aus dem größeren Vierter stammte, mit einem einzelnen Vergaser bestückt 100 PS leistete und den Wagen 170 km/h schnell machte. Der 2002 kostete, mit etwas magerer Ausstattung als der 1600 ti, 9250 Mark und war, ebenso wie sein flotter kleiner Bruder, gegen 855 Mark Aufpreis mit einem Fünfganggetriebe lieferbar.

Der 1600 ti machte bald dem 2002 ti Platz, der den 120 PS starken Doppelvergaser-Zweiliter aus dem „Neue Klasse“-tilux und dem Schlitzaugen-Coupé unter der Haube hatte. Knapp 11.000 Mark kostete dieser Wolf im Schafspelz. Hubert Hahne, Rennfahrer und BMW-Händler, legte eine „Diana“ genannte Kleinserie auf, deren Angehörige heute mehrheitlich verschollen sind (Fahrgestellnummern 1690201 bis 1690212). 1968 wurden ein doppeltes Zweikreis-Bremssystem und eine Warnblinkanlage Standard. Von 1969 bis 1975 bot BMW, vor



Aus Freude am Fahren — der BMW 02 erfüllte diesen Slogan mit Leben. Wer heute bei einem 2002 ti, wie hier abgebildet, die Vergasersynchronisierung sauber hinkriegt, darf sich Goldfinger nennen lassen.

Die typischen Schwachstellen



Modellpflege I: 1971 erhielt die Karosserie einen zusätzlichen Satz Zierleisten.

alle für den Amerika-Export, im 2002 eine Automatik an. Lederpolsterung und Klimaanlage waren in Deutschland nie offiziell lieferbar.

1971, im Zeichen der wachsenden Konkurrenz durch Capri und Manta, schickte BMW den 02 zu einer gründlichen Modellpflege. Die Ergebnisse: Kupplung nun mit hydraulischer Betätigung, Antriebswellen ausschließlich mit Gleichlaufgelenken, größeres Wischerfeld, neues Armaturenbrett, verbesserte Sitze, Dreispeichenlenkrad, kleine Karosserietuschen. Der 1600-2 hieß ab sofort 1602, und neu erschien der 1802 mit seinem drehfreudigen und zugleich laufruhigen 90-PS-Motor. Den 2002 ti löste der tii ab, der mit einer Kugelfischer-Einspritzanlage 130 PS mobilisierte.

Der Glas 1304 CL, der BMW nach der Übernahme der Dingolfinger Konkurrenz in die Hände gefallen war, mag die Münchner zum Bau eines eigenen Zweitürers mit variabilem Innenraum motiviert haben. Obwohl die Rücksitze sogar einzeln umklappbar waren, hatte der „touring“ keinen Erfolg. Nur 30.000 Exemplare kamen unter die Leute; das Kombi-Konzept mag zu stark nach Farbeimern und Schweinehälfen gerochen haben. BMW bot den touring als 1,6-, 1,8- und Zweiliter an, auf Wunsch



Modellpflege II: 1973 wuchsen die Niere am Bug und die Leuchten am Heck.

sogar mit einem Rallye-Paket und als 130-PS-Einspritzer. 1973 glich man die Bezeichnungen, bei denen man zuvor glatt gerundete Hubraumangaben verwendet hatte, denen der Limousinen an.

Im selben Jahr erschien auf der IAA der „turbo“, nur um auf seinen Sechsoll-Felgen voll in die Ölkrise zu rauschen. 170 PS stark und 212 km/h schnell, war der kleine Wagen mit dem großen Drehzahlloch für Tempo 100 überhaupt nicht geeignet, und sein aggressives Auftreten mit der mächtigen Bugschürze und dem berüchtigten Spiegel-Schriftzug war Öl ins aufflackernde Feuer der Diskussionen über das Auto. Im Tourenwagendsport, wo sich die 02, viele in der Hand privater Tuner, sonst prima schlügen, bewährte sich der designierte Porsche-Eater nicht recht. Insgesamt wurde BMW nur um die 1500 Exemplare los, so daß man den turbo nach zehn Monaten Bauzeit stoppte. Ein letztes Mal bekam der 02 die Hand der Designer zu spüren. Die klassischen Dreikammer-Rückleuchten wichen — aus Rücksicht auf den US-Markt — klobigen Nachfolgern, der Grill wurde rein schwarz und die Niere größer. Die Sitze kamen nun mehr aus dem 520, der Blinkerhebel wanderte nach links, unter der Motorhaube wachte jetzt ein Drehzahlbegrenzer, und in den



Eiltransporter: Den touring gab es auch als tii mit 130 PS unter der Haube.

Radhäusern hielten breitere Felgen Einzug. Der Tank wurde vergrößert. Als Sparmodell erschien der 1502, dessen 1,6-Liter-Motor dank reduzierter Verdichtung Normalbenzin vertrug und auf 75 PS abschlaffte; auch bei Ausstattung und Technik wurde ein wenig geknauert.

Das Ende für den 02 nahte 1975; BMW führte die Dreier-Reihe ein. Nach neun Jahren und knapp 800.000 gebauten Exemplaren ging der schnelle Kompakte aufs Alten teil. Nur der Einsteiger-1502 bekam noch eine Gnadenfrist bis August 1977.

Die Karosserie

Wie bei allen Autos dieser Zeit ist auch beim BMW 02 der Rost ein nicht zu unterschätzendes Problem. Die Blechqualität war in jenen Jahren bekanntlich keineswegs die beste, die Korrosionsschutztechnik noch nicht ausgereift. Das Glück, einen scheckheftgepflegten Garagenwagen aus Rentnerhand zu erstehen, dürften Sie kaum haben. Seien Sie also kritisch! Beginnen Sie Ihre Untersuchung vorne. Achten Sie auf die Frontmaske; speziell der Bereich um die Blinker ist häufig angegriffen. Wenn Sie dürfen und wollen, bauen Sie die Blinker aus. Achten Sie auch auf den Bereich hinter und unter der Stoßstan-

KAUFBERATUNG

Aus dem OLDTIMER-MARKT- Clubadressen-Verzeichnis*

Interessengemeinschaft „Weiß-Blau“
für alle BMW und Glas

Thomas Müller, Krumdal 12
22587 Hamburg
Tel.: 040/860400, Fax 860647

BMW Veteranenclub Deutschland e.V.
Hans-Hartmut Krombach, Im Breiten Feld 19
57223 Kreuztal-Kredenbach
Fax 02732/28412

BMW 02 Club Deutschland e.V.
Düsseldorfer Straße 2
40721 Hilden

BMW 02 Club Kiel e.V.
Thomas Klein, Pommernweg 9
24145 Kiel
Tel.: 0431/712599

BMW 02-Club Plettenberg
Klaus Loog, Kapellenweg 7
58840 Plettenberg
Tel.: 02391/2807

02-Club Rhein-Main
Detlef Jaenicke, Bleichwiesenstraße 9
65203 Wiesbaden
Tel.: 0611/651395

BMW-02-Club Schwarzwald
Norbert Grünberger, Oberndorfer Straße 213
78713 Schramberg
Tel.: 07422/22848

BMW-02-Club Würzburg
Michael Gintner, In der Ebene 3
97218 Gerbrunn
Tel.: 0931/706898

BMW 02 IG Ruhr e.V.
Postfach 130129
4600 Dortmund

Schwarzwälder BMW-02-Cabrioclub
Alexander Thoma, Waldstraße 54
77781 Biberach

BMW 02 Turbo Club Deutschland e.V.
Werner Just, Am Hang 8
91126 Schwabach
Tel.: 0911/637813

BMW 2002 turbo Register
Norbert Grünberger, Oberndorfer Straße 213
78713 Schramberg
Tel.: 07422/22848

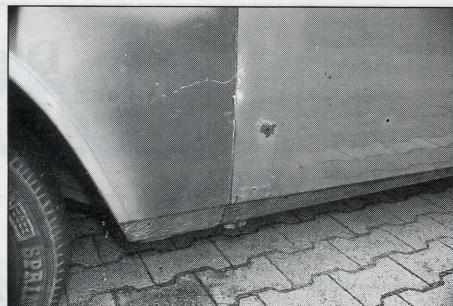
1. BMW 02 Club Saarbrücken
Heinz-Dieter Ruttar, Brühlstraße 19
66119 Saarbrücken

BMW-Veteranenclub Schweiz
M. Brodowski, Sagenrain 1
CH-8605 Gutenstwil

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende. Wir geben die neuen fünfstelligen Postleitzahlen an, soweit sie uns vorliegen, allerdings ohne Gewähr.



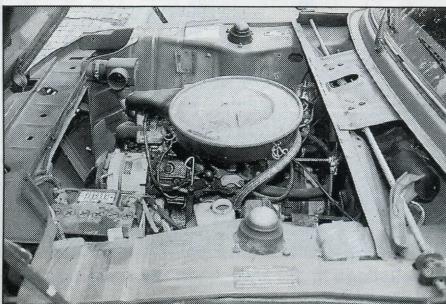
Rostnester: Der Gilb sitzt beim 02 besonders gerne in der Frontmaske ...



... in den Böden, Falzen und Sicken der beiden Türen mit ihren rahmenlosen Scheiben ...



... und an den Kanten der Motorhaube, die als Neuteil 600 Mark kostet.



Bläu-Mann: Harsche Vorbesitzer haben manche Motoren an den Rand des Kollapses getrieben.



Öffnen Sie den Deckel! Reserveradwanne, Scharniere und Stoßdämpferaufnahme rosten.

ist bei BMW noch ohne weiteres erhältlich, rechnen Sie mit ungefähr 210 Mark. Nicht unwahrscheinlich, daß Ihr Objekt nicht mehr die Originalkotflügel besitzt — sprechen Sie mit dem Verkäufer darüber: War es ein Unfall, war es Rost?

Öffnen Sie die Motorhaube, achten Sie auf die Kanten; neue Hauben kosten bei BMW zur Zeit etwas über 600 Mark. Blechmäßig machen im Motorraum hauptsächlich die Federbeinaufnahmen Probleme; Schweißen ist hier immer problematisch.

Wenn Sie sich Richtung Heck wenden, erwarten Sie teilweise allgemein bekannte Schwachstellen. Die Türen korrodieren gerne unter den Dichtgummis und -leisten der Fenster, am Boden und in den Falzen, auch sämtliche Bohrungen sind anfällig. Gebrauchter Ersatz ist meistens schon ziemlich angegriffen, neuer kostet knapp 500 Mark pro Stück. Die Scheiben sind rahmenlos, und wenn die Türen in den Scharnieren zu hängen beginnen, entstehen oft Schleifspuren an den B-Säulen. Bei den Schwellern ist Ersatz mit gut 70 Mark zwar nicht allzu teuer, aber denken Sie an die Zeit, die Sie im Normalfall zum Einschweißen brauchen!

Auf Ihrem Weg zum Heck schauen Sie die hinteren Kotflügel und die Radhäuser an. Hier ist alles verschweißt, achten Sie besonders auf den Bereich rund um den Radlauf! Ein hinteres Seitenteil kostet ebenfalls nicht die Welt, macht aber wieder eine Menge Arbeit. Bei geöffnetem Kofferraumdeckel (knapp 530 Mark bei BMW) können Sie an die selben Punkte denken wie bei der vorderen Haube: Kantenrost und Stoßdämpferaufnahmen, außerdem noch die Scharniere. Nehmen Sie den Reservereifen heraus und untersuchen Sie die Wanne. Prüfen sollten Sie auch, ob das Heckblech stimmt: manche Besitzer haben die runden Rücklichter schon vor langem durch die damals modernen eckigen samt zugehörigem Blech ersetzt. Das alte Heckblech ist zunehmend schwieriger erhältlich, das neue gibt's beim Händler für rund 120 Mark.

Fehlt noch der Blick von unten: Haben Sie keine Hebebühne, dann bringen Sie wenigstens Ihren Rangierwagenheber und zwei Böcke mit. Ihr Augenmerk schenken Sie neben den Ablauflöchern im Bodenblech besonders dem Kofferraumboden und dem hinteren Abschlußblech. Bereits erfolgte Schweißarbeiten sollten genauer untersucht

ge. Für die erste Serie ist dieses Blech inzwischen schwer lieferbar, soll aber demnächst nachgefertigt werden. Kalkulieren Sie mit deutlich über 500 Mark.

Interessant sind für Sie auch die geschraubten vorderen Kotflügel. Achten Sie auf die unteren Bereiche und auf das Radhaus sowie auf die Verbindungsstellen mit der Karosserie, besonders die zur A-Säule. Ersatz

Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Wenn Sie einen Sachverständigen suchen, der Ihr Fahrzeug nach dem Classic-Data-System bewertet, wenden Sie sich an: Classic Data GmbH, Behringhauser Straße 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel.: 02305/29011.

Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Der Pfeil in der Tabelle gibt den Preistrend des betreffenden Modells an: steigend, fallend oder gleichbleibend.

Modell	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
BMW 1502	DM 8600	DM 6300	DM 3900	DM 1700	DM 800
BMW 1602/1600-2	DM 9400	DM 6700	DM 4200	DM 2000	DM 900
BMW 1600 ti	DM 15.000	DM 11.800	DM 7000	DM 3600	DM 1900
BMW 1802	DM 9300	DM 6600	DM 4000	DM 2100	DM 900
BMW 2002	DM 10.400	DM 7500	DM 4600	DM 2600	DM 1100
BMW 2002 ti/tii	DM 14.100	DM 10.100	DM 5900	DM 3100	DM 1700
BMW touring	DM 12.600	DM 9500	DM 5900	DM 3200	DM 1500
BMW touring tii	DM 16.300	DM 11.600	DM 7500	DM 3500	DM 2100
BMW 2002 turbo	DM 29.500	DM 23.200	DM 14.400	DM 8700	DM 5000

und nach ihrer Qualität beurteilt werden, ein frischer Unterbodenschutz macht stutzig. Prüfen Sie auch gleich die Hardyscheibe zwischen Getriebe und Kardanwelle auf Verschleiß, sie ist nicht sehr langlebig.

Ist ein 2002 ti oder tii Objekt Ihrer Begierde, dann denken Sie an die Hinterachsträger, deren U-Profilen zur Erhöhung der Stabilität zu Kästen zugeschweißt sind und gerne rosten. Beim Touring ist die teure Heck-

klappe der wunde Punkt. Bei allen 02 sollten Sie sicherheitshalber auch die Bremsleitungen prüfen, die recht flott rosten.

Die Technik
So unterschiedlich die Charaktere der einzelnen Motoren sind, eins haben sie gemeinsam: Von Haus aus sind sie zuverlässig, Laufleistungen über 300.000 Kilometer sind prinzipiell möglich. Leider sind viele

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzensklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

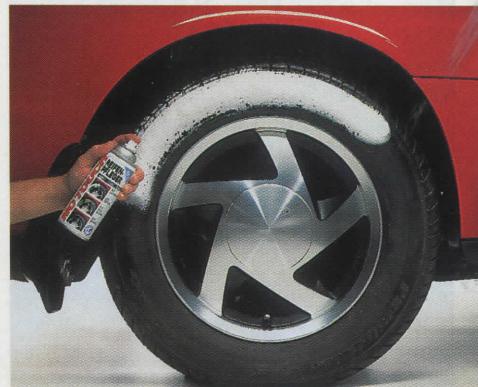
Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplettzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

»REIFENWECHSEL« IN 30 SEKUNDEN, MIT EINEM FINGER UND NULL DRECK!



Saubere Autos stehen auf gepflegten Reifen – oder?

NO TOUCH® – der Reifenpfleger wurde speziell für Reifen entwickelt. Mit seiner patentierten Formel reinigt, glänzt und schützt er vor Rißbildung, Aushärtung und Verfärbung. Ohne schmutzige Finger. Nur Aufsprühen – fertig!

NO TOUCH® ist FCKW-frei und greift weder Felgen noch die Umwelt an. NO TOUCH® erhalten Sie im Fachhandel und an Tankstellen.

NO TOUCH®. So einfach ist Reifenpflege.

NO TOUCH® ist ein Produkt der SKS Vertriebs GmbH Postfach 420150 · D-3500 Kassel 42 (PLZ ab 1.7.: 34070 Kassel)



Technische Daten: BMW 02

	1502	1600-2/1602 touring 1600	1600 ti	1802 touring 1800	2002 touring 2000	2002 ti	2002 tii touring 2000 tii	2002 turbo
Motor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; über obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle betätigtes, schräghängende Ventile; fünffach gelagerte Kurbelwelle							
Hubraum	1573 ccm		1766 ccm		1990 ccm			
Bohrung x Hub	84 x 71 mm		89 x 80 mm		88 x 69,8 mm			
PS bei U/min	75 bei 5800	85 bei 5700	105 bei 6000	90 bei 5250	100 bei 5500	120 bei 5500	130 bei 5800	170 bei 5800
Getriebe	Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe							
Karosserie	Selbsttragend							
Vorderachse	Einzelradaufhängung mit Federbeinen und Schraubenfedern							
Hinterachse	Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern							
Länge x Breite x Höhe	Limousine: 4230 x 1590 x 1410 mm; touring: 4110 x 1590 x 1380 mm							
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h	160 km/h	175 km/h	165 km/h	170 km/h	185 km/h	190 km/h	210 km/h
Bauzeit	1975 bis 1977	1966 bis 1975	1967 bis 1968	1971 bis 1975	1968 bis 1975	1968 bis 1971	1971 bis 1975	1973 bis 1974
Stückzahl	71.564	279.459, davon 4379 touring	8835	83.352, davon 4075 touring	279.022, davon 15.969 touring	16.448	38.703, davon 5783 touring	1672

zwar BMW-typisch, aber deswegen noch lange nicht in Ordnung. Kolbenringe (Benzin im Öl?) oder Ventilschaftdichtungen sind meistens die Ursache. Achten Sie auch auf die Kühlwassertemperatur. Getriebe und Differential sind relativ unempfindlich, lauschen Sie aber auf die Synchronisierung speziell des zweiten Ganges. Mit den Bremsen haben die 02 im allgemeinen keine besonderen Probleme, eher schon mit mangelndem Geradeauslauf durch ausgeschlagene Spurstangenköpfe. Nach Beendigung der Probefahrt öffnen Sie noch einmal die Motorhaube. Klappern die Ventile deutlich, so liegt das zumeist an verschlissenen Kipphobelwellen, die eine exakte Einstellung verhindern.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

5792 Fahrzeuge
vom Typ BMW 2002 Limousine
4716 Fahrzeuge
vom Typ BMW 1802 Limousine
5682 Fahrzeuge
vom Typ BMW 1602 Limousine,
1600-2 und 1600 ti
9247 Fahrzeuge
vom Typ BMW 1502
1209 Fahrzeuge
vom Typ BMW touring
Stichtag: 1. Juli 1992

Diese Zahl beinhaltet alle zugelassenen oder nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland.

Teile und Preise

Die erste Gretchenfrage lautet: Welchen 02 nehmen? Wenn Sie mit der Mark rechnen, sollten Sie bedenken, daß ein 1502 zwar günstig angeboten wird, aber mit rund zwölf Litern auf 100 Kilometer mehr Sprit als ein 1602 braucht, Super verbreitet wie alle 02 (Umrüstaktionen auf Bleifrei oder Kat laufen in der Szene). Ein 2002 hingegen gilt dank seines großen Einvergasermotors als problemloser Alltagsklassiker. Vorsicht bei den ti: Die Doppelvergaseranlage ist ein Fall für Spezialisten mit goldenen Händen,



So machte sich der „turbo“ unbeliebt: Sein protziger Spiegelschriftzug nervte im Rückspiegel.

die Autos sind selten geworden und heute reine Liebhaberfahrzeuge. Die 02 waren zum Schnellfahren gebaut. Achten Sie auf Zahl und Alter der Vorbesitzer laut Brief, eine nachvollziehbare Lebensgeschichte und einen gepflegten Zustand mit erhaltener Originalausstattung. Erkundigen Sie sich schon am Telefon nach Plastikanbausätzen; manchmal findet man zeittypische Gfk-Teile aus den frühen Siebzigern vor. Mit Hilfe eines Umbausatzes strickt sich heute mancher sein Cabrio selbst. Originale Tuningfahrzeuge, etwa von Koepchen, Schnitzer oder Alpina, sind extrem rar, meistens verbraucht und nur mit Mühe authentisch zu restaurieren —

Fälle für hartgesottene Fans, nicht für Bastler.

Die 02-Palette ist noch relativ oft in den Kleinanzeigenspalten vertreten. Die Preise für die Standardmodelle bewegen sich in einem breiten Rahmen, Schlachtfahrzeuge gibt es mit Glück ab 100 Mark. Fahrbereite und -fähige 02er bekommt man gelegentlich schon für einen guten Tausender, und selbst mancher ti soll bereits für weniger als zwei große Scheine zu finden sein.

„Der Markt ist tot!“ sagt Detlef Jaenicke vom 02-Club Rhein-Main. Verkäufer mit Preisen über 5000 Mark haben es derzeit schwer, auch wenn makellose Stücke (meist ti/tii) die 10.000 Mark-Grenze eigentlich längst deutlich überschritten haben. Der aktuell gewordene touring kostet in allen Versionen deutlich Aufpreis. Für 20.000 Mark sollte man beim 02 schon nahezu Perfection erwarten, original oder restauriert. Nur der turbo kann diesen Preis noch übertreffen, aber von ihm sind keine 100 Stück mehr bekannt, und die meisten davon befinden sich in festen Händen.

Preisseigernd wirkt sich alles originale Zubehör aus, besonders ein Schiebedach (auch elektrisch) ist interessant. Die ab 1973 lieferbare L-Ausstattung kann den Preis ebenfalls etwas erhöhen. Auf den Zustand des Innenraums sollten Sie ohnehin achten, denn hier sind die Ersatzteile knapp geworden. Allenfalls in Schwarz liegt noch ein gewisses Kontingent auf Lager.

Generell ist die Teileversorgung gut. BMW selbst vertreibt weiterhin viele Ersatzteile — die Zentrale befindet sich in Garching bei München —, zudem widmen sich genügend freie Händler dem Thema. Achten Sie aber bei Nachfertigungen genauso auf die Qualität, wie Sie das beim Kauf eines ganzen Autos tun.

Text und Fotos: Cal Kaminski