

ES SPAR EINMAL

Früher war alles besser: die Autos leichter, der Fahrspaß größer. Na, und sparsamer waren die verblichenen Modelle sowieso. Ob das stimmt und wo der Fortschritt bleibt, klärt ein Vergleich der Generationen.



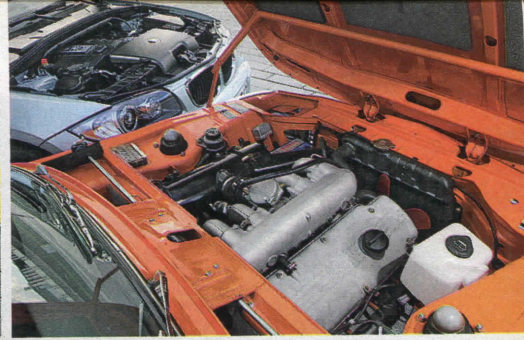
Das Beste der Siebziger und Achtziger – gegen die Hits von heute: Audi Quattro und TT Coupé 2.0 TFSI, Mercedes 560 SEL und S 500 sowie BMW 2002 tii und 118i im paarweisen Clinch



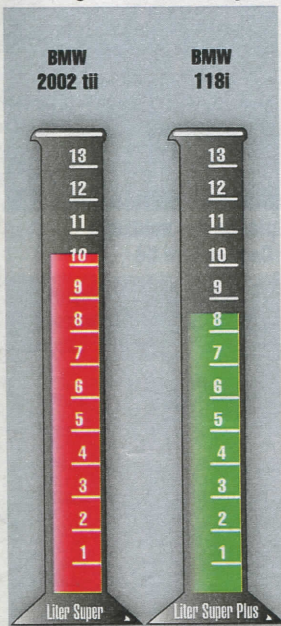
Welche Bedienung? Im puristischen 2002 tii gibt es kaum Knöpfe



Nackt, aber riesig. Diesen Kofferraum hätte man dem zierlichen Zweitürer nicht zugetraut



ti steht für turismo internationale, das zweite i im Namen für die Einspritzung



Die großen Glasflächen zeigen es deutlich: Der 2002 ist übersichtlicher als der Einser

BMW 2002 tii und 118i

Irritiert tänzeln die Augen, vermessen den BMW 2002 tii vom Fahrersitz aus. Blick durch die Front- und Heckscheibe: Statt ins Leere wandert er von den Kotflügel-Finnen bis zum Kofferraumdeckel. Rahmenlose Seitenscheiben, dünne Dachsäulen, drahtige Statur. Dagegen wirkt der 118i, mit dem wir angeeignet sind, wie ein unübersichtlicher Blechkäfig. Beide treffen sich, um eine Leser-These zu überprüfen: Alte Autos waren sparsamer.

Der automobile Opa von 1971 ist schlank und faltenfrei wie in der Pubertät. BMW hat ihn mit einer originalen Rohkarosserie neu aufgebaut; damit ist der Oldie vergleichbar mit einem heutigen Neuwagen – kein abgehalfterter Gebrauchter.

Und wie der 2002 tii loslegt, hell singend. Dank Einspritzung leistet sein Zweiliter-Vierzylinder 130 PS. Die fühlen sich so motiviert an, wie man das von einem Sportmodell erwarten darf. Vor dem geistigen Auge tauchen sie auf, die früheren Test-Kollegen. Wie sie diesen kleinen Terrier am Ortsschild von der Leine gelassen, ihn über die unlimitierte Landstraße gehetzt haben.

Der Zweiliter des 118i bietet sogar 143 PS, wovon jedoch die Hälfte im Sommerurlaub zu sein scheint. Mühsam folgt der Einser seinem Vorfahren – vom ansteckenden Vortrieb eines Kompaktsportlers ist er weit entfernt. Kein Wunder: Selbst maximal beladen brächte der 2002 tii weniger auf die Waage als ein leerer Einser.

Der Neue ist leichtgängig statt leichtfüßig: Kurven, die wir am spillerigen Lenkrad des 02er im Schweiß unseres Angesichts niedergerungen haben, nimmt der Einser im sämigen Fluss, der präzisen Servolenkung und dem konkreten Fahrwerk sei Dank. Dem Hochgeschwindigkeits-Torkeln des 2002 tii greint da wohl keiner hinterher.

Liebe BMW-Entwickler: Die Fahrdynamik habt ihr perfektioniert. Aber den Federungskomfort? Den bemängelte auto motor und sport schon 1971 beim 2002, dabei ist der Einser heute kaum besser. Wo bleibt der Fortschritt? Immerhin haben die Karosseriebauer die Fahrgeräusche reduziert. 180 km/h schreien nicht mehr nach Ohrstöpsel.

Nicht zu vergessen die Ausstattung. Früher gab es Radio und Lüftung, heu-

te Entertainment-Systeme mit TV, MP3 und Navigationsgeräten sowie getrennt regelbare Klimaautomatik. Von elektrisch verstell- und beheizbaren Sitzen ganz zu schweigen. Zusätzlich Sicherheitsnetze wie Bremsassistent, Airbags und ESP. Verglichen mit dem Einser wirkt ein 02er wie ein Rohbau.

Mögen Siebziger-Jahre-Puristen heutige Kompaktwagen komfortverfettet schimpfen, doch eines können sie ihnen nicht vorwerfen: dass sie Sprit-Säufer seien. Bei vergleichbarer Fahrweise ist der 118i auf 100 Kilometer im Schnitt fast zwei Liter genügsamer als der 2002 tii. Sparsame alte Zeit?

Nur eines wünschen wir uns aus der Vergangenheit zurück: die luftigen Karosserien – damit wir die Landschaft wieder hereinwinken sehen, wenn wir an ihr vorbeiziehen.

FAZIT

Übersichtlichkeit und Fahrleistungen des leichteren 2002 tii waren besser. Beim Verbrauch dagegen fährt der 118i ganz klar vorne.

Text: Marcus Peters
Fotos: Hans-Dieter Seufert