

Man sieht es dem kleinen BMW nicht an (und spürt es am Lenkrad überhaupt nicht), daß er schon acht Jahre alt ist. Motoren und Fahrwerkprinzip sind heute nicht weniger fortschrittlich als beim Start des Modells 1600-2 im März 1966 (1602 heißt er seit April 1971). Die Ausstattung wurde mehrfach überarbeitet (zuletzt beträchtlich zum September 1973), und während allgemeine Autoflaute herrscht, ist der kleine BMW sogar gefragt wie kaum jemals in seiner Geschichte. Im März 1974 lag die Produktion um 38,9% über dem gleichen Monat des Vorjahrs. Die 2 am Ende der Typziffer bedeutet Zweitürer. Erst der Nachfolger, von dem schon Prototypbilder kursieren, wird den Wunsch nach vier Türen erfüllen, ist aber keinesfalls vor 1975 zu erwarten.

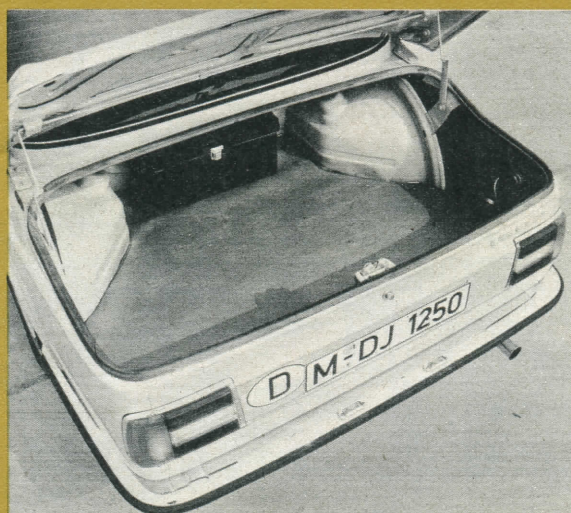
Es gibt kaum ein Auto, bei dem eine neue Karosserie so wenig gefordert wird wie bei dieser BMW-Reihe. Erst der Wegfall des 1800/2000 hat das Fehlen einer viertürigen Version des kleinen Modells überhaupt spürbar gemacht. Hier soll jetzt der neue 518 als Lückenfüller dienen. Aber 2130 DM Mehrpreis gegenüber dem 1802 mit der gleichen Maschine sind aus dieser Sicht zuviel, und der 518 ist um so viel größer und schwerer, daß Temperament und Spitze nicht dem 1802 mit der gleichen Maschine, sondern nur knapp dem 1602 entsprechen.

Wer an vier Türen nicht interessiert ist, findet auf Anhieb kaum Argumente für eine Karosserieneugestaltung, doch es gibt einige: Wenn der Fahrer gern mit langem Arm, also auf Distanz zum Lenkrad fährt (auch die hohe Lenkradposition nötigt zum Zurückschieben des Sitzes), bleibt vor dem Rücksitz kaum Knieraum; als Reisewagen ist der kleine BMW nur ein (bequemer) Dreisitzer. Die Türfenster sind rahmenlos; da pfeift der Wind in den Ritzen, wenn man die Fenster nicht kräftig zugekurbelt hat (und auch dann noch manchmal), und weil die Frontraumbelüftung von vorgestern ist (ohne Düsen im Armaturenbrett), öffnet man die Fenster gern mal, wobei man außer dem Windgeräusch auch Zugluft spürt, vor allem wegen dem

Spalt zwischen mittlerem Seitenpfosten und Fenster. Die ausschwenkbaren hinteren Seitenfenster sind auch nicht leise und werden durch den Fahrtwind hartnäckig wieder zugeedrückt, weil BMW in acht Jahren keine stabile Arretierung erreicht hat. Also bedient man sich lieber der Schwenkfenster in den vorderen Türen, aber da heult der Wind noch grauslicher, und bei absolut geschlossenen Fenstern hört man Windgeräusche an der Karosserie. Dabei können die Schwenkfenster vorn schätzenswert sein.

Der Durchstieg nach hinten ist knapp, und während das Stufenheck viel Gepäckraum enthält, kann die Bezeichnung „touring“ für die Kombilimousine täuschen, denn in ihrem kurzen Heck ist beträchtlich weniger Gepäckraum enthalten; im Effekt ist der touring ein Kombicoupé (auch etwas niedriger als der

Bayri Mod Wur



sches Modell- nder

Stufenheck-02!), und als solches nicht eben elegant — der Erfolg dieser Version hielt sich nicht nur durch den Preis in Grenzen. Auch das Fahrwerk läßt sich noch verbessern. Kaum nötig haben das die hervorragenden Fahreigenschaften, aber bei Heckbelastung durch Mitfahrer sackt die Hinterradfederung stark ein und verhärtet sich. Bei dazu auch noch beladenem Gepäckraum wird sie für Fondpassagiere absolut unkomfortabel, das Heckgewicht macht sich auch in den Fahreigenschaften bemerkbar. Anders gesehen: Der kleine BMW ist ein idealer Zweisitzer, brauchbar als Viersitzer, und er hat den entsprechenden Gepäckraum beim Stufenheck auch für vier Personen.

Kein Zahn der Zeit hat die positiven Eigenschaften des 02-BMW angenagt: Vernünftige Außenmaße, für die Lei-

stungsklasse äußerst kompakt, beim touring mit nur 4,11 Meter Länge (Stufenheck 4,23 Meter) noch mit besonderem Parklückenvorteil. Ideale Übersichtlichkeit durch niedrige Gürtellinie, Stufenheck voll im Blick, touring-Heck mit tiefgezogener Scheibe. Außerordentliche Handlichkeit auch durch die direkte, aber nicht nervöse Lenkung. Kein totes Gewicht für Fahrer und Maschine. Motoren stark in Leistung und Dauerhaftigkeit. Aufmachung ohne Stil- und Accessoire-Mätzchen.

Zum Erfolg des kleinen BMW trägt auch die unzweifelhafte Bewährung bei. Fürs Auge ist in den ganzen acht Jahren kaum etwas geändert worden, die Modellkonstanz erweckt Zutrauen. Dabei hat BMW der Modellreihe doch sorgfältige Pflege gewidmet.

Kurz das Wesentliche für Gebrauchtwageninteressenten:

Januar 1966:

Produktionsbeginn BMW 1602 (1600 ccm/85 PS), Typbezeichnung bis April 1971 BMW 1600-2.

August 1967:

12 Volt-Elektrik, Drehstromlichtmaschine. Zusätzliches Modell BMW 1600-2 ti (1600 ccm/105 PS, Gürtelreifen).

November 1967:

BMW 2002 (2000 ccm/100 PS, Bremskraftverstärker).

Januar 1968:

BMW 1600 Cabrio (entwickelt und gebaut bei Baur-Stuttgart).

September 1968:

BMW 2002 ti (2000 ccm/120 PS) löst 1600-2 ti ab.

Januar/Februar 1969:

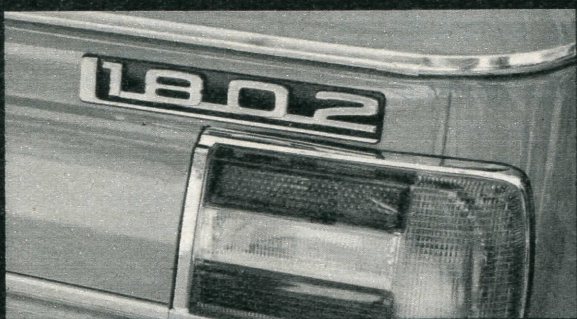
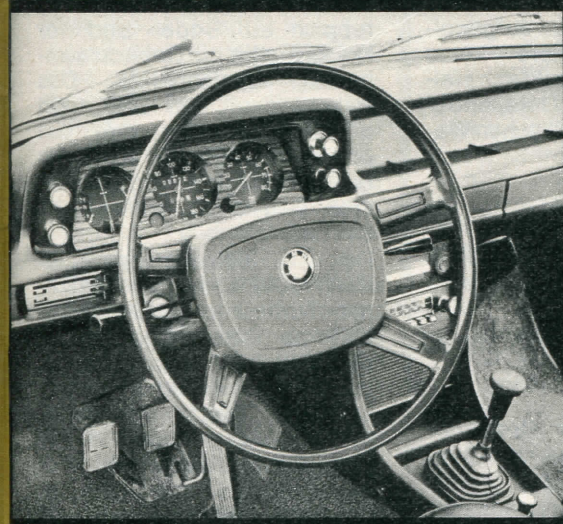
Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker auch für 1600-2, Warnblinklicht, Bodenteppich; BMW 2002 verbesserte Antriebsgelenke (homokinetisch), schon ab Dezember 68 alle Modelle Abschleppösen vorn.

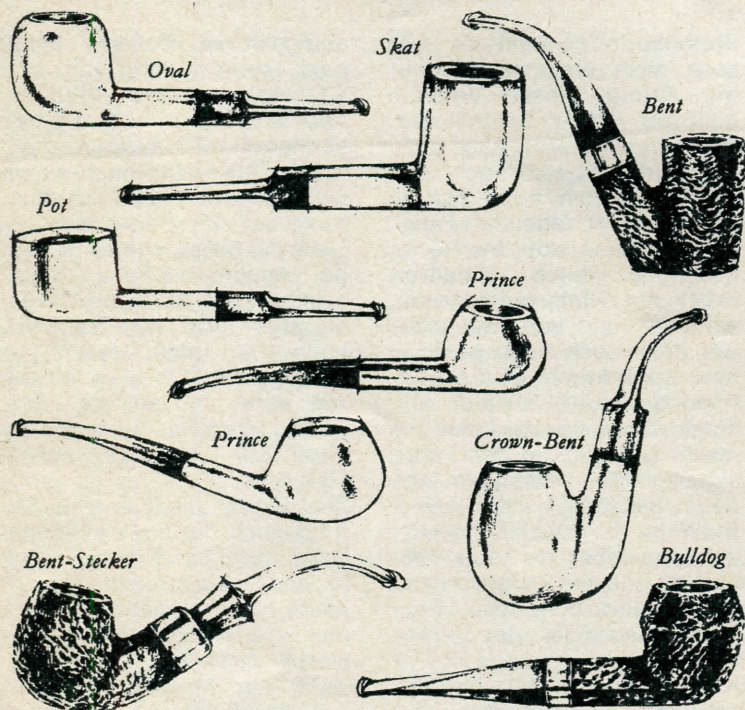
September/Okttober 1969:

Neue Antriebsgelenke auch für 1600-Modelle, Sitzverriegelung seitlich.

Januar/Februar 1970:

Sitzlehnenform verbessert





In ausgewählten Pfeifen kann nur ein besonderer Tabak voll zur Geltung kommen: Flying Dutchman.



FLYING DUTCHMAN
The seaborne Pipe

CARIBBEAN MIXTURE



MILD

FLYING DUTCHMAN
The seaborne Pipe Tobacco

ATLANTIC MIXTURE



MILD GOLDEN CAVENDISH

ATLANTIC

Flying Dutchman Atlantic Mixture ist eine milde Mischung weicher Virginia-Tabake mit

einer Spur luftgetrockneter Würzblätter. Ein spezieller Verschnitt sorgt für Sanftheit und herrliches volles Aroma.

CARIBBEAN

Flying Dutchman Caribbean Mixture wird aus feinsten reifen Blättern komponiert. Raffiniertes Aroma und sanfter, leichter Brand sind das Geheimnis dieses exklusiven Tabaks.

50 g ab DM 3,-

Flying Dutchman.

Import from Holland. Smoked in 158 countries.

(Schalen), neuer Außenspiegel, 2002 und 2002 ti schwarzer Kunststoffgrill.

April 1970:

Dreispeichenlenkrad.

Mai/Juni 1970:

Auch 1602 Gürtelreifen, alle Modelle neue Kardanwelle.

August 1970:

Getriebesynchronisation verbessert.

Oktober 1970:

Anschluß für Diagnosestecker

Januar 1971:

2002 Cabrio mit Überrollbügel, Verdeck geteilt, 1600 Cabrio eingestellt.

April 1971:

Neuerscheinungen: BMW 1802 (1800 ccm/90 PS), BMW 2002 tii statt ti (2000 ccm/130 PS-Einspritzer), Karosserie touring mit allen Motoren außer 1800 (Typbezeichnung -02 erst ab September 1972). Alle Modelle seitliche Stoßleiste, größere Stoßstangenhörner, verbesserte innere Sicherheit durch aufgepolstertes Armaturenbrett ohne Zierleiste, versenkte Heizungshebel, dazu Detailänderungen, u. a. Wischer/Wascher verbessert.

Oktober 1971:

touring auch mit 1800-Motor, dafür Wegfall des 1600 touring.

Dezember 1971:

Alle Modelle mit Drehzahlbegrenzer.

1972 gab es nur Detailmodellpflege, zur IAA im September 1973 kam mit gründlicher Überarbeitung das jetzige Modell 1974.

Die sogenannte Niere – das traditionelle Brötchen in Grillmitte – wurde breiter, alle Modelle bekamen schwarzen Grill, die Stufenheckkarosserie neue rechteckige Rückleuchten, BMW 2002 und tii Halogenscheinwerfer (H4, keine Doppelscheinwerfer), alle Modelle verbreiterte 5 Zoll-Felgen (vorher nur tii).

Armaturenbrett aus einem Stück, die Instrumente tiefer eingelassen, Holzfolie. Neues Vierspeichenlenkrad, Innenverkleidung und Sitzbezüge geändert.

Von technischen Änderungen erwähnenswert: Größerer Tank, vom touring auch für Stufenheckmodelle, 51 statt 45 Liter (zuvor knapper Aktionsradius vor allem für

2002), Bremskraftverstärkung erhöht, Auspuffschalldämpfung verbessert.

Die Serienausstattung enthält bei allen Modellen Liegesitze mit Kopfstützen, Gurte vorn, Rückfahrleuchten, Zeituhr, Tageskilometerzähler, Zigarettanzünder, Ausstellfenster hinten. Als Extras dazu ratsam: Verbundglas-Frontscheibe (146 DM), heizbare Heckscheibe (146 DM), Automatikgurte statt der Normalgurte (98 DM).

Die seit Mai 1974 lieferbare L-Ausstattung umfaßt bezogenes Lenkrad, Automatikgurte vorn (Rolle in Seitenverkleidung), heizbare Heckscheibe, Scheibenwischerintervallschaltung, abblendbaren Innenspiegel, Tankschloß, Holzlook an Armaturenfläche, Konsole und Seitenleisten, Holzschalthebelknopf, stärker aufgepolsterte Vordersitze, besonderen Bezugstoff, Mittelarmlehne hinten, Armstütze auch auf der Fahrerseite mit Schräghandgriff, Klapptaschen in den Türen, Veloursteppich auf Boden und vor Heckscheibe, Gepäckraumboden teppichbelegt. Das Paket kostet 695 DM, sieht gut aus und hat zum Teil praktische Vorteile; legt man die Verbundglas-Frontscheibe (146 DM) dazu, so sind es 841 DM.

Den Hochleistungswagen BMW 2002 turbo (Einspritzer mit Turbolader, 170 PS/125 kW) berücksichtigen wir in diesem Modellreport nicht. Er liegt irgendwie schief in der Zeit. Als Abgasversuchswagen brauchte er keine 170 PS. Und Wettbewerbswagen stehen hier nicht zur Debatte. Die Preisdifferenzen zwischen den Modellen ergeben sich zum Teil aus unterschiedlicher technischer Ausrüstung je nach Motor und Karosserie, z. B. kosten Stabilisatoren vorn und hinten für 1602 und 1802 Aufpreis (87 DM), für den 2002 sind sie serienmäßig, ebenso H4-Halogen (85 DM), der 2002 tii hat HR-Gürtelreifen. Zur touring-Karosserie gehören Gasdruckstoßdämpfer hinten.

Mit einer astronomischen Eskalation muß man rechnen, wenn man weitere Extras addiert.

Die Preisliste des Werks ist so übersichtlich, daß wir mit der Aufzählung einschließlich Staffeln nach Modellen nur Raum verschwenden würden. BMW hat die Liste der Extras sehr vernünftig in

Sachgebiete aufgeteilt, wobei für Sicherheit das Wort „Vorsicht“ steht, denn kein Werk kann auch nur andeuten, daß die Sicherheitsausrüstung seiner Autos nicht serienmäßig komplett wäre. Jedenfalls gibt es zum Thema „Vorsicht“ neben Verbundglas-Frontscheibe, heizbarer Heckscheibe und Automatikgurten: Halogenneblscheinwerfer, Nebelschlußleuchte, Halogenzusatzscheinwerfer, Halogen H4-Scheinwerfer (bei 2002 im Preis), Scheinwerfer-Wisch/Wasch-Anlage, Beckengurte hinten, Außenspiegel auch rechts; das macht zusammen 1246 DM. Stahlkurbeldach mechanisch 590 DM, elektrisch 865 DM, Wärmeglas-Frontscheibe 331 DM. Als „Luxus“ gibt es Metalliclack (551 DM), echtes Lederpolster (1663 DM), Stoßstangenhörner auch hinten, vordere größer (29 DM), Handschuhkasten abschließbar (20 DM), Tankschloß (17 DM) und anderes; und für das Extra-Kapitel „Sport“ braucht man Beratung. Nur für die 2002-Modelle gibt es Fünfganggetriebe (1032 DM, wettbewerbs-sportlich gestuft), Sperrdifferential (475 DM, erwägenswert auch für Winterbetrieb im Gebirge), für alle Modelle harte HD-Federung (für extremen Sport und Gelände), Sportlenkrad wahlweise 350 oder 380 mm statt normal 400 mm (106 DM, Reaktion der Lenkung auf weniger Drehweg, nicht jedermanns Sache), Sportsitz (335 DM), Drehzahlmesser statt Zeituhr (149 DM, bei 2002 tii im Preis). Dies nur als Auszug; mit allem drum und dran, doch ohne sichtbare Extravaganz, kann man spielend 2000 DM und noch viel mehr zum Grundpreis addieren. Aber weil der kleine BMW als Kompakialternative in der gehobenen Klasse und nicht als aufgetrimmtes Massenmodell verstanden wird, nimmt man ihm die Preis-Eskalation nicht ganz so übel wie einem Ford oder Opel.

Modellcharakteristik

Die Qual der Wahl zwischen den Modellen ist trotz der Motorenstaffelung nicht schwierig. Idealtyp für Kenner ist der 2002 Automatic, sportlich selbstverständlich der 2002 tii, für nüchternes

Rolf Stommelen fragt:

Lohnt sich der Kauf einer wartungsfreien Batterie?



Eine Frage, die ich jederzeit mit ja beantworten würde. Dies schon aus der Erwägung heraus, daß man heute bei der täglichen Hetze manchmal seine Batterie vergißt und meistens erst ans Nachfüllen denkt, wenn der Elektrolyt-Wasserspiegel weit unter der Plattenoberkante steht. Damit ist die Lebensdauer der Batterie schon stark gemindert. Denn trockene Platten lassen sich nicht mehr regenerieren. Besonders in der heißen Jahreszeit in Verbindung mit den jetzt höheren Motorraum-Temperaturen. Durch das bleifreie Benzin werden so jährlich Tausende von Mark vergeudet. Schon eine „wartungsarme“ Batterie – dieser Batterietyp ist seit kurzem erhältlich – würde für viele Autofahrer eine Problemlösung bedeuten. Bevor man aber an den Kauf einer solchen Batterie denkt, sollte man mehr darüber wissen. Das hilft Geld sparen.

Wartungsfrei oder wartungsarm?

Eine optimale bzw. echte Wartung der Batterie kann nur dann erfolgen, wenn das Elektrolytwasser laufend ersetzt wird. „Wartungsfrei“ also nur bei selbsttätiger Regeneration des Elektrolyt-wassers in der Batterie. Das heißt, ein Katalysator muß die entweichenden Gase, Wasserstoff und Sauerstoff, wieder zu Wasser vereinigen und der Batterie zuführen. Die Entwicklung eines solchen Katalysators wird seit Jahrzehnten versucht, ist aber bisher nur einem Unternehmen gelungen, dem Accumulatorenwerk Hoppecke. Angeboten wird dieses wirklich wartungsfreie System unter dem Namen

Hoppecke-Aquagen.

Sie haben zusätzlich den Vorteil, auch bei längeren Standzeiten immer startklar zu sein. Ideal für Autofahrer, die seltener ihr Fahrzeug benutzen oder nicht mehr als 30 000 Kilometer im Jahr fahren. Die Unterscheidungsmerkmale dieser Batterie gegenüber wartungsfreien sind die Gasungslöcher, auch wenn keine Nachfüllstopfen vorhanden sind.

Die Firma Hoppecke liefert diese Batterien unter Bezeichnung Hoppecke „Ternalloy“. – Mit dem zusätzlichen Vorteil, nachfüllen zu können! Achten Sie also grundsätzlich darauf, daß wartungsfreie und wartungsarme Batterien aus transparentem Polypropylen gefertigt sind. Nur so können Sie jederzeit zuverlässig den Säurestand überprüfen. Die Vorteile:

1. Immer sichere Säurestand-Kontrolle ohne viel Mühe (besonders wichtig bei wartungsarmen Batterien).
2. Die Sicherheit, eventuelle Schäden durch leichte Sichtkontrollen noch in der Garantiezeit feststellen zu können.
3. Die hohe Bruchsicherheit. Hoppecke liefert diese Batterien ausschließlich in transparentem Polypropylen. Mein Kommentar: ehrlich und verbraucherfreundlich.

Ein Wartungsfrei-Wunschprogramm nach Maß ...

hält Hoppecke für den Autofahrer bereit. Wie ich feststellen konnte, ist man in dieser Firma aus Prinzip verbraucherfreundlich eingestellt. Man will mit diesem Wunsch-

programm endlich erreichen, daß die Lebensdauer der Batterie voll vom Autofahrer genutzt werden kann, und das mit Rücksicht auf die unterschiedlich großen Geldbeutel:

Für Perfektionisten

Die Hoppecke „Ternalloy“ plus Aquagen-System. Diese nach neuesten Forschungsergebnissen entwickelte Batterie erträgt hohe Motorraumhitze und ist bei langen Standzeiten immer startfreudig. Die non-plus-ultra-Batterie.

Für Qualitätsbewußte

Die Hoppecke „wartungsfrei“ – das bewährte Kraftpaket.

Für kühle Rechner

Die Hoppecke „Ternalloy“ – eine modern konzipierte Batterie, die nur alle 30 000 Kilometer gewartet werden braucht, lange Standzeiten spielend verträgt und ausgezeichnete Kaltstarteigenschaften aufweist.

Für Anhängliche

Das heißt, Fahrer, die ihre Batterie noch nicht austauschen müssen oder wollen, können diese, egal welchen Fabrikats, mit den Aquagen-Nachrüstsätzen im Nu zu einer echten wartungsfreien machen. Voraussetzung ist, daß Ihre Batterie noch vollkommen einwandfrei arbeitet. Eine genaue Prüfung vor der Umrüstung auf Aquagen sollte erfolgen.

Ich hoffe, Ihnen Ihre Kaufentscheidung mit dieser Information erleichtert zu haben.

Wollen Sie mehr wissen, schreiben Sie doch an den Hoppecke-Batterie-Service, 5000 Köln 1, Barbarossa-platz 2.

Rolf Stommelen



Modellreport BMW 02-Reihe

Preise

Mit Stufenheck	Grundpreise	normal	L
		+ 390 DM	+ 146 DM
BMW 1602	(11 890 DM)	12 280 DM	12 731 DM
BMW 1802	(12 620 DM)	13 010 DM	13 461 DM
BMW 2002	(13 290 DM)	13 680 DM	14 131 DM
BMW 2002 tii	(15 560 DM)	15 950 DM	16 401 DM
Automatikgetriebe (1350 DM) nur im BMW 2002 lieferbar:			
BMW 2002 A	(14 640 DM)	15 030 DM	15 481 DM
Mit touring-Karosserie			
BMW 1802	(13 360 DM)	13 750 DM	14 201 DM
BMW 2002	(14 030 DM)	14 420 DM	14 871 DM
BMW 2002 tii	(16 300 DM)	16 690 DM	17 141 DM
Cabrio			
BMW 2002	(17 160 DM)	17 550 DM	

Kostendenken der 1602; die anderen Modelle kann man anhand dieser drei bewerten, siehe unseren Fahrleistungs- und Kostenvergleich.

Schon der 1602 hat voll und ganz den spurtkräftigen Motorcharakter, der mit „sportlich“ nicht ganz richtig bezeichnet wäre, wenn man damit die Vorstellung von Empfindlichkeit oder Bedienungsansprüchen verbindet. Selbst der 2002 tii-Motor ist nicht heikel – nur ist er nicht sinnvoll, wenn man ihn kauft, ohne seine Leistung, das heißt seine hohe Drehzahlspanne für Spurt und Spitze zu nutzen; er verlangt auch richtiges Schalten, fahrerisches Können und nicht zuletzt Selbstbeherrschung des Piloten. Der 1802 bietet sich als guter Mittelweg für Normalbenutzer an – BMW deutet das auch damit an, daß der um 50 kg schwerere touring nicht mehr als 1602 geliefert wird, obwohl Hubraum und Leistung nicht zu knapp wären.

Im Umgang ist der BMW ein strammes Auto: straff gefedert, Lenkung und Schaltung nicht besonders muskelschonend, Klangbild im Wagen recht brummig, 2002 etwas

leiser wegen niedrigerem Drehzahlniveau. Aber man fühlt eine straffe Präzision aller Funktionen wie des Motor- und Fahrverhaltens, ein Fahrinstrument mit sauberen Eigenschaften, guten Bremsen, mit routinierter Verarbeitung und seit etwa vier Jahren guter Rostvorsorge.

Wie im Niveau von Leistung und Eigenschaften, so ist es auch im Kostenrisiko kein Jedermannswagen. Zwar sind die Wartungsvorschriften nicht anspruchsvoll – ein reiner Kontrolldienst („Pflegedienst“) und ein Wartungsdienst („Programmtest“) in 12 000 km-Intervallen, das heißt im Wechsel alle 6000 km, Ölwechsel alle 6000 km oder 6 Monate. Aber das Kostenrisiko bei größeren Reparaturen und vor allem Unfallschäden ist höher als man es bei Größe und scheinbar einfachem Aufbau des Wagens erwartet.

Bei Kundendienstorganisation und Werkstattqualität ist das Niveau stetig gestiegen; insofern ist der BMW kein Risiko, und viele Werkstätten sind auch durchaus darauf eingestellt, daß nicht jeder auf finanziellen Rosen gebettet ist, der sich einen BMW leistet.

Ein Kapitel für sich ist das Cabrio. Offen fahren ist Neigungssache und der Sturzbügel mit Dachrahmen zwar ein Vorteil für die Sicherheit und auch Lebensdauer (Verwindungssteifheit), aber doch mit dem Nachteil von Zugluft bei ziemlich allen Kombinationen, die das geteilte Verdeck ermöglicht. Auch über das Aussehen kann man streiten, und der Dachrahmen schränkt das Gefühl ein, in freier Luft zu fahren. Und bei geschlossenem Dach ist ein Cabrio dunkler und schlechter gelüftet als eine Limousine. Doch schön luftig fährt sich's offen bei nicht zu hoher Geschwindigkeit, und Karosserie-Baurbaut die von BMW bezogenen Rohkarosserien in musterhafter Qualität auf, berücksichtigt Sonderwünsche (Farben!) und lackiert erstklassig.

Der Rücksitz des Cabrio ist durch den Verdeckkasten eingeschränkt, doch reicht das Bänkchen durchaus mal für zwei Erwachsene auf nicht zu langer Strecke.

Auch im Rücksitzraum des touring ist man knapper dran als in der Stufenhecklimousine! Zwar nur etwa 4 cm weniger Kniefreiheit, aber damit wird der ohnehin knappe Rücksitzraum noch enger, während man mit allen anderen Abmessungen zufrieden sein kann (Gepäckraumvolumen unter der flexiblen Abdeckung nur 280 Liter!). Im Komfort entspricht der touring-Rücksitz nicht ganz dem der Limousine.

Im übrigen immer wieder lobenswert die Betriebsanleitung: ein komplettes Lexikon zum Typ und dennoch für schnelles Nachschlagen überschaubar.

mot-Gesamturteil

Im achten Lebensjahr hat der kleine BMW seine Bestform erreicht. Er ist in keinem wesentlichen Punkt veraltet und paßt in Stil wie Charakter genau in unsere Zeit. Ein neues Modell könnte vor allem etwas mehr Innenlänge, vier Türen und fortschrittliche Lüftung bieten.

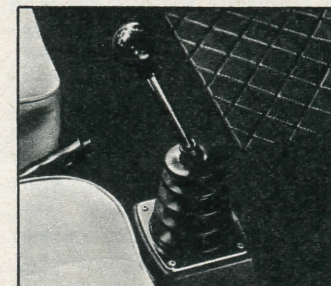
Renault-Fahrzeuge werden nicht erst durch viele Aufpreis-Extras zu einem fertigen Fahrzeug gemacht

Hier die serienmäßige Ausrüstung des Renault 5 LS:

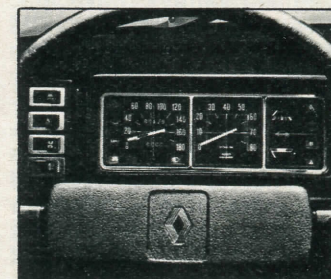
- Gürtelreifen • Scheibenbremsen vorn • Bremskraftverstärker
- Halogen-Fernlicht • elektronischer Tourenzähler • Knüppelschaltung • große Heckklappe
- elektrisch beheizte Heckscheibe
- Liegesitze • 2-Stufen-Scheibenwischer • Abblend-Innenspiegel
- Scheinwerfer-Höhenregulierung von Hand • 3 Aschenbecher
- Tageskilometerzähler • beleuchteter Zigarettenanzünder
- Teppichboden vorn • Drehstrom-Lichtmaschine • Hohlraum-schutz • Unterbodenschutz



Große Heckklappe. Dahinter ein variabler Gepäckraum von 270–900 l Fassungsvermögen.



Handliche Knüppelschaltung.



Gepolstertes Lenkrad. Alle Instrumente klar und übersichtlich im Blickfeld des Fahrers.

Renault-Fahrzeuge sind schon beim Kauf wirtschaftlich



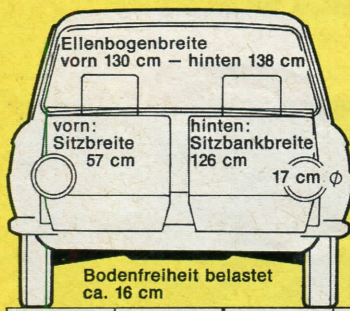
Beschleunigungsvergleich

Modell	Leistung PS	0–100 sec	0–120 sec	0–140 sec	Spitze
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 A	100	13,5	19,7	28,3	165
BMW 2002 tii	130	9,4	13,2	18,2	190
Alfa Romeo Giulia Super	103	11,9	15,8	23,6	175
Alfa Romeo Alfetta	121	10,5	15,1	22,5	180
Audi 80 GL/VW Passat TS	85	12,4	18,4	27,5	170
Fiat 132 GL/GLS 1600	98	12,5	18,0	28,2	165
Fiat 132 GLS 1800	107	11,4	16,0	24,8	170
Ford Capri 1600 GT	88	13,8	20,7	33,2	170
Ford Capri 2300 GT	108	11,4	16,7	24,3	180
Opel Ascona 16 S	80	14,5	22,8	38,5	155
Opel Manta 1900 S	90	12,4	18,4	27,0	170

Modellreport BMW 02-Reihe

BMW 1602/1802/2002/2002 tii

Gesamthöhe unbelastet 141 cm

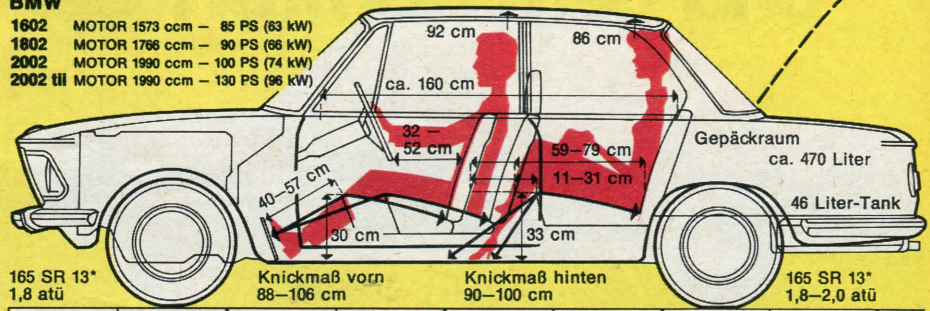


Spurweite vorn/hinten 133,0/133,0 cm – 2002 tii 134,8/134,8 cm – Gesamtbreite 159 cm – auf Wunsch Kopfstützen, bei L-Ausstattung serienmäßig – auf Wunsch H4-Halogenlicht (Serie 2002/tii)

Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig/zulässige Zuladung/ zulässiges Gesamtgewicht 1602 und 1802: 970/400/1370 kg – 2002 und 2002 tii: 990/400/1390 kg – tatsächliches Leergewicht der Testwagen vollgetankt/tatsächliche Zuladung 1602: 1020/350 kg – 2002 L: 1040/350 kg – zulässige Anhängelast gebremst/ungebremst 1200/500 kg – Dachlast bis 75 kg – vorn Dreieck-Schwenk- und Kurbel-Versenkfenster, hinten Ausstellfenster

BMW

1602 MOTOR 1573 ccm – 85 PS (63 kW)
1802 MOTOR 1766 ccm – 90 PS (66 kW)
2002 MOTOR 1990 ccm – 100 PS (74 kW)
2002 tii MOTOR 1990 ccm – 130 PS (96 kW)



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, Drehstromlichtmaschine 490 Watt – 2002 und 2002 tii Batterie 12 V/44 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt, 2002 tii 630 Watt – *2002 tii: 165 HR 13



Technische Daten

Motor: Vierzylinder, obenliegende Nockenwelle

	1602	1802	2002	2002 tii
Zylinderbohrung mm	84	89	89	89
Kolbenhub mm	71	71	80	80
Hubraum (Steuer)	1563	1754	1977	1977
Hubraum (effektiv)	1573	1766	1990	1990
Verdichtung	8,6	8,6	8,5	9,5
Superkraftstoff ROZ	95	95	95	99
Leistung und Drehmoment siehe Diagramm				
5 Kurbelwellenlager, Nockenwellenantrieb Kette, Motoröl 4,25 Liter mit Filter (im Hauptstrom), Ölwechsel alle 6000 km. Kühlwasser 7 Liter, Batterie 12 Volt/36 Ah, bei 2002 + tii 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 630 Watt, Zündkerzen Bosch W 200 T 30, Beru 200/14/3 A, Champion N 8 Y, 2002 A Gleitfunkenkerzen Bosch WG 200 T 30, Beru G 200/14/3, 2002 tii Bosch W 175/T 30, Beru TE 175/14/3/1, Champion N 9 Y. Vergaser Solex 38 PDSI, 2002 40 PDSI, 2002 A 40 PDSIT (Startautomatik), 2002 tii Einspritzung (mechanisch) Schäfer PL04.				

Kraftübertragung

Pedal zur Kupplung hydraulisch, Vierganggetriebe mit Mittelschaltung (3,764/2,02/1,32/1,0/R 4,096), 2002 A ZF-Automatik-Drehmomentwandler, drei Gangstufen – mit Mittelwählhebel (2,56/1,52/1,0/R 2,0). 2002 + tii auf Wunsch mit Fünfganggetriebe (3,764/2,02/1,32/1,0/R 4,1, auf Wunsch 3,368/2,16/1,579/1,241/1,0/R 4,0). Geteilte Kardanwelle, Hinterachse 4,11 (anderer Hersteller auch 4,10), beim 2002 3,64, beim 2002 tii 3,45, Sperrdifferential auf Wunsch nur für 2002 + tii.

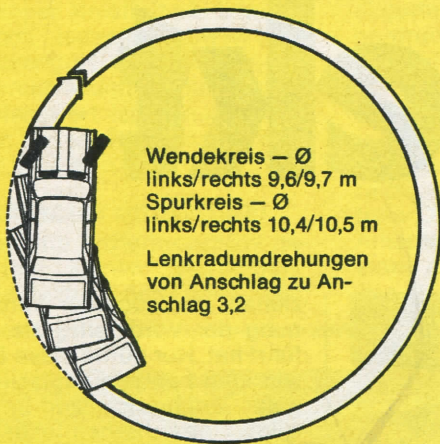
Fahrwerk

Radführung vorn an Querlenkern und Federbeinen, hinten an Schräglenkern, Schraubenfedern. Stabilisatoren vorn und hinten bei 2002 + tii serienmäßig. ZF-Schneckenrollenlenkung (17,57) 3,2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Vorn Scheibenbremsen (240 mm ø, 2002 tii 256 mm), hinten Trommelbremsen, Zweikreisssystem, Bremskraftverstärker, Handbremshebel zwischen den Vordersitzen. Reifen 165 SR 13 auf Felge 5 J x 13, 2002 tii 165 HR 13. Luftdruck vorn/hinten 1,8/1,8–2,0 atü (2002 tii 1,9/1,9–2,1), Winterreifen + 0,2 atü. Tankinhalt 51 Liter (davon 6 Liter Reserve, Warnleuchte).

Maße

Radstand mm	2500
Spurweite vorn/hinten mm	1342/1342
Länge Stufenhecklimousine mm	4230
Länge touring mm	4110





Breite mm 1590
Höhe Stufenhecklimousine mm 1410
Höhe touring mm 1380
Bodenfreiheit belastet mm ca. 160

Gewichte

Leergewicht 1602/1802 kg 970
Leergewicht 2002/2002 tii kg 990
Leergewicht touring kg 1030
Zuladung Stufenhecklimousine kg 400
= zulässiges Gesamtgewicht kg 1370/1390
Zuladung touring kg 420
= zulässiges Gesamtgewicht kg 1450
Anhängelast gebremst kg 1200
2002 A mit Ölkühler kg 1000
ungebremst kg 500
zulässige Dachlast kg 75

Verbrauch

Superkraftstoff, Durchschnittsverbrauch
BMW 1602 11,5 Liter/100 km
BMW 1802 12,0 Liter/100 km

Kosten

Jahressteuer
Kfz-Haftpflicht durchschn. ca.
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten
ohne Wertverlust ca.

Voraussichtlicher Wertverlust pro Jahr
während der ersten drei Jahre
Feste Jahreskosten mit Wertverlust ca.

Laufende Kosten pro 100 km:

Kraftstoff
Öl
Reifen
Werkstatt

Monatliche Betriebskosten ohne/mit Wertverlust bei:

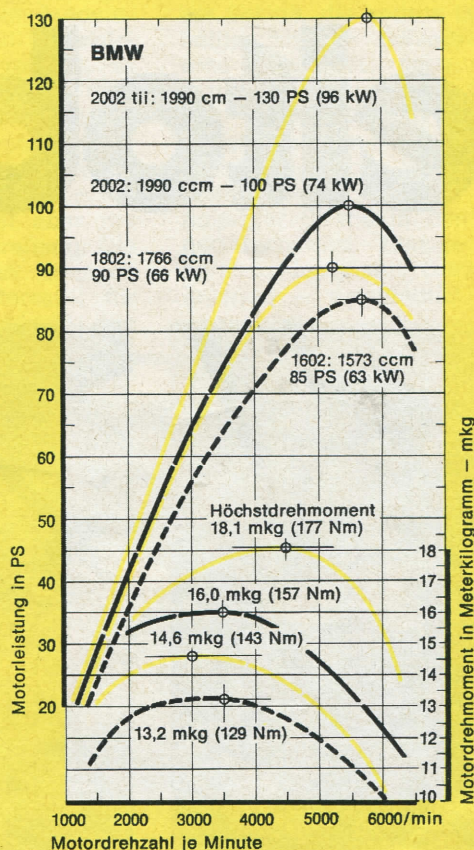
10 000 Jahreskilometern
15 000 Jahreskilometern
20 000 Jahreskilometern

Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust bei:

10 000 Jahreskilometern
15 000 Jahreskilometern
20 000 Jahreskilometern

Kosten pro Kilometer bei L-Ausstattung (Mehrpreis 695,— DM, höherer Wertverlust)

+ im Durchschnitt zu oben:



Text: Dr. Paul Simsa
Fotos: U. Schwab
Zeichnungen: J. F. Drkosch

BMW 2002 12,5 Liter/100 km
BMW 2002 A 13,0 Liter/100 km
BMW 2002 tii 13,0–14,0 Liter/100 km

1602	1802	2002
230,40 DM	259,20 DM	288,— DM
813,— DM	813,— DM	893,— DM

1400,— DM	1450,— DM	1550,— DM
-----------	-----------	-----------

1900,— DM	2000,— DM	2100,— DM
3300,— DM	3450,— DM	3650,— DM

10,60 DM	11,05 DM	11,05 DM
—,65 DM	—,65 DM	—,65 DM
1,40 DM	1,50 DM	1,60 DM
4,30 DM	4,35 DM	4,45 DM
16,95 DM	17,55 DM	17,75 DM

258 DM/416 DM	267 DM/434 DM	277 DM/452 DM
329 DM/487 DM	340 DM/507 DM	351 DM/526 DM
399 DM/578 DM	413 DM/603 DM	425 DM/624 DM

31,0 Pf/50,0 Pf	32,1 Pf/52,1 Pf	33,3 Pf/54,3 Pf
26,3 Pf/38,9 Pf	27,2 Pf/40,5 Pf	28,1 Pf/42,1 Pf
24,0 Pf/34,7 Pf	24,8 Pf/36,2 Pf	25,5 Pf/37,5 Pf

0,3 Pf/ 1,0 Pf	0,3 Pf/ 1,0 Pf	0,5 Pf/ 1,2 Pf
----------------	----------------	----------------

Darum ist Caramba Super super.

Wenn heute Millionen Autofahrer Caramba Super benutzen — übrigens, das Produkt mit dem größten Bekanntheitsgrad — dann muß da doch was dran sein.

Caramba Super vereinigt nachweisbar in optimaler Weise Spitzeneigenschaften. Es ist ein Super-Rostlöser, ein Super-Kontaktspray und gleichzeitig ein hervorragendes Korrosionsschutzmittel. Das ideale Fitnessöl für's Auto. Es ist farblos und geruchsneutral. Moderne chemische Substanzen, besser als die bisher verwendeten Graphit und MoS₂, wirken sicherheitsfördernd, metallpflegend und daher werterhaltend. Deshalb gehört Caramba Super in jedes Auto. Die es kennen, möchten auch in der Werkstatt, im Haushalt, im Garten und beim Camping nicht darauf verzichten. Lassen Sie sich nichts einreden. Nur Caramba ist Caramba. Das klingt zwar simpel, aber es gibt nichts Besseres... und auch darum ist Caramba Super eben super. Also, bestehen Sie drauf beim nächsten Kauf. Caramba Super — überall im Fachhandel.



...hält Ihr Auto fit!

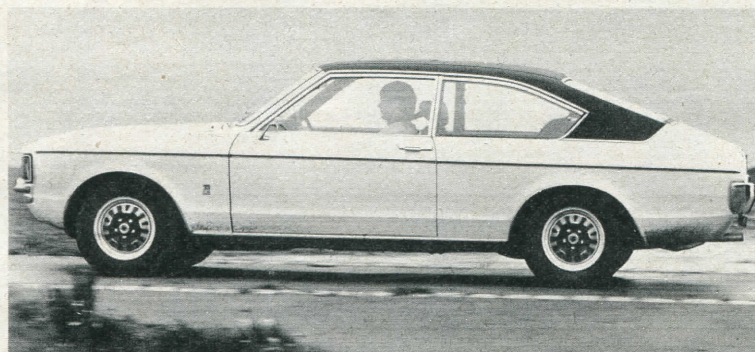
Caramba

Auto- und
Industriechemie
Duisburg



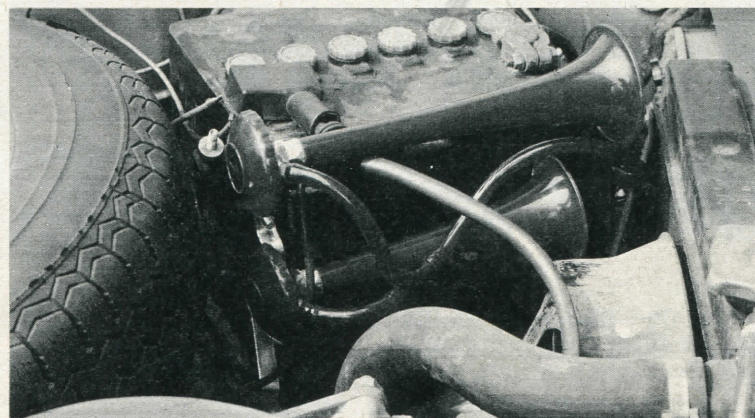
Modellreport BMW 1602-2002

Im Zug der Zeit finden kleinere, aber leistungsfähige Modelle neue Liebhaber. Die Zweitürer von BMW profitieren von diesem Trend. Wir wägen Vor- und Nachteile der verschiedenen Versionen gegeneinander ab und besprechen die neue L-Ausstattung. Dazu gehören auch die Betriebskostenunterschiede. Ab Seite 18.



Ford Consul / Granada Coupé mit Dauertest 40 000 km Consul 1700

Consul und Granada Coupé wurden kürzlich überarbeitet. Wir bewerten sie in einem Kurztest mit Blick auf weitere Änderungen. Dazu der Dauertest vom Consul 1700.



Starke Töne

Nicht alles, was da so an Fanfaren und Starktonhörnern angeboten wird, ist auch zulässig. Wenn Sie gern mal kräftig auf die Hupe drücken, ohne das Risiko einer gebührenpflichtigen Verwarnung eingehen zu wollen, sollten Sie den Artikel ab Seite 62 lesen.

TEST

Modellreport BMW 1602 bis 2002 L	18
Innocenti Mini 1001 + 1300	32
Ford Consul / Granada Coupé	48

NEUHEIT

Audi 50	13
---------	----

DAUERTEST

40 000 km Ford Consul L 1700 S	53
--------------------------------	----

MARKTÜBERSICHT

Gurte für Rücksitze	26
Straßenkarten von der Tankstelle	45

AKTUELL

mot Fußball-WM-Service: Stadion-Zufahrten und Parkplätze von Berlin und Dortmund	10
--	----

SERIEN

Fahrpraxis: Schwere Fouls	75
Lackreparatur (3)	78

ALLGEMEIN

Analyse zur Unfallmechanik	
mot-Interview mit dem Gerichtsmediziner Prof. Dr. Karl Luff	6
Termin Telefonservice: BMW	16
G. Kleemann: Die Verhaltensskala	30
* Fehlersuche: Kolbensschäden vermeiden	40
mot-Fotowettbewerb	59
Hörner und Fanfaren	62
Recht: Silberstreif für Käufer	66
Steuer: Unfall auf Dienstreise; Heimfahrt Wehrpflichtiger	69
Zubehör-Fundgrube: Antenne Beta 33, Schutz-Zierleisten, Drehmomentschlüssel	70
Länderreport USA: Verkehrsrichter	72
Benzinpreise in Europa	76
Zulassungszahlen April 74	86

RUBRIKEN

motorama – Notizen und Informationen	14
Rat und Hilfe	84
Leserbriefe	85
Die Letzte Seite	90
Titelfoto: Lehmann, v. Fersen	