

BMW 2000

luxuriöser, komfortabler und teurer als der 1800

Die neueste Klasse

Man hat es schon fast wieder vergessen, daß der Mittelklasse-BMW als 1500 auf die Welt kam und zu einem Preis von 8500 Mark angekündigt wurde. Das war auf der IAA 1961, und es hat, rückblickend gesehen, den neuen BMW vielleicht populärer gemacht, als wenn er gleich mit 1800 ccm erschienen wäre. Unter Deutschlands Autokäufern war das „Hubraumdenken“ damals noch weit verbreitet, und an einen 1,5 Liter trauten sie sich eher heran als an einen 1,8 Liter.

Tatsächlich aber war der Anzug für den 1,5 Liter-Motor etwas zu groß. Erst als 1800 fand das Auto die notwendige Ab- und damit zugleich seine Marktlücke. Als „neue Klasse“ geschickt propagiert, zog der 1800 die Münchener Firma aus ihrer langjährigen Misere heraus. Der Preis lag zwar nicht mehr unter 9000, aber immerhin noch unter 10 000 Mark. Er war niedrig genug, um eine Menge Leute für dieses sportliche individuelle Auto mit renommiertem Markenzeichen zu interessieren. Denn das Renommee hatte sich BMW durch all die Jahre gerettet, wobei einerseits die Motorrad-Rennerfolge, andererseits aber auch die würdigen, allgemein respektierten Achtzylinder eine Rolle gespielt haben.

Vor einem Jahr verdichteten sich die Gerüchte um einen Zweilitermotor auf der Basis des 1800. Er kam dann auch pünktlich zur IAA, aber er kam nur in den neuen Coupé-Modellen. Ihn auch in der Limousine zu präsentieren, das sparte man sich bis zum Jahr 1966 auf, das als fünfzigstes Jubiläum eine besondere Rolle in der weiß-blauen Firmengeschichte spielen soll. Damit erlebt der Motor erst seine eigentliche Geburtsstunde, denn die Coupés werden noch gar nicht geliefert. Die neue Limousine dagegen läuft schon vom Band. Sie ist nicht etwa ein 1800 mit Zweilitermotor, sondern ein in vielen Punkten verändertes und, mit einem Preis von 11 260 Mark, auch beträchtlich teureres Auto. Die

Karosserie wurde zwar in ihrer Grundform beibehalten, aber in zahlreichen Details äußerlich anziehender gemacht:

- Neues Gesicht mit rechteckigen Scheinwerfern und sogenannter Intarsien-Zierleiste,
- Neues Heck mit flachen „Vierkammer“-Heckleuchten,
- Schriftzeichen 2000 in der Mitte der hinteren Haube,
- verchromter mittlerer Türpfosten,
- schalenförmig gepolsterte Sitze,
- als Haltegriff ausgebildete vordere Armstützen,
- holzverleimtes Armaturenbrett,
- Ablagefach auf dem Getriebetunnel,
- Tür-Mittelverkleidung aus gelochtem Skai,
- Mittelarmstütze im Fond,
- Heckscheiben-Entlüftung.

Bei näherer Betrachtung dieser Verbesserungen stellt man fest, daß sie ganz hübsch und zum Teil praktisch, aber nicht unbedingt notwendig sind. Tatsächlich scheint BMW mit diesem Wagen etwas mehr als bisher das Repräsentationsbedürfnis ansprechen zu wollen — er sieht luxuriös aus, wäre aber vermutlich billiger, wenn man sich auf die Ausstattung des 1800 beschränkt hätte. Zu den äußeren Reizen kommen freilich noch beträchtliche technische Verbesserungen:

- Laufruhiger 1990 ccm-Motor mit der Kurbelwelle des TI/SA,
- Zweistoff-Ventile,
- Verbesserungen an Kühlung und Schmierung,
- neu ausgelegte Federung mit geänderten vorderen Federbeinen und zur Radmitte versetzten Hinterradfedern,
- verstärkte Kupplung,
- größere Felgen und Reifen,
- verstärkte Vorderachs-Lagerung,





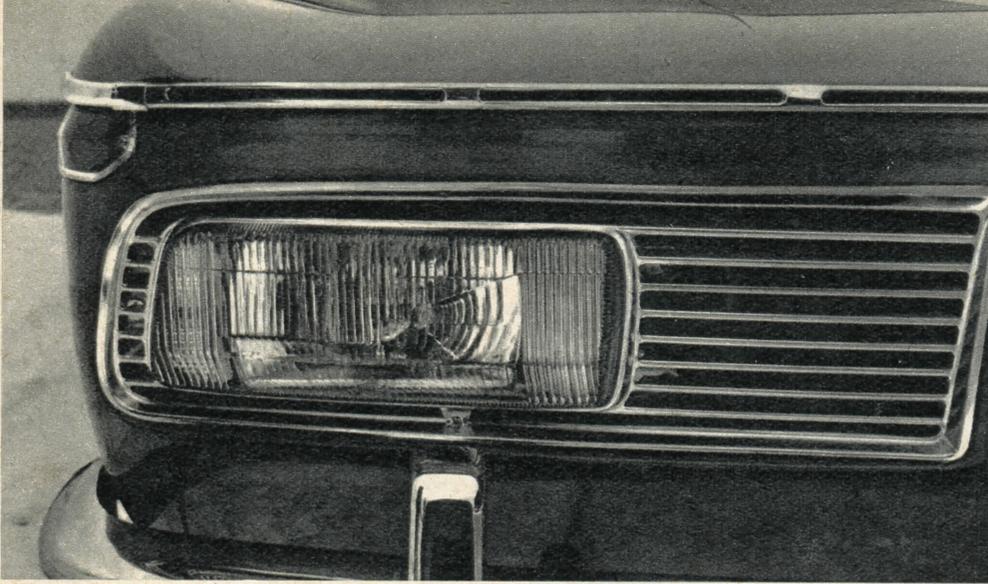
Breitgezogene Leuchteinheiten vorn und hinten unterscheiden auf den ersten Blick den BMW 2000 vom 1800. Der Mittelpfosten zwischen den Türen erhielt eine Chromblende, auf dem hinteren Haubenrand steht die Zahl 2000.

- vom TI/SA übernommene größere vordere Scheibenbremsen mit steiferem Brems-Sattel,
- wirksamerer Bremskraftverstärker.

Zum Teil dienen diese Änderungen unverkennbar dem Zweck, dem 2000 im Vergleich zum 1800 mehr den Charakter eines Komfortautos zu geben. Der Motor leistet 100 PS bei 5500 U/min und ist damit um 10 PS stärker als der des 1800, aber auch um 10 PS schwächer als der des 1800 TI. Auf weichen und elastischen Lauf wurde mehr Wert gelegt als auf hohe Leistung: das maximale Drehmoment von 16 mkg liegt bei 3000 U/min in einem relativ niedrigen Drehzahlbereich. Wie sich bei einer kurzen Probefahrt zeigte, läuft der Motor nicht nur elastischer, sondern auch weicher und leiser als der des 1800. Das ist zum Teil ein Verdienst der mit 8 Gegenwichten versehenen und dadurch besonders laufruhigen Kurbelwelle, zum Teil auch des günstigeren Hub-Bohrungs-Verhältnisses. Bei gleichgebliebenem Hub von 80 mm wurde die Bohrung auf 89 mm vergrößert, und dies ergibt — wie übrigens auch beim 1600 — eine für gleichmäßigen Verbrennungsablauf günstigere Brennraumform.

Neben dem kultivierten Motorlauf ist die weichere Federung das zweite Kennzeichen des 2000. Sie wurde in der Hauptsache durch eine andere Anordnung der hinteren Schraubenfedern erreicht. Das Ansprechvermögen der Federung wurde dadurch beträchtlich verbessert, und auch die Federwege scheinen etwas länger geworden zu sein. Nach unserem Fahrindruck bei den Coupés ergibt sich daraus zwar eine etwas stärkere Kurvenneigung, aber kein Nachteil für die guten und unproblematischen Fahreigenschaften. Die größeren Reifen 6.45 S 14 auf Felgen 5 JK x 14 verbessern sowohl den Komfort als auch die Fahreigenschaften. Die Verstärkung der Vorderachs-Lagerung



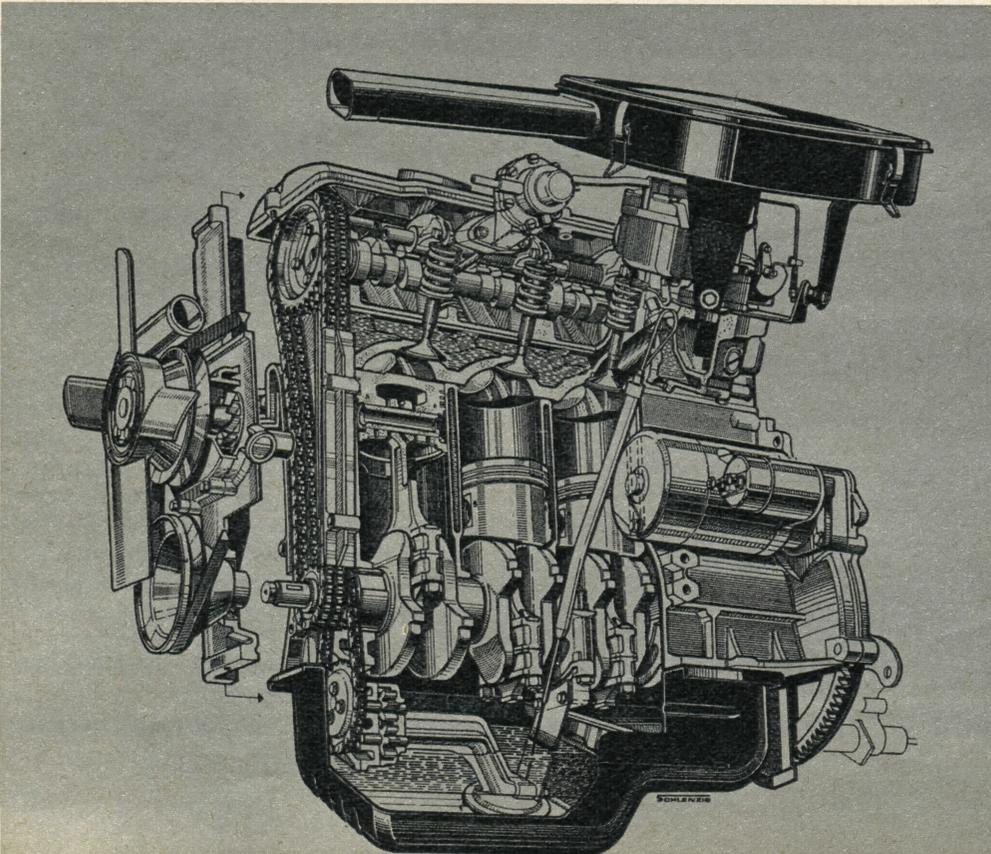
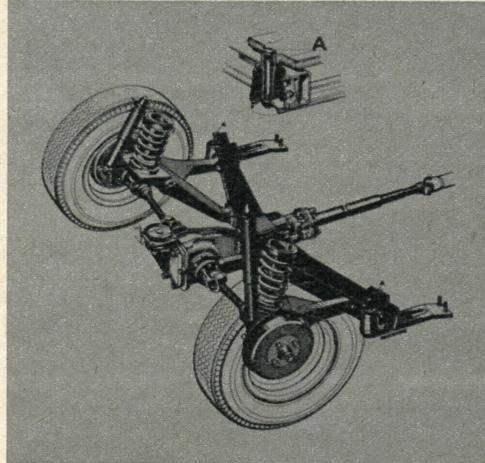
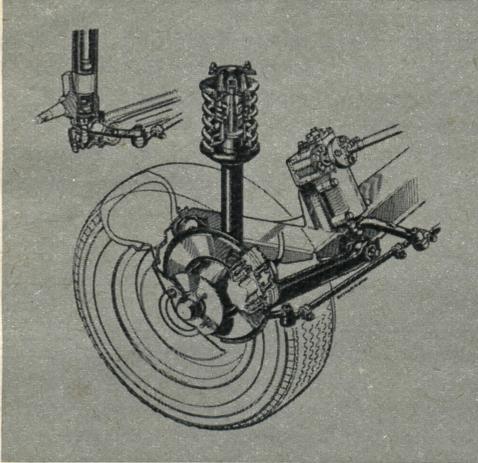


BMW 2000

FORTSETZUNG

FOTOS: PATLEICH (2), GLODSCHEY (1)

Am vorderen Rand der Motorhaube wurde eine sogenannte Intarsien-Zierleiste mit schwarz ausgefüllten Vertiefungen angebracht. Die vorderen Federbeine (unten links) und die Hinterradaufhängung (unten rechts) wurden im Interesse weicherer Federung abgeändert. Die hinteren Schraubenfedern sind jetzt schräger und weiter hinten angeordnet. Der Motor (ganz unten) erhielt die mit acht Gegengewichten versehene Kurbelwelle des 1800 TI/SA, Sphäroguß-Kolbenringe, eine Spritzschmierung der obenliegenden Nockenwelle und neue Spann- und Führungsschienen für die Nockenwellen-Antriebskette.



steht im Zusammenhang mit den neuen Bremsen. Man wollte wohl das beim 1800 gelegentlich auftretende Rubbeln und den relativ hohen Belagverschleiß von vornherein vermeiden und verwendete darum die größeren Bremsen des TI/SA. Der außerdem eingebaute wirksamere Bremsverstärker, ein sogenannter Doppel-Mastervac, erlaubt die Verwendung härterer Bremsbeläge ohne Erhöhung der Pedalkraft.

Es handelt sich also beim 2000 um ein nicht nur äußerlich, sondern durch und durch aufgewertetes Auto. Zunächst über-

Das BMW-Programm

		DM
BMW 1600	83 PS	9 485,—
BMW 1800	90 PS	9 995,—
BMW 1800 autom.	90 PS	10 945,—
BMW 1800 TI	110 PS	10 960,—
BMW 2000	100 PS	11 260,—
BMW 2000 autom.	100 PS	12 210,—
BMW 2000 TI	120 PS	11 850,—
BMW 2000 C autom.	100 PS	16 990,—
BMW 2000 CS	120 PS	16 990,—

raschend ist die Tatsache, daß bei dem als Parallelmodell herausgebrachten 2000 TI zwar die technischen, aber nicht die Karosserieänderungen vorgesehen sind. Der 2000 TI erhält den 120 PS-Motor des Coupés 2000 CS, gleicht aber äußerlich dem 1800 TI. Wie man uns bei BMW sagte, fiel diese Entscheidung wegen des Preises: Mit den Karosserieänderungen würde der 2000 TI über 13 000 Mark kosten, und das wollte man vermeiden. Man rechnet beim TI mit Käufern, denen es mehr um die Leistung als um den äußeren Effekt geht. So kommt es, daß der 2000 TI nur 590 Mark mehr kostet als der 2000. Die Höchstgeschwindigkeit des 2000 TI wird mit 180 km/h angegeben, die des 2000 mit 168 km/h. Der 2000 soll auf Wunsch auch mit der im 1800 schon lieferbaren ZF-Automatik ausgerüstet werden. Der elastischere Zweilitermotor dürfte dafür sogar besonders gut geeignet sein. auto motor und sport wird sich bald in einem Automatik-Vergleichstest mit diesem Wagen und seinen Konkurrenten von Ford, Mercedes-Benz und Opel beschäftigen. Bereits im Gang ist ein ausführlicher Test des 2000 mit Schaltgetriebe, und auch die nun in Produktion gehenden Coupés dürften bald verfügbar sein. Doch damit nicht genug: Vieles spricht dafür, daß auch der neue kleinere Typ, der vermutlich den 1600-Motor erhält, schon bald gezeigt wird. Dagegen bestreitet man bei BMW entschieden, daß auch noch Sechszylindermodelle herauskommen sollen. Man kann dies wohl glauben, denn das Jubiläumjahr des wiederaufstrebenden Münchener Hauses ist ohnehin mehr als ausgefüllt.

Reinhard Seiffert