EUROPAS GRÖSSTE OLDTIMER-ZEITSCHRIFT

MARKT

Klassische Automobile und Motorräder

Heft 9 · September 1991
Lit. 5000,- · sFr. 4,80 · öS. 38,-
Dr. 800,- · Kcs. 54,- · DM 4,80
1Y1281E

Feuerstühle aus Fernost: Kawasakis bissige Dreizylinder

Kaufberatung: Ford Taunus

Alvis TC bis TF

Rollerkönigin: die frühe Vespa

Renault 16

Über 6000 Kleinanzeigen

BMW Neue Klasse: mit Schwung aus der Krise

Die Klassenkämpfer

Mit dem BMW 1500 fuhren die Bayern aus der Krise

„Mit keinem Wagen erregt man derzeit so viel Aufsehen wie mit dem BMW 1500", jubelte im August 1962 die *Motor Rundschau*. BMW war mit dem 1500, der den Auftakt zur Neuen Klasse bildete, ein großer Wurf gelungen. Den Einstieg in eine neue Fahrzeugklasse hatten die Münchner auch bitter nötig, produzierten sie doch die kurioseste Fahrzeugpalette aller deutschen Hersteller: Motorräder, Kleinwagen, sündhaft teure Luxusgefährte — und dazwischen nichts als Lücke.

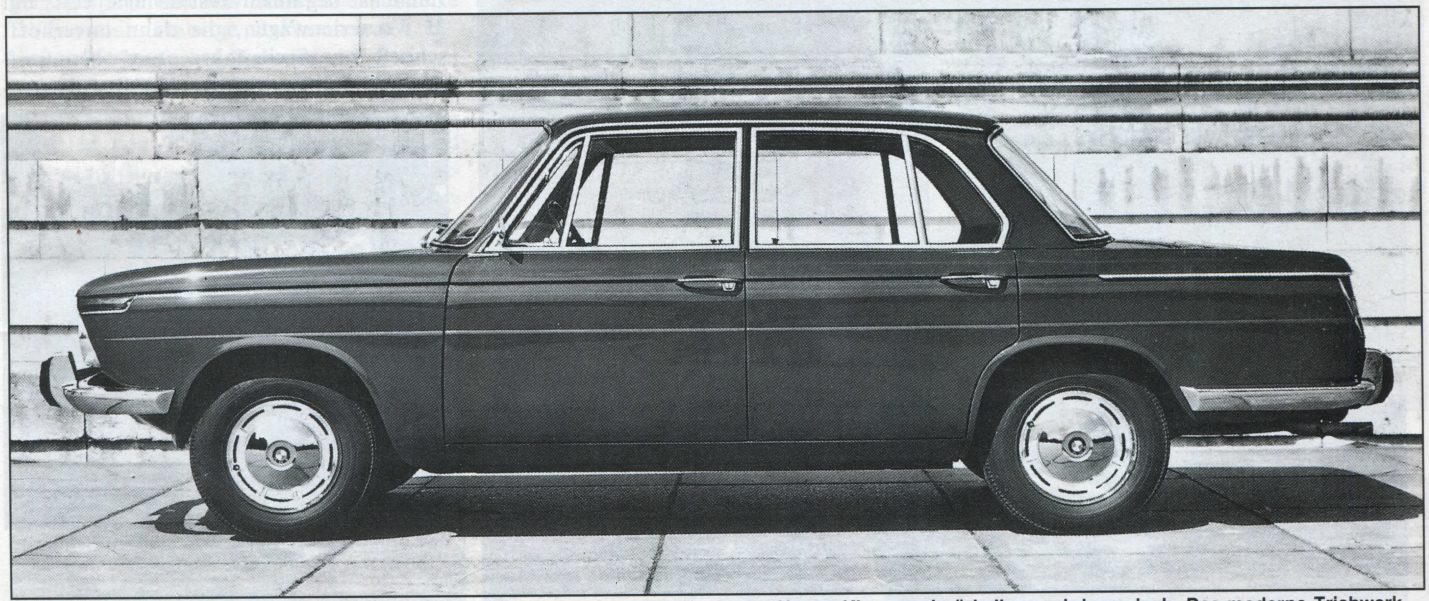
Anfang der sechziger Jahre sah die Zukunft der Bayerischen Motoren Werke nicht allzu rosig aus. Durch den schleppenden Verkauf der in der Herstellung obendrein noch zu teuren „Barockengel" waren die Münchner in die roten Zahlen geraten. Der Motorradmarkt erlebte eine allgemeine Depression. Gewinne machte BMW allein mit dem 700, der aber trotz Coupé- und Cabrio-Varianten ein Kleinwagen blieb. In München fehlte ein Wagen der Mittelklasse, mit dem man an das Vorkriegsimage hätte anknüpfen können, als die Bayern für Sportwagen und kultivierte, sportliche Limousinen bekannt waren.

Doch zunächst schien alles anders zu kommen: Als die Brüder Quandt zu Hauptaktionären von BMW aufstiegen, war eine Fusion der Bayern mit Mercedes für Branchenkenner beschlossene Sache, befanden sich doch immerhin elf Prozent der Aktien mit dem Stern in Quandt-Besitz. Autonarr Herbert Quandt setzte sich wider Erwarten für den Fortbestand der Münchner Renommiermarke ein — die Entwicklung eines Mittelklassewagens ließ sich dazu nicht umgehen. Die anfänglichen Pläne auf 700er-Basis landeten im Papierkorb, als sich herausstellte, daß eine entsprechend aufgeblasene Heckschleuder kaum über die 1,4-Liter-Klasse hinausgekommen wäre. Wesentlich zukunftsträchtiger schien da die exzellente Schräglenker-Hinterachse der 600er- und 700er-Modelle. In Verbindung mit Standardantrieb und vorderen Federbeinen würde diese Konstruktion ihre Qualitäten noch besser ausspielen können.

Was fehlte, war ein neuer Motor. Der Motorrad-Boxer kam als standesgemäßer Antrieb auf keinen Fall in Frage. Außerdem schwebte der Entwicklungsabteilung ein 1,6-Liter-Motor vor, der dann jedoch aus marktpolitischen Gründen auf 1,5-Liter schrumpfte. Dafür setzten sich die Motortechniker vorläufig mit ihrem Wunsch nach einem Leichtmetalltriebwerk durch, allen voran Ex-Borgward-Mann Wilhelm Gieschen. Sein Team entwickelte einen Reihenvierzylinder mit obenliegender Nockenwelle und Querstromzylinderkopf, der um 30 Grad geneigt eingebaut wurde. Verbitterte Borgward-Enthusiasten erkannten in diesem Motor jenen Prototyp wieder, der in Bremen-Sebaldsbrück bis zuletzt auf den Prüfständen gelaufen war. Tatsächlich wich Gieschen bei seiner BMW-Konstruktion jedoch deutlich vom Borgward-Erbe ab: Während die Ventile des geplanten Isabella-Nachfolgers nämlich immer noch über Stoßstangen und Kipphebel betätigt wurden, orientierte sich der Konstrukteur bei seinem ohc-Zylinderkopf an typischen Sportwagen-Vorbildern.

Wie revolutionär das Kraftpaket zu diesem Zeitpunkt war, mag ein Blick auf die wichtigsten Konkurrenten verdeutlichen: Nach dem Zusammenbruch des Borgward-Konzerns tummelten sich in dieser Klasse nur

Der BMW 1500 war das Auftaktmodell. Dem 1,5-Liter-Aggregat folgte nach dem Baukastensystem eine breite Palette anderer Hubraumvarianten. Dabei kombinierten die Techniker verschiedene Motorblöcke und Kurbelwellen — das Ergebnis waren völlig unterschiedliche Triebwerks-Charaktere.



Gegenüber der Konkurrenz von Ford und Opel wirkte die Michelotti-Karosserie der Neuen Klasse schnörkellos und dynamisch. Das moderne Triebwerk mit einer obenliegenden Nockenwelle sorgte dafür, daß die sportliche Erscheinung keine Mogelpackung blieb.

Mit der Neuen Klasse gelang es BMW ab 1963, aus eigener Kraft den drohenden Konkurs und die Übernahme durch Daimler-Benz abzuwenden.

die Stoßstangenkonstruktionen von Opel und Ford.

Gleichzeitig brachten die BMW-Designer ihre Karosserieentwürfe zu Papier. Der erste Entwurf, als noch ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse bis maximal 1,4 Liter Hubraum zur Debatte stand, orientierte sich an der Linie des BMW 700. Dieser Zweitürer wuchs in der zweiten Entwicklungsstufe zum größeren Viertürer, dessen Frontpartie sich an den BMW 507 anlehnte. Als Herbert Quandt das nierenlose Gesicht des Neuen sah, bestand er auf einer BMW-typischen Umgestaltung der Frontpartie. In München war man sich der Wichtigkeit bewußt, zumal den Hausstylisten keine organische Integration der Niere in das vorhandene Styling gelingen wollte. Der Entschluß, den italienischen Designer Giovanni Michelotti mit der Kombination von traditionellem Stilelement und neuer Form zu beauftragen, war deshalb nur logisch.

Michelottis Kunstgriff bestand darin, die Scheinwerfer aus den Kotflügelenden in den Kühlergrill zu verlegen: Das markante Gesicht der Neuen Klasse war gefunden. Es drängte nun die Münchner, ihre Neuschöpfung bereits auf der IAA 1961 zu zeigen. Neben der erhofften Publicity wollte die BMW-Spitze möglichst viele der ehemaligen Borgward-Händler für sich gewinnen. Kenner der Branche unkten denn auch, daß BMW mittlerweile als Kürzel für „Borgward macht weiter“ stünde.

Wenige Tage vor Beginn der Frankfurter Autoshow fiel der Leichtmetallmotor doch noch dem Rotstift zum Opfer. Die Zeit war nun aber zu knapp, um rechtzeitig einen Graugußblock für das Ausstellungsstück

Zum Modelljahr 1969 erhielten die Mittelklasse-BMW ein neues, markanteres Gesicht. Die typische Niere hob sich etwas deutlicher aus dem Kühlergrill hervor.

Der 1800 Ti betonte mit seinen 110 PS das sportliche Image der Neuen Klasse.

Die heruntergezogene Heckklappe ermöglichte bequemes Be- und Entladen.

Die Karosserie der 1500er bis 2000er BMW legte den Grundstein für alle nachfolgenden Fahrzeuge der überaus erfolgreichen BMW-Mittelklasse.

herzustellen. Andererseits wollten die Bayern den potentiellen Kunden nicht den Mund mit einer Leichtmetallkonstruktion wäßrig machen, um ihnen gleichzeitig erklären zu müssen, der Wagen werde mit einem schnöden Graugußmotor geliefert. Die Lösung war ebenso einfach wie unkonventionell — eben typisch bayerisch: Der Alumotor wurde einfach dunkelgrau angestrichen. Fachleute ließen sich durch diese Maskerade natürlich nicht täuschen. Von Technikern der Konkurrenz, die auf der IAA argwöhnisch den neuen BMW begutachteten, kamen denn auch entsprechende Bemerkungen. Das Publikum zeigte sich sehr angetan von der gefälligen Karosserieform und dem aufwendigen Fahrwerk. Vor allem das angekündigte Temperament der 1,5-Liter-Maschine mit einer Werksangabe von 75 PS ließ aufhorchen. 150 km/h sollten damit ebenso möglich sein wie eine Beschleunigung von Null auf 100 km/h in 16 Sekunden.

Trotz des angekündigten hohen Preises von 8500 Mark gingen schon während der IAA die ersten 2000 Bestellungen ein, Ende des Jahres waren es bereits 20.000. Ganz offensichtlich war die Kundschaft bereit, das Temperament und die Fahrsicherheit mit einem Aufpreis von mindestens 1500 Mark gegenüber den vergleichbaren Konkurrenzmodellen zu honorieren. Der BMW bot allerdings neben der weitaus moderneren Konstruktion auch eine Mehrleistung von mindestens 15 PS gegenüber den Mittelklasserennern von Ford (P3) und Opel (P2), die zudem kein so modernes Fahrwerk hatten. Soweit schien also wieder die Sonne für BMW. Es gab nur ein Problem: Der Beginn des Serienanlaufs des BMW 1500 war noch nicht abzusehen.

Zunächst begannen ausführliche Tests mit 35 Vorserienwagen, die dann unverhofft schnell zu „Serienfahrzeugen“ heranreiften: Als sich nämlich der Verband der Automobilindustrie zu einem Kontrollbesuch anmeldete, stellten die BMW-Mannen kurzerhand die Prototypen auf ein leergeräumtes Montageband des 700 und ließen einige Arbeiter daran herumbasteln. Als Veranstalter der IAA wachte der Verband darüber, daß alle als Serienwagen postulierten Exponate auch möglichst bald in Serie gingen. Man darf allerdings bezweifeln, daß sich eine aus Gruppe von Fachleuten von einer solchen Komödie täuschen ließ. Viel wahrscheinlicher ist, daß der VDA beide Augen zudrückte.

Das Armaturenbrett des 1800 TiSA in Rennausführung mit Speedpilot und Suchscheinwerfer.

Es sollte nach der IAA noch volle elf Monate dauern, bis der 1500 endlich in Serie ging, mit 14- anstelle von 13-Zoll-Rädern, entsprechend größeren Bremsen und nunmehr 80 PS. Allerdings lag der Preis mittlerweile bei 9500 Mark.

Obwohl die Fachpresse den neuen Wagen mit einhelligem Lob bedachte, machten sich in Kundenhand schon bald einige Mängel bemerkbar. Hartnäckige Beanstandun-

Mit neugestalteten Front- und Heckpartien, die sich optisch an das Schlitzaugencoupé anlehnten, präsentierte sich die Neue Klasse mit dem 2000 ab 1966. Ab 1971 erhielt auch der 1800 das prestigeträchtigere Outfit seines großen Bruders.

gen rankten sich vor allem um den anfälligen Auspuff und das unterdimensionierte Differential. Häufige Reklamationen bewogen Verkaufschef Hahnemann zu einem ungewöhnlichen Schritt. Der ehemalige Auto-Union-Mann verlagerte die Endkontrolle in den BMW-Verkaufsbereich und sorgte so für wesentlich höhere Produktqualität.

Zu Beginn des Jahres 1963 lag der 1500er-Tagesausstoß bei 50 Fahrzeugen, und der Verkaufserfolg veranlaßte die Münchner, über weitere Varianten nachzudenken.

Ganz im Zeichen der Sicherheit stand ab 1969 das neugestaltete Armaturenbrett.

Opel und Ford boten in der Mittelklasse bereits Wagen mit 1,7-Liter-Motoren an, weshalb die BMW-Techniker nun nachziehen durften. Der „auf Zuwachs" ausgelegte 1500er-Entwurf bereicherte nun mit 1,8 Liter Hubraum das Programm. BMWs 1800er verfügte über mehr Drehmoment und leistete 90 PS, vor allem aber gab er sich viel kultivierter als das 1,5-Liter-Aggregat. Eine verfeinerte Innenausstattung unterstrich den höheren Komfort des größeren Bayern eindrucksvoll. Der 1800 kostete 500 Mark mehr als sein kleiner Bruder und wurde zusammen mit einer weiteren Modellversion, dem 1800 Ti, auf der IAA 1963 vorgestellt.

Zwei Doppelvergaser und 110 PS sorgten dafür, daß sich das Kürzel Ti in den Köpfen der sportlichen Kundschaft festsetzte. So übertraf die Nachfrage schon bald die 1000 Einheiten, die zur Homologation im Motorsport ausschließlich an Sportfahrer abgegeben wurden — die Rakete Ti ging in Serie. Die Fahrleistungen des Klassenbesten (Höchstgeschwindigkeit über 170 km/h, von Null auf 100 km/h in 11,8 Sekunden) lagen im Bereich echter Sportwagen.

Sieg des Stylings über die Funktionalität: Der neuen Heckpartie mit den breiten Leuchten fiel auch die praktische, niedrige Ladekante zum Opfer.

Die großen Rechteckscheinwerfer sollten für BMW-Fahrer die Nacht zum Tage machen.

Verwirrspiel: Wegen dieser Leuchten wurden die späten 1800 oft mit dem 2000 verwechselt.

Angesichts dessen konnte der Preis von knapp 11.000 Mark als sehr günstig gelten. Zusammen mit der 1962 vorgesellten Giulia von Alfa Romeo war dieser BMW eine der ersten von vielen nachfolgenden Sportlimousinen in der Kompakt- und Mittelklasse.

Wer von sportlichen Lorbeeren träumte, konnte den 1800 Ti in der Wettbewerbsver-

1964 trat der 1600 die Nachfolge des 1500 an. Mit nur 9728 gebauten Fahrzeugen stand die 1,6-Liter-Version im Schatten des wesentlich kultivierteren 1800.

sion TiSA erhalten, wobei SA für Sport-Ausführung stand. 1965 entstand von diesem Rundstreckenrenner eine limitierte Auflage von 200 Fahrzeugen, die mit zwei 45er-Weber-Doppelvergasern 130 PS mobilisierten, wodurch eine Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in rund neun Sekunden möglich war. Serienmäßig war der TiSA mit Fünfganggetriebe, leichterer Innenausstattung mit Sportsitzen und breiteren Reifen ausgerüstet. Auf Wunsch waren weitere Wettbewerbszutaten wie 105-Liter-Tank oder verschiedene Achsübersetzungen (von 5,86 bis 4,11) erhältlich. Da es sich beim 1800 TiSA um ein reines Wettbewerbsfahrzeug handelte, behielt sich das Werk vor, ihn nur an Fahrer zu liefern, die im Besitz eines nationalen Fahrerausweises oder einer internationalen Rennlizenz waren und bereits Erfolge verzeichnet hatten.

Durch die wettbewerbsmäßige Verwendung entfiel die Garantie, dafür garantierte man den Kunden die Leistung von 130 PS!

Der gelungene 1800 verkaufte sich von Anfang an hervorragend, bewirkte aber auch ein nachlassendes Interesse am BMW 1500. Viele Kunden ließen ihre 1500er-Kaufverträge auf die hubraumstärkere Version umschreiben — Modellpflege war angesagt. Mit der Kurbelwelle des 1,5-Liters mit 71 mm Hub und dem Zylinderblock des 1800 mit 84 mm Bohrung zauberten die Techniker aus bestehenden Teilen nach dem Baukastensystem einen neuen Motor mit 1573 ccm und 83 PS. Die maximale Leistung fiel gegenüber dem 1500 bei um 200 U/min reduzierter Drehzahl an, und gleichzeitig war der „Motor aus dem Regal" elastischer und laufruhiger als alle anderen Triebwerke der Neuen Klasse. Der BMW 1600 wurde ab Januar 1964 zum alten Preis des 1500 (9450 Mark) angeboten, während dieser 500 Mark billiger wurde. Im Januar 1965 lief der 23.807ste BMW 1500 als letzter seiner Art vom Band.

Nachdem 1963 die Produktion der V8-Limousine zu Ende gegangen war, wurde der Achtzylinder nur noch im Bertone-Coupé 3200 angeboten. Da aber auch dieser Wagen in der Herstellung nicht rentabel war, schmiedete man schon bald nach dem Erscheinen des BMW 1500 Pläne für ein Coupé auf der Basis der Neuen Klasse. Ein Entwurf der Stuttgarter Firma Baur wurde von den Münchnern gekauft, ging aber nicht in Serie. BMW-Hausstylist Wilhelm Hofmeister lieferte den endgültigen Entwurf, der bei Fachleuten bei einer Vorabvorstellung enormen Anklang fand. Bestrebungen, den V8 auch weiterhin als Spitzenmotorisierung zu verwenden, verbot der Rotstift: Der Achtzylinder kostete in der Herstellung das Dreifache eines Vierzylinders. So entstand, zunächst nur für das Coupé, ein Zweiliter-Vierzylinder auf der Basis des 1800. Mit Einfachvergaser leistete dieses Aggregat im 2000 CA (Coupé Automatik) 100 PS, mit zwei Doppelvergasern und Schaltgetriebe im 2000 CS 120 PS. Der handgeschaltete 2000 C mit der 100-PS-Maschine war nicht besonders gefragt.

Die Karosserien der markanten Flunder entstanden bei Karmann in Osnabrück, und schon bald nach der Präsentation auf der IAA 1965 setzte der Volksmund die typische Front in einen Spitznamen um: „Schlitzaugencoupé"! Die Auslieferung begann aber erst im Februar 1966, als BMW die Zweilitermotoren auch in der Limousine anbot.

Bereits 1964 hatte man mit der Arbeit an einem weiteren Motor für die Neue Klasse begonnen, da abzusehen war, daß die Kundschaft immer mehr Wert auf komfor-

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. Eine Komplettübersicht aller gespeicherten Wertermittlungen von A bis Z gibt es für einen Scheck über DM 18,40 bei Classic Data GmbH, Klothkamp 1, 4620 Castrop-Rauxel, Tel.: 0 23 05 / 2 90 11.

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 1500	→	DM 11.400	DM 9.000	DM 5.500	DM 2.400	DM 1.300
BMW 1600	→	DM 12.600	DM 9.200	DM 5.600	DM 2.600	DM 1.400
BMW 1800	→	DM 12.200	DM 9.000	DM 5.500	DM 2.600	DM 1.200
BMW 1800 Ti	↗	DM 22.000	DM 15.400	DM 8.200	DM 5.100	DM 2.800
BMW 1800 TiSA	↗	DM 52.900	DM 38.300	DM 28.500	DM 17.500	DM 9.800
BMW 2000	→	DM 11.900	DM 9.100	DM 6.600	DM 2.700	DM 1.200
BMW 2000 Ti	↗	DM 24.000	DM 16.900	DM 9.400	DM 5.200	DM 2.500
BMW 2000 Tilux	↗	DM 19.500	DM 14.500	DM 7.500	DM 4.200	DM 2.200
BMW 2000 Tii	↗	DM 21.600	DM 16.600	DM 9.300	DM 5.300	DM 2.800

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. 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.

Ende 1969 löste der 2000 Tii den Tilux ab. Das zweite i wies auf die außergewöhnliche Gemischaufbereitung hin: Der Tii war der erste Einspritzer der bayerischen Marke.

table Antriebstechnik legte, was im Klartext mehr Hubraum bedeutete. Der alte Motor war mit 1800 ccm aber am Ende seiner „Kapazitäten" angelangt. Das Bemühen nach Laufkultur wird deutlich durch die Tatsache, daß die Leistung des Einfachwie des Vierfachvergasermotors bei der Hubraumaufstockung um 200 ccm jeweils

Prestigegewinn: Der 2000 Tii erhielt die luxuriös wirkende „große" Karosserie.

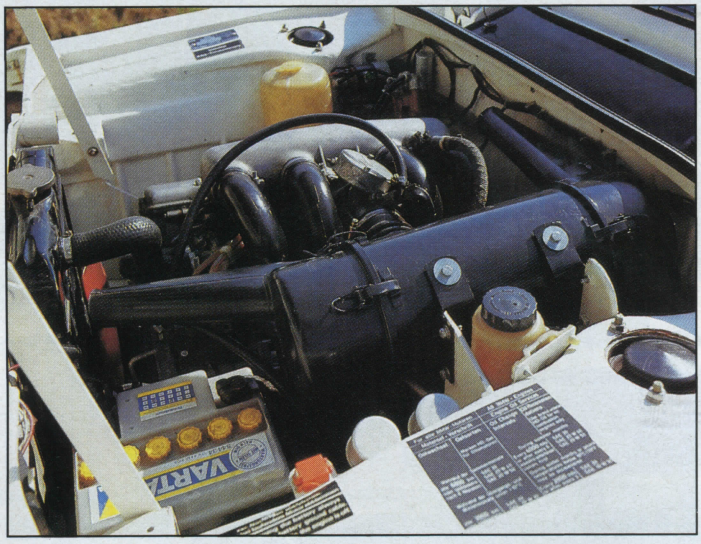
nur um zehn PS anstieg. Der Motor dankte diese Auslegung durch seidenweichen Lauf und hohe Elastizität. Optisch aufgewertet wurden die kleineren Modelle durch eine neu gestaltete Front- und Heckpartien, die runden Hauptscheinwerfer wichen Breitbandscheinwerfern, anstelle der schmalen Heckleuchten und des tiefgezogenen Kofferraumdeckels fanden sich nun breite Vierkammerleuchten und eine Chromblende.

Leider fiel dieser Anordnung auch die niedrige Ladekante der 1600er- und 1800er-

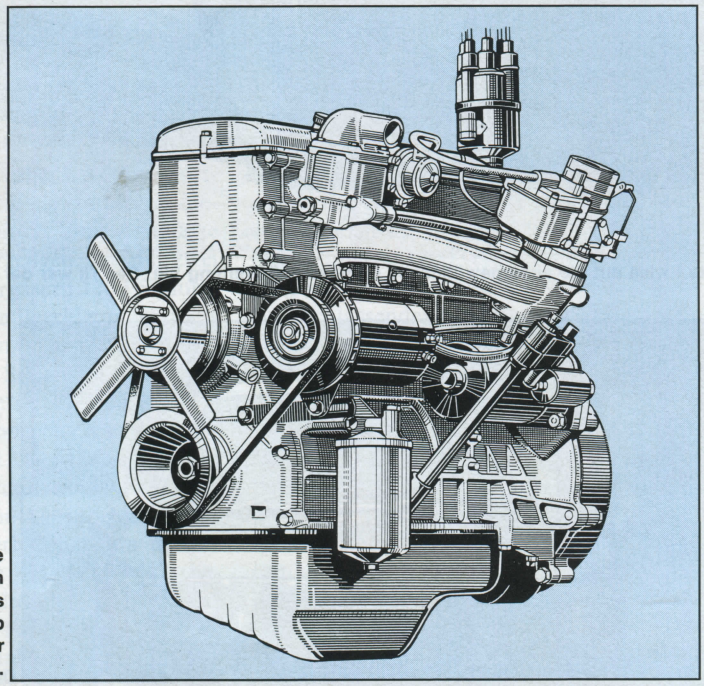
Das Coupé der Neuen Klasse wurde bei Karmann in Osnabrück gefertigt und trug wegen seiner markanten Front bald den Namen „Schlitzaugencoupé".

Modelle zum Opfer, wobei der Kofferraum mit einem Fassungsvermögen von rund 600 Litern nach wie vor riesig war. Die neue Karosserie blieb zunächst dem BMW 2000 vorbehalten, der 2000 Ti war nur mit der Karosserie des 1800 zu haben. Begründet wurde dies mit der Preisgestaltung: Ein Doppelvergasermotor in der neuen Karosserie mit deren verbesserter Ausstattung wäre zu deutlich über die 12.000-Mark-Grenze geklettert. Andererseits wollte man sicherlich das vom abgelösten 1800 Ti erworbene Image einer „Sportlimousine pur" für den 2000 Ti erhalten und argumentierte, dem sportlichen Fahrer käme es weniger auf die neue Form als auf die Leistungsfähigkeit des Motors an. Die starke Nachfrage nach einem Ti in der neuen Karosserie veranlaßte die Münchner aber bereits weni-

ge Monate später, mit dem 2000 tilux eine 120-PS-Version des neuen 2000 nachzuliefern. Im gleichen Jahr, als der 2000 auf dem Markt erschien, stellte BMW noch eine weitere Neuheit vor, den kleinen BMW, genannt 1600-2, der eigentlich als Ergänzung des Programms nach unten gedacht war, zusammen mit anderen Modellvarianten aber bald zum direkten Konkurrenten des Viertürers wurde. Das Fahrwerk blieb bis auf einen kürzeren Radstand, der Motor war derselbe wie im 1600, jedoch um zwei PS erstarkt, und auch die Karosserieform zeigte starke Ähnlichkeit mit der Neuen Klasse. Der 1600-2 war allerdings nur zweitürig und wirkte durch seine schmalere und kürzere Karosserie wesentlich sportlicher und gedrungener als der Viertürer. Als dann der 1600-2 im Jahre 1971 in 1602 um-



Die mechanische Kugelfischer-Einspritzanlage des 2000 Tii galt als unzuverlassig.

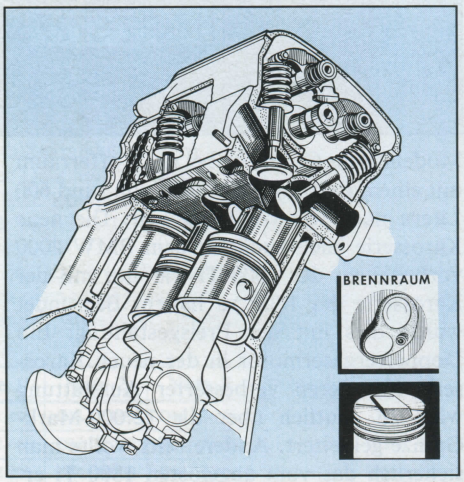


Der ohc-Motor sollte ursprünglich einen Alublock erhalten, aus Kostengründen blieb davon nur der Leichtmetallkopf.

getauft wurde, war damit bereits der Grundstein für eine neue Generation, die 02-Baureihe, gelegt.

Im August 1968 wurden die Viertürer der Neuen Klasse einer gründlichen Renovierung unterzogen und nur noch mit den 1,8-Liter- und Zwei-Liter-Motoren angeboten. Alle Modelle erhielten nun eine Zweikreisbremsanlage, Vierkolbenbremssättel an den vorderen Scheibenbremsen sowie eine überarbeitete und wesentlich leistungsfähigere Heizung. Auch der Innenraum wurde durch ein neugestaltetes Armaturenbrett aufgewertet. Die Hauptinstrumente saßen jetzt höher und damit direkt im Blickfeld des Fahrers. Die Oberkante des neuen Armaturenbretts war gepolstert, und zwei große Handschuhfächer rundeten die Änderungen im Innenraum ab.

Wiederum nach dem Baukastenprinzip entstand 1968 ein neues 1,8-Liter-Triebwerk. Mit der Kurbelwelle des 1600 und dem Zweiliter-Motorblock gab sich der neue 1800 bei gleicher Leistung und Drehmoment ungleich laufruhiger als sein Vorgänger. Hauptgrund für die Umstellung aber war der modernere Zweiliter-Motorblock, der zudem in der Herstellung weitaus preisgünstiger war als der noch vom 1500 stammende Block. Dieser Motor, um zwei Zylinder verlängert, sollte ab 1968 auch die neu vorgestellten Sechszylinder antreiben, mit 2,5 Liter auf Basis des 1800 und mit 2,8 Liter, vom 2000 abgeleitet. Das Sechzylinder-Coupé war äußerlich bis auf die Front mit dem Neue-Klasse-Coupé identisch.



Der schräggestellte Wirbelwannenbrennraum sollte die Verbrennung optimieren.

Im Motorsport hatte die Neue Klasse für BMW den Weg wieder geebnet, um an die Vorkriegserfolge anzuknüpfen. Während der 1500 bei seinen ersten Auftritten bei den Tourenwagen von den dominierenden Volvo und Borgward vernichtend geschlagen worden war, hatten die Bayern mit dem 1800 Ti und später mit dem 2000 Ti ein beinahe unschlagbares Sportgerät entwickelt. Untrennbar mit den Erfolgen der Neuen Klasse ist ein Name verbunden: Hubert Hahne. Ab 1965 sorgte er mit dem 1800 TiSA für Furore, wurde mehrmals deutscher Rundstreckenmeister, gewann dreimal in Folge das 24-Stunden-Rennen für Tourenwagen in Spa-Francorchamps, 1966 assistiert von Jacky Ickx. Im gleichen Jahr wurde Hahne auf dem 2000 Ti Tourenwageneuropameister, und er schaffte das bis dahin für unmöglich Geglaubte: im Tourenwagen den Nürburgring in unter zehn Minuten zu umrunden. Zwar errang die als Familienlimousine konzipierte Neue Klasse einige Achtungserfolge bei Rallyes, doch

Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Nullzwei IG für alle BMW & Glas
Thomas Müller, Krumdal 12
W-2000 Hamburg 55
Tel.: 040/860400

BMW V8 Club, Sektion Neue Klasse
Sven Höttges, Haseneystr. 43
W-8000 München 70

BMW Archiv Saar
Dieter Bollinger, Lindenstr. 11
W-6685 Stennweiler

BMW Automobilclub Ostwestfalen e.V.
Dieter Kröger, Im Buchholz 52
W-4971 Hüllhorst
Tel.: 05744/3516

BMW Clubs Europa e.V.
Petuelring 130
W-8000 München 40

BMW-Coupé-Club Deutschland e.V.
Werner Hand, Escherholzweg 15
W-8031 Gilching
Tel.: 08105/23205

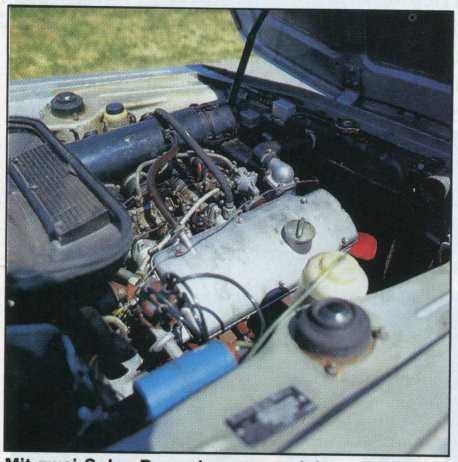
BMW CS Coupé Club München e.V.
Dieter Sigmund, Kolumbusstr. 12
W-8000 München 90
Tel.: 089/656021

BMW-Veteranen-Club Schweiz
M. Brodowski, Sagenrain 1
CH-8605 Gutenswil

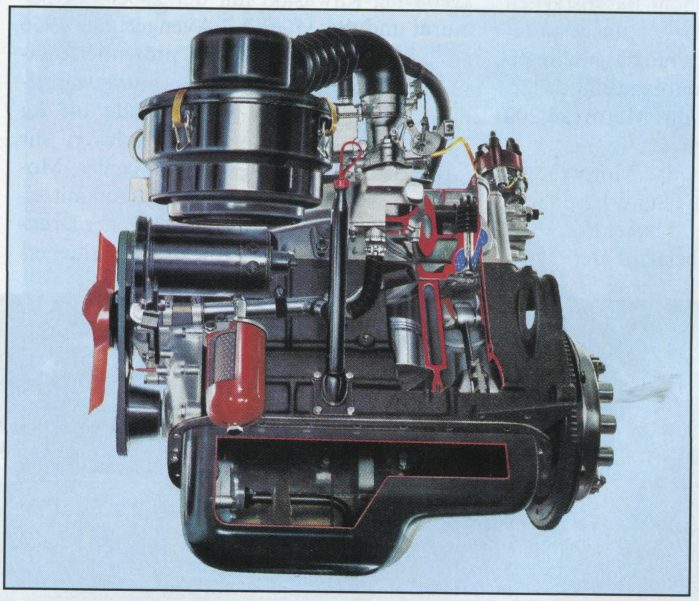
* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 800 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

Technische Daten: BMW Neue Klasse

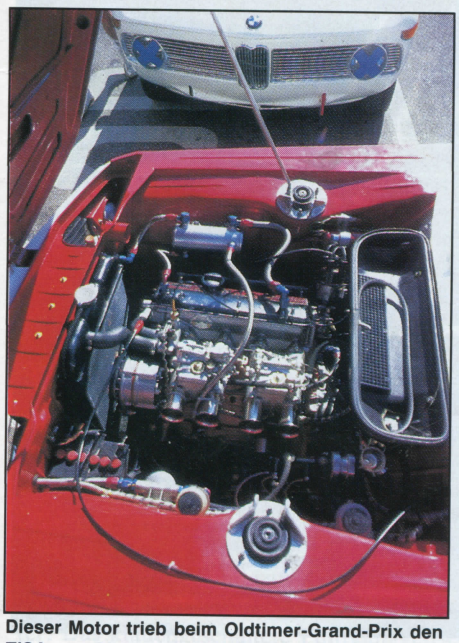
	BMW 1500	BMW 1600	BMW 1800	BMW 2000
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; schräghängende Ventile, durch obenliegende Nockenwelle betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle			
Hubraum	1499 ccm	1573 ccm	1. Serie: 1773 ccm 2. Serie: 1766 ccm	1990 ccm
Bohrung x Hub	82 x 71 mm	84 x 71 mm	1. Serie: 84 x 80 mm 2. Serie: 89 x 71 mm	89 x 80 mm
PS bei U/min	80 bei 5700	83 bei 5500	90 bei 5250 Ti: 110 bei 5800 Ti/SA: 130 bei 6100	100 bei 5500 Ti/Tilux: 120 bei 5500 Tii: 130 bei 5800
Karosserie	Selbsttragend			
Getriebe	Viergang (1800/2000: auf Wunsch Automatik). 1800 Ti/SA: Fünfgang			
Vorderradaufhängung	Federbeine an Schräglenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; auf Wunsch Stabilisator			
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung an schrägstehenden Längslenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer			
Länge x Breite x Höhe	4500 x 1710 x 1450 mm			
Bauzeit	1962 bis 1964	1964 bis 1966	1. Serie: 1963 bis 1968 2. Serie: 1968 bis 1972 Ti: 1964 bis 1966 Ti/SA: 1964 bis 1965	2000: 1966 bis 1972 Ti: 1966 bis 1968 Tilux: 1966 bis 1970 Tii: 1969 bis 1972
Stückzahl	23.554	9728	147.160	143.464



Mit zwei Solex-Doppelvergasern leistete der 1800 Ti 110 PS.



Der Neue-Klasse-Motor war in den sechziger Jahren das modernste deutsche Triebwerk der Mittelklasse.



Dieser Motor trieb beim Oldtimer-Grand-Prix den TiSA von Dieter Quester und Hubert Hahne an.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

2552 Fahrzeuge

vom Typ BMW Neue Klasse (inklusive Coupés)

Stichtag: 1. Juli 1990

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

ihre Domäne war die Rundstrecke, wo sie mit reinen Wettbewerbskonstruktionen wie dem Alfa GTA und dem Lotus Cortina mithalten konnten. Aber auch auf der Rennstrecke lösten ab 1969 die 02er mit dem 2002 die Neue Klasse ab. Der seit 1969 sporadisch in Einzelexemplaren gebaute 2000 Tii mit 130 PS sollte den tilux endgültig ablösen. Der Tii war BMWs erster Einspritzer, allerdings noch mit dem recht anfälligen, mechanischen Kugelfischersystem.

Mit diesem rund 190 km/h schnellen Auto erreichte die Neue Klasse ihren Leistungshöhepunkt. Doch auch der 2000 Tii vermochte nicht zu verheimlichen, daß die Zeit der Neuen Klasse vorüber war. Zwar erlebte die mittlerweile alte Klasse noch einen kleinen Triumph, als der einmillionste Nachkriegs-BMW in Gestalt eines weißen 2000 vom Band lief. Im Juni 1972 war dann nach genau 323.906 gebauten Fahrzeugen endgültig Schluß. Die Nachfolge trat der Fünfer-BMW an.

Walter Wolf/ems