

i-Tüpfelchen: Einspritzung und 130 PS
zementierten den Ruf Sport-Klasse



Zur Sache, Schätzchen

D 1968

Wer hätte ihn kaufen sollen? Theo Lingen, der ewige Oberregierungsrat? Georg Thomalla, ein Klamauker vor dem Herrn? Oder die junge Uschi Glas, als Barbara und „Schätzchen der Nation“? Nie! Solche Typen fuhren keinen BMW 2000 tii.

Werner Enke, der „Fummler vom Dienst“, wäre als jugendlicher Bohemien Martin aus München-Schwabing infrage gekommen.

Aber der machte sich an Barbara ran und nuschelte nur: „Der alte Schwung ist hin.“ Womit er falsch lag, das Gegenteil war der Fall: Die neue Kraft war da. Mit vier Zylindern, Einspritzung und 130 PS aus zwei Liter Hubraum. Deshalb fuhr Enke doch keinen 2000 tii – zu leistungsorientiert.

Herbert Quandt und die Neue Klasse sicherten die Existenz von BMW

Als Junger Deutscher Film und Klassenkampf Ende der 60er-Jahre Fahrt aufnahmen, war BMW schon wieder im Establishment angekommen. 1959 wurden 36 609 Autos gebaut, 1969 waren es 147 841 Stück. Dem Mehrheitsaktionär Herbert Quandt und der „Neuen Klasse“

sei Dank, sie retteten den Münchenern das Leben. Erst 1959 der eine, dann 1961 die andere. Spott gab es reichlich in diesen Jahren. BMW würde Autos für Tagelöhner und Direktoren bauen, unkte „Der Spiegel“ und meinte Isetta und V8-Modelle.

Dazwischen gab es in der Produktpalette nichts. Nur Schweigen. Die fehlende neue Mitte, später programmatisch „Neue

» HISTORIE 1961: BMWs Rettung beginnt. Der Neue-Klasse-Prototyp wird auf der IAA vorgestellt, fast 2000 Neubestellungen für den Viertürer gehen ein, doch die Serienfertigung des BMW 1500 (80 PS) verzögert sich. Im Februar 1962 läuft die Vorserie an, die reguläre Produktion beginnt Ende des Jahres. 1963: Die stärkeren Typen 1800 (90 PS) und 1800 TI (110 PS) werden präsentiert. 1964: Im März löst der BMW 1600 (83 PS) den 1500 ab, später kommt der 1800 Touring International/Sonderausführung hinzu. Der TI/SA (130 PS)

wird in nur 200 Einheiten für den Motorsport gebaut. 1965: Debüt des Neue-Klasse-Coupés 2000 C und 2000 CS. 1966: Anfang des Jahres ergänzen der 2000 (100 PS) und 2000 TI (120 PS) die Limousinen-Baureihe. Der 2000 hat Rechteckscheinwerfer, der 2000 TI Rundscheinwerfer. Der zweitürige 1600-2 wird unterhalb der Neuen Klasse angesiedelt. 1968: Im Sommer erscheint der 2000 tilux (120 PS) mit rechteckigen Scheinwerfern. 1969: Der erste Einspritzer kommt, der 2000 tii (130 PS). 1972: Im Juni läuft die Produktion der Baureihe nach insgesamt 364 378 Exemplaren aus.



Immer wieder aktuell: Nach vorn geneigter Bug und der Hofmeister-Knick der C-Säule sind typische BMW-Designmerkmale. Nieren und Heck waren in den 60ern noch schmal und hoch, bis auf wenige Änderungen kleidete das Einheits-Styling die Neue Klasse zehn Jahre lang



FOTOS: HERSTELLER (6), P. KÜRZE (2)

Neues Klassen-Bewusstsein bei BMW – die sportliche Viertürer-Familie brachte die Bayern zurück auf die Überholspur. Am Ende sogar mit Einspritzung!

Klasse“ getauft, war vor 50 Jahren die letzte Hoffnung der einst großen Marke.

Kaum einer glaubte noch wirklich daran. Als BMW den 1500-Prototyp auf der IAA ins Licht rückte und noch auf dem Stand fast 2000 Vorbestellungen notierte, hieß es nur, jetzt sei BMW die Abkürzung für „Borgward Macht Weiter“. Im Sommer 1961 war der Mischkonzern des Carl

F. W. Borgward abgewickelt worden und hatte in der Mittelklasse eine Lücke hinterlassen. 1500 Kubik und angekündigte 75 PS in einer viertürigen Limousine, das sah ganz nach Isabella TS aus. Und klang Isetta nicht ähnlich?

Vielleicht halfen die alten Borgward-Seilschaften ja tatsächlich, BMW zu sanieren. Tatsache war, dass der mittlere BMW eine von der Konkurrenz vernachlässigte

Lücke füllte. Ende 1962 ging es endlich los. Die Qualität der ersten 1500er war grauenhaft, aber die Idee dahinter goldrichtig: Bezahlbare Sportlichkeit für die ganze Familie, ein Fahrwerk zum Fahren, nicht zum Flanieren. Dazu modernste Motorentechnik und klare Linien.

Dass die BMW-Anhängerschaft heute lieber 02, Sechszylinder, Coupés und Cabriolets fährt und

die etwas spröde auftretende Neue Klasse geringschätzt, ist pure Sünde. Ohne sie gäbe es die Marke nicht mehr. Alles, was BMW im 21. Jahrhundert bedeutet, hier hat es seinen Anfang: in 1,5 Litern und 80 PS.

In einem Vierzylinder-Viertürer, dessen epochaler Motor, leicht gekippt montiert, im Prinzip noch 1988 in der 3er-Reihe Dienst tat. 1300 PS leistete der ►



Der Dauerbrenner Mit 90 PS ist der 1800 die Idealbesetzung und wird bis 1971 gebaut



Der Sportler Mit 110 PS prägt der 1800 TI das Bild der schnellen BMW-Mittelklasse



Der Individuelle Mit schlanker Form bringt der schlitzäugige 2000 C Glanz ins Sortiment



Der Nachfolger Mit der neuen 5er-Baureihe kommt 1972 der ganz große Verkaufserfolg



Ecken und Kanten: Die umlaufende Linie hatte Michelotti von Chevrolets Corvair übernommen. Das Neue-Klasse-Design diente auch als Vorlage für die kleinere 02-Baureihe. Mehr als 20 Jahre lang blieb der 2000 die einzige BMW-Limousine mit Rechteck-Scheinwerfern. Links: Gediegen, aber karg möbliert, ging das Topmodell ins letzte Drittel des Modellzyklus. Unten: Spiegel mit schweren Chromfuß, sorgfältig integrierter Blinker. Rechts: Im 2000 tii (touring international injection) mit 130 PS gab es erstmals bei BMW eine mechanische Kugelfischer-Einspritzung zu kaufen - viel zu teuer



M10 in seiner extremsten Ausführung: Sein Block aus Grauguss war die Basis für den 1,5-Liter-Turbomotor, mit dem Nelson Piquet 1983 Formel-1-Weltmeister wurde.

Mit Motoren kannten sie sich aus, aber beim Design holte sich BMW Hilfe. Giovanni Michelotti, er hatte schon am BMW 700 mitgewirkt, begradigte in letzter Minute den Entwurf der BMW-Stylisten, die nicht weiterwussten.

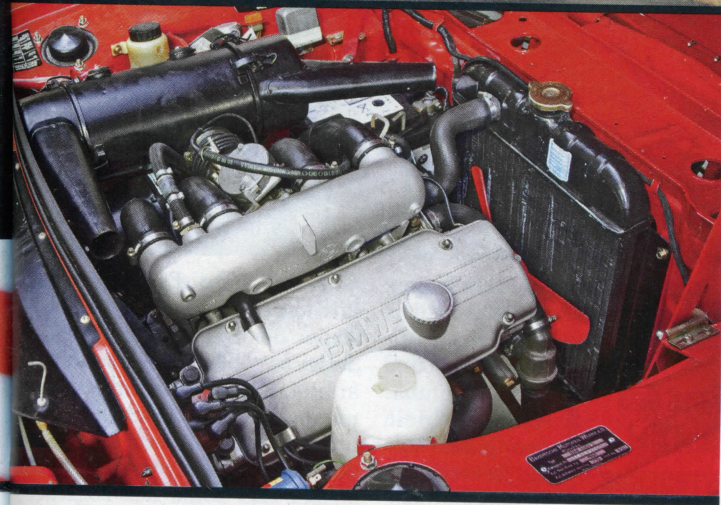
Zehn Jahre blieb die Form in Benutzung, bis zum 5er-BMW von 1972. Natürlich, am Ende der Laufbahn zwickte sie doch arg unter den Achseln. Das Platzangebot war nicht mehr up to date, die hohe und schmale Karosserie veraltet. Welcher Motor gerade drinsteckte, war von außen kaum zu erkennen.

Die Einspritzung: ein gut getarntes Wunderwerk der Technik

1500, 1600, 1800, 2000, TI, TI/SA, tilux oder tii? Kassenmodell (80 bzw. 83 PS), Mittelmaß (90 PS), Sportvariante (110 PS) oder Touring International/Sonderausführung (130 PS), nur 200-mal gebaut, Verkauf nur an lizenzierte Sportfahrer wie Hubert Hahne und Co? Sechszylinder gab es übrigens nie. Und: Einzig

der BMW 2000 (100 PS) durfte sich von Beginn an mit der „großen Karosserie“, mit waagerechten Heckleuchten und Rechteck-scheinwerfern schmücken, der stärkere 2000 TI (120 PS) aber trug das Kleid des 1800 auf. Warum? Das weiß bis heute niemand.

Mit großen Lampen wurde aus dem 2000 TI von 1966 zwei Jahre später der 2000 tilux. 1969 das Finale, ein letztes Mal wurde die



Neue Klasse ihrem Namen gerecht: der erste Einspritzer von BMW, der 2000 touring international injection, kurz tii. Nur ein zweites kleines i machte auf das Wunderwerk der mechanischen Kugelfischer-Einspritzung aufmerksam, der Fahrer bekam einen Drehzahlmesser spendiert. Einer Beschleunigung von null auf 100 km/h in elf Sekunden und 185 km/h Spitze standen null Glanz und Glamour

gegenüber, nicht mal die Radkappen hatten sie demontiert. Selten war ein teurer Technologieträger so gut getarnt: nur 1952 Stück gebaut, sie fielen kaum auf bei 364 378 Neuen Klassen. Die Frage, wer 1969 solch einen BMW kaufen sollte, konnte keiner beantworten. „Es wird böse enden“, sagte Werner Enke alias Martin und behielt recht. Leider. Schätzchen wie der 2000 tii sind verschwunden. J. H. Muche

TECHNISCHE DATEN

BMW 2000 tii

Reihenvierzylinder, vorn längs • oben liegende Nockenwelle über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, mechanische Einspritzung • Hubraum 1990 cm³ • Leistung 95 kW (130 PS) bei 5800/min • max. Drehmoment 177 Nm bei 4500/min • Vierganggetriebe • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen vorn, an Schräglenkern und Schraubenfedern hinten • Reifen 175 HR 14 • Radstand 2550 mm • Länge/Breite/Höhe 4500/1710/1450 mm • Leergewicht 1170 kg • Tankinhalt 53 l • 0-100 km/h 11 s • Spitze 185 km/h • Verbrauch 13,5 l Super pro 100 km • Neupreis 1969: 14 290 Mark

FOTOS: HERSTELLER (7)

→ PLUS/MINUS

Viel feine, fahraktive Technik in unauffälliger Verpackung – wer gern tiefstapelt und darüber hinaus einen alltagstauglichen Oldtimer mit ausreichend Platz für die ganze Familie sucht, sollte die Neue Klasse von BMW ernsthaft in Erwägung ziehen. Zudem kosten weder Erwerb noch Unterhalt der fixen Viertürer übermäßig viel Geld. Bis auf wenige Ausnahmen, wie etwa die mechanische Kugelfischer-Einspritzung, deren Einstellung als diffizil gilt, ist die Technik robust, langlebig und in den meisten Fällen sogar erstaunlich gut verfügbar. An die leichte und dynamische Eleganz der viel populäreren 02-Baureihe kommt die etwas steife Neue Klasse allerdings nicht heran. Und: Diese BMW-Generation zählt, typisch für die 60er-Jahre, zu den heftigen Rostern.

→ ERSATZTEILE

Während Ersatz für Motor und Fahrwerk fast immer problemlos zu bekommen ist, gibt es bei Karosserie, Zierrat, Stoßstangen sowie Teilen für den Innenraum echte Engpässe. Schwierig wird es auch bei spezifischen Ersatzteilen für ganz frühe Typen sowie den technisch hochgerüsteten 2000 tii. Generell gilt: Leistung kostet.

→ MARKTLAGE

Die Bandbreite des Gebotenen ist groß, reicht vom BMW 1500 (80 PS) bis zum 2000 tii (130 PS). Der Markt aber ist klein, Angebot und Nachfrage sind gleichermaßen gering, BMW 02 und E3 sind eben viel beliebter. Dafür sind die Neue-Klasse-Preise sehr moderat, ein guter 2000er kostet um die 10 000 Euro, richtig teuer sind nur die TI-/tilux-/tii-Versionen. Mit Glück und Ausdauer sind durchaus noch Schnäppchen möglich.

→ EMPFEHLUNG

Die Neue Klasse mit ihren ganz eigenen, nur vermeintlich spröden Reizen hat es verdient, endlich neu entdeckt zu werden. Dazu braucht es aber nicht zwangsläufig einen 2000 mit Einspritzung. Vergaser-Typen wie 1800/2000 sind zwar weniger exklusiv, aber pflegeleicht, durchaus ausreichend motorisiert und sympathisch im Preis. Vor allem die späten Typen sind ausgereifte Klassiker mit echten Allrounder-Qualitäten.

→ ADRESSEN

Klub: Die Neue Klasse-Sektion im BMW V8-Club, www.neueklasse.de, j.meyer@neueklasse.de

Literatur: Walter Zeichner: BMW 02er-Reihe, das Kultauto. Heel Verlag, 35 Euro

→ Alltagstauglichkeit	★★★★☆
→ Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
→ Ersatzteilversorgung	★★★★☆
→ Unterhaltskosten	★★★★☆
→ Verfügbarkeit	★★★★☆
→ Preisprognose	★★★★☆

Bewertungsschema

★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★
mangelhaft	ausreichend	befriedigend	gut	sehr gut

