

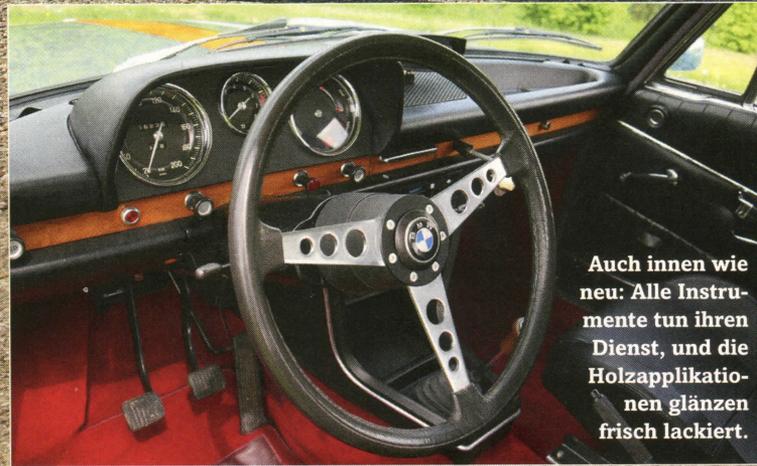
„Neue Klasse“ individuell restauriert

Alpina-Glöhnen

Von Kindesbeinen an konnte Rainer Voget dem Charme der „Neuen Klasse“ von BMW nicht widerstehen – logisch, dass er unbedingt ein Exemplar haben musste. Seit 20 Jahren sind er und sein BMW 2000 ein Herz und eine Seele.



Die schmalen Rückleuchten gehören zur Vorgängerbaureihe, aber sie gefielen Rainer Voget einfach besser.



Auch innen wie neu: Alle Instrumente tun ihren Dienst, und die Holzapplikationen glänzen frisch lackiert.

**BMW
2000 TI**

**In 20 Jahren
zweimal res-
tauriert**

In neuem Glanz: Nach Chamonixweiß und Granadart präsentiert sich Rainer Vogets „Neue Klasse“ nun in Derbygrau.



Das feuerrote Spielmobil: So sah der BMW 2000 von Rainer Voget fast 20 Jahre lang aus.

In Chamonixweiß und mit blauer Inneneinrichtung stand der 1971 gebaute BMW 2000 mit der Zweiliter-Vierzylindermaschine bei einem Fähnchenhändler in Hamburg. 18 Monate TÜV hatte er noch und war bis auf ein paar Roststellen an Kotflügeln und Frontmaske im Originalzustand: Grund genug für den Elektrotechnikstudenten Rainer Voget, im Mai 1994 zuzuschlagen – für 1.000 DM. Nachdem der rechte vordere Stoßdämpfer und die Hinterreifen ausgetauscht waren, nutzte er ihn knapp zwei Jahre als Alltagsfahrzeug – was natürlich Spuren hinterließ. Voget musste seinen BMW auffrischen, um ihn erhalten zu können. Sein Studium war erfolgreich beendet, die Festanstellung fehlte noch – er hatte also genug Zeit für den BMW! Mit zwei Freunden mietete er eine Scheune mit Hebebühne auf einem ehemaligen Bauernhof bei Lübeck.

Ein tilux als Teilespender

Der BMW 2000 wurde zerlegt, denn der gesamte Vorderbau mit A-Säule, Kotflügelauflage und Frontschürze musste instand gesetzt und die hinteren Stoßdämpferaufnahmen komplett ersetzt werden – doch woher die Teile nehmen? Voget fand ein Schnäppchen in Form eines BMW 2000 tilux. Der war zwar im Gesamtzustand noch schlechter, lieferte aber anständige Ersatzteile: Neben guten gebrauchten Kotflügeln, einer nagelneuen Beifahrertür und den beiden Stabilisatoren war ein überholter TI-Motor mit Solex-Doppelvergasern im Preis enthalten. Und zu Vogets großer Freude erteilte ihm BMW die Freigabe für den Umbau.

Der Viertürer bekam ein neues Farbkleid in Granadart, ein Originalton für den 2000er. Das Wertgutachten von 1998 bezifferte den Zustand mit 2+ und 13.800 DM. Mit einem passenden Wohnwagen am Haken, einem Constructam Comet von 1969, reiste Familie Voget kreuz und quer durch Deutschland – bei der ersten Reise war Sohn Erik gerade einmal drei Wochen alt. Diese Erlebnisse schweißten den Familienvater und seinen BMW zusammen.

Die Jahre vergingen, Vogets kauften sich in Baden-Württemberg ein altes Fachwerkhaus mit Platz zum Schrauben, doch die Renovierung kostete so viel Zeit, dass Voget den BMW vernachlässigen musste. Teilweise löste sich der rote Lack im Motor- und Kofferraum sowie an den Türinnenseiten, und es kam der chamonixweiße Erstlack zum Vorschein. Zudem kalkte das Rot langsam aus – ein häufiges Problem bei roten Lacken.

BMW 2000-Schnauze mit 1800er-Heck

Jetzt oder nie: Rainer Voget entschloss sich zu einer Komplettrestaurierung im Stil der frühen 60er-Jahre, bei der die eckigen Hauptscheinwerfer des 2000er erhalten blieben, während das Heck die kleinen Rückleuchten des 1800er bekommen sollte – diese gefielen Voget nämlich besser.

Die nötigen Karosserieteile in gutem Zustand fand er in der Schweiz. Bevor es aber an die eigentliche Restaurierung ging, sollte erst ein leistungsgesteigerter Motor neu und alltagstauglich

Next generation: Sohn Erik interessiert sich ebenfalls für die alte Technik von Papas liebstem Spielzeug.



aufgebaut und so lange gefahren werden, bis er problemlos lief. Auf eine Anfrage im Forum des BMW-02-Clubs hin meldete sich der in Clubkreisen bekannte „Bäckerbub“, der einen entsprechenden Motor zu Vogets vollster Zufriedenheit aufbaute.

Der Hunger nach mehr Leistung

Bis auf Zylinderkopf, Motorblock und Kurbelwelle wurde der Motor komplett mit Neuteilen aufgebaut. Der Zylinderkopf erhielt eine 304-Grad-Nockenwelle, 46-Millimeter-Einlass- und 38-Millimeter-Auslassventile – alle erweitert und geglättet – sowie verstärkte Ventildfedern von Schrick. Die neuen Ventilführungen wurden gekürzt, die Verdichtung erhöht und die Kipphebel erleichtert und poliert. Die Ansaugbrücken wurden an die neuen 45er-Weber-Doppelvergaser angepasst, der Motorblock aufs zweite Übermaß gebohrt, gehont und geplant, die Pleuel je um 100 Gramm erleichtert und poliert. Das Schwungrad verlor 30 Prozent Gewicht und wurde zusammen mit Kurbelwelle und Kupplung feingewuchtet. Abgasseitig bekam der BMW noch einen Fächerkrümmer und eine Edelstahlauspuffanlage. Der Fliehkraftverteiler erhielt außerdem eine elektronische Zündanlage von Laubtec. Später kam noch ein Ölkühler mit Thermostat und größerem Ölfilter hinzu.

Auf dem Leistungsprüfstand lieferte der Motor alltagstaugliche 150 PS bei 6.100 U/min und ein Drehmoment von über 200 Nm bei 4.890 U/min. Das entsprach ziemlich genau dem Spezialmotor, den Alpina Mitte der 60er für 2.500 DM für den BMW 2000 Ti anbot. Die leistungssteigernden Maßnahmen waren also zeitgenössisch – wichtig für die spätere Eintragung in die Fahrzeugpapiere! Die Gesamtkosten für dieses Herzstück beliefen sich allerdings auf über 7.000 Euro.

Um die alte Rohkarosse perfekt aufbauen zu können, fertigte Voget ein Gestell an, um die Karosserie drehen zu können: So zeigte sich das

Fotos: Michael Gröte, Rainer Voget



Der Originalmotor kehrte nach der Restaurierung nicht wieder an seinen Platz zurück.



Die Blecharbeiten erledigte Rainer Voget selbst.



Die viertürige Karosserie wurde an allen Schwachstellen sandgestrahlt und gründlich saniert.



Viele Befestigungsteile wurden nach dem Strahlen gelb verzinkt.



Damit die Alpina-Felgen mit den 195er-Gummis passen, mussten die Radläufe modifiziert werden.

gesamte Ausmaß der Rostschäden. Wieder musste der gesamte Vorderbau mit A-Säule, Kotflügelauflage und Frontschürze instand gesetzt werden. Hinzu kamen noch die Wagenheberaufnahme am linken Schweller sowie einzelne Löcher in den hinteren Radkästen. Abschließend schweißte der BMW-Freund eine neue Heckschürze samt Leuchtenträger vom 1800er ein, behielt aber die Front mit den großen Rechteckscheinwerfern bei. Um eine gute Basis für die spätere Lackierung zu haben, wurde die komplette Rohkarosserie sandgestrahlt und grundiert. Anschließend wurden noch die hinteren Radläufe umgebördelt und herausgezogen, damit die neuen 6 und 7x15"-Alpina-Felgen mit der 195/60 HR 15-Bereifung auch passten.

Guter Schutz muss sein!

Zum Schluss wurden alle Nähte versiegelt, der Unterboden und die Radhäuser grundiert, mit Steinschlagschutz versehen und mehrfach mit Brantho-Korrux 3 in 1 in Dunkelgrau gestrichen. Während Hauben und Türen noch aufbereitet wurden, konnten die Lackierarbeiten beginnen. Zwischenzeitlich hatte Voget die Achsen zerlegt und alle Gummilager demontiert. Zusammen mit dem Tank, den Stabilisatoren, Federbeinen, Fahrwerkfedern, Bremsankerplatten, dem Motorhaubenhalter und diversen anderen Kleinteilen wanderte alles zum Sandstrahlen und Kunststoffbeschichten. Alle Schrauben, die weiterverwendet werden sollten, ließ er galvanisch verzinken.

Beim Farbton erlaubte er sich eine Abweichung vom Original und entschied sich für Derbygrau, das Anfang der 60er den 1500er und 1800er kleidete. Doch fertig lackiert in der heimatischen Scheune angekommen, musste der BMW zunächst monatelang zugedeckt in der Ecke stehen – Arbeiten am Haus gingen vor.

Wieder am Werk komplettierte Voget die Achsen mit neuen Lagern und baute die Bil-

stein-Sportstoßdämpfer und die um 30 Millimeter gepressten Federn ein. Radbremszylinder, Bremsbacken und Handbremsseile hinten sowie innen belüftete und gelochte Bremsscheiben mit Bremsätteln sind Neuteile. Mit den neuen Alpina-Felgen stand der BMW endlich wieder auf eigenen Füßen.

Die letzten Bastelarbeiten

Die Batterie wanderte aus Platzgründen in den Kofferraum. Den Kabelbaum hat Voget für die zusätzlichen Verbraucher erweitert, mit neuen Steckern versehen und anschließend komplett neu mit Baumwollgewebeband umwickelt. Neue Scheinwerfer und Rückleuchten lagen bereit. Der Motor und das Fünfgangsportgetriebe wurden als Einheit montiert. Nachdem auch Tank, Kühler, Elektrolüfter und alle Wasserschläuche mit den entsprechenden Flüssigkeiten aufgefüllt und eingebaut waren, kam der spannende Moment: Zündung, Start – der Motor sprang sofort an. Doch das Fehlen der Auspuffanlage machte sich lautstark bemerkbar. Nach diesem Erfolg ging der restliche Zusammenbau viel leichter von der Hand. Die Türen

Ein Mitglied des BMW-02-Clubs zauberte Vogets BMW ordentlich Dampf unter die Motorhaube.

wurden komplettiert und mit neuen Dichtungen versehen. Bevor aber die Scheiben eingesetzt werden konnten, musste ein neuer Teppichsatz verlegt und der neue Dachhimmel eingezogen werden – erst der dritte, eigens angefertigte passte einwandfrei. Schließlich trankte er den BMW noch zur Rostvorsorge mit mehreren Litern Fluid-Film.

Der lang ersehnte Termin

Dann war es Zeit für die Zulassung – der BMW-Freund wollte endlich fahren! Ziel war, dass alle technischen Veränderungen in die Fahrzeugpapiere eingetragen wurden und der Wagen das

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Bayerische Motorenwerke AG, München
Modell	2000 TI
Karosserie	Limousine, 4-türig
Motor	4-Zyl.-Reihe, 4-Takt, wassergekühlt, Heckantrieb
Hubraum (ccm)	1.990
Leistung (PS)	150 bei 6.100 U/min
Getriebe	4-Gang-Schaltgetriebe
Fahrwerk vorne	Querlenker mit Federbeinen und Stabilisator
Fahrwerk hinten	Schräglenker mit Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer
Radstand (mm)	2.550
Spurweite v/h (mm)	1.340/1.385
Reifen	195/60 HR 15"
Bremsen v/h	Scheiben/Scheiben
0-100 km/h (Sek.)	11
Vmax	195 km/h
L x B x H (mm)	4.500 x 1.710 x 1.450
Leergewicht (kg)	1.130
Verbrauch (l)	13,5
Bauzeit	1966-72 (BMW 2000 gesamt)
Neupreis (DM)	14.290 (2000 Tii, 1970)
Marktwert (Euro)*	10.000-15.400 (BMW 2000 TI)
Infos	BMW 02 Club e.V., 42399 Wuppertal, Tel. (02191) 464 82 50, E-Mail: info@bmw-02-club.de, Web: www.bmw-02-club.de

* Quelle: EurotaxSchwacke/Interclassic, Zustand 3-2

H-Kennzeichen behalten konnte. Im Vorfeld hatte der Mann aus Rudersberg schon diverse Unterlagen und alte Testberichte aus den 60ern über Alpina-Fahrzeuge und -zubehör gesammelt, sodass die Eintragungen im Juli 2012 über den GTÜ-Oldtimerspezialisten Peter Deuschle auch klappten. Zu guter Letzt montierte Voget auch erneut die Anhängerkupplung für den Constructam Comet – seitdem ist das Gespann wieder komplett.

Michael Grote 🐉

Der Lackierer lieferte eine tadellose Arbeit ab und brachte Glanz in die graue Hütte.



Vorsichtig wurde das neue Triebwerk an seinen Platz befördert – nur nicht den Lack zerkratzen!

Erst der dritte, eigens angefertigte Dachhimmel saß perfekt!



Die Schweißnähte schützte Rainer Voget mit Dichtmasse aus der Kartusche.



Gerade noch rollbar: Auf so kleinen Rädern sollte der BMW nie wieder stehen.

