

VW K70 LS
ZUSTAND 2: 8600 €
WERTENTWICKLUNG | ▶

FIAT 125 SPECIAL
ZUSTAND 2: 8600 €
WERTENTWICKLUNG | ▶



LUST AUF

Mit vier Türen, viel Platz und spritzigen Motoren bieten diese drei Limousinen Oldtimer-Spaß für die ganze Familie. Als Tourenwagen-Idol hatte der BMW stets einen Image-Vorsprung. Können Fiat und VW heute mithalten?

[TEXT Karsten Rehmann FOTOS Wim Woeber]

Doppelscheinwerfer! Kaum zu glauben, welchen Prestigewert sie einmal hatten. Es war die Zeit der Verdopplung: Doppelauspuff, Doppelvergaser, Doppelscheinwerfer – was für uns heute LED-Technik ist, waren damals Halogenleuchten: Ihre Strahlkraft und Signalwirkung waren unübersehbar in einer Zeit, als die Lichttupe unterwegs noch genauso oft zum Einsatz kam wie der Blinker.

Viele bekamen die Doppelrundscheinwerfer serienmäßig, vom kleinen Fiat 850 Coupé bis zum Dodge Challenger, vom Osì bis zum Iso verbreitete sich das Vier-Augen-Prinzip. Bei Alfa und Lancia war es fast obligatorisch, volkstümliche Coupés wie Opel Manta, Toyota Celica und Renault 17 TS adaptierten den Stil. Wer bloß ein „Augenpaar“ besaß, musste Zusatzleuchten auf die Stoßstange schrauben, um seine Ansprüche zu untermauern. BMW

BMW 1800 TI
ZUSTAND 2: 21.100 €
WERTENTWICKLUNG | ▶



FASSBRAUSEN

versuchte mit dem 2000er kurzzeitig, einen Sonderweg einzuschlagen, kehrte jedoch bei nächster Gelegenheit um und erhob die Doppelrundscheinwerfer sogar zum Identitätsmerkmal, an dem bis heute nicht gerüttelt wird.

Landauf, landab erkannte man ambitionierte Limousinen wie den Audi 100 GL und den Triumph 2000 TC am „scharfen Blick“. Selbst Ford und VW beugten sich Anfang der 70er diesem Styling-Diktat, obwohl das Grunddesign

ihrer Modelle dafür überhaupt nicht geeignet war. Der VW K70 LS liefert ein Paradebeispiel: Er wurde noch bei NSU unter der Regie von Claus Luthe konzipiert, der konsequent und virtuos den rechten Winkel als Designelement einsetzte. Alles, was nicht unbedingt kreisrund sein musste, war am K70 eckig – auch die Scheinwerfer. Wer auch immer in der VW-Zentrale verfügte, die Limousine ab Sommer 1972 mit Doppelrundscheinwerfern auszustatten,

beging einen Stilbruch. Andererseits nahm der K70 LS die Anmutung des Golf und des Scirocco vorweg. Beide ließen nicht mehr lange auf sich warten.

Kuckucksei im Käfernest: Der K70 blieb VW fremd

VW befand sich mitten in einer schwierigen Metamorphose, der K70 war zugleich Vorbote und Übergangerscheinung – für die einen der Hoffnungsträger, für die anderen eine Neckarsulmer Hypo-

thek. Mit seinem vorn eingebauten, wassergekühlten Reihenvierzylinder und Frontantrieb war der K70 ein großes Kuckucks-Ei im Käfer-Nest der Volkswagen-Sippe. Die Heckmotor-Fraktion ignorierte beflissentlich, dass der K70 das modernere, talentiertere Auto war. VW brütete ihn etwas widerwillig aus, zog den selbstgemachten 411 im weltweiten Vertrieb vor und endete, wie nicht anders zu erwarten, mit beiden Modellen in der Absatzkrise. Das lag primär an >

Vergleich - Sportliche Mittelklasse



Sehr akkurat, aber ein wenig humorlos wirkt die Inneneinrichtung. In diesem Punkt ist der K70 ein typischer VW aus den Siebzigern

der starken Konkurrenz in Gestalt von Opel Ascona und Ford Taurus, die ebenfalls neu auf den Markt gekommen waren und die Stammkunden ihrer Marken bei der Stange hielten.

Licht und Schatten liegen eng beisammen: VW K70

Der K70 war dagegen eine gute Antwort auf eine Frage, die kein Volkswagen-Kunde je gestellt hatte. Er bewies sein Potenzial überzeugend 1972 im Vergleichstest der AUTO ZEITUNG: Unter zehn Kandidaten in der 1,6-Liter-Klasse landete der K70 auf dem zweiten Platz, während der 411 LE mit der roten Laterne nach Hause fuhr. VW versuchte daraufhin, den K70 eine halbe Etage höher zu etablieren und brachte 1973 ein neues Topmodell heraus.

So, wie er hier vor unsere Kamera rollt, nimmt man dem K70 LS den gehobenen Anspruch ohne weiteres ab, und das liegt nicht nur an den Scheinwerfern und dem „Sonnengelb“ leuchtenden Lack. Alle vier Räder sind einzeln aufgehängt, mit Fuchs-Leichtmetallfelgen und 185er-Reifen bestückt, dazu gibt es schiefergraue Sitzbezüge und ein Lenkrad mit gepols-

tertem Pralltopf. Die 4,50 Meter lange Limousine kratzte seinerzeit an der Tür zur oberen Mittelklasse, der Respektabstand zum Audi 100 war nicht groß – sogar was die Motorisierung anging. Mit 1,8 Liter Hubraum, obenliegender Nockenwelle und 40er-Solex-Doppelvergaser gehörte der K70 LS zu den kraftvoll motorisierten Mittelklassewagen dieser Ära. Das kurz übersetzte Viergang-Getriebe machte ihn „spritzig“ und „spurtfreudig“, wie die AUTO ZEITUNG 1973 lobend vermerkte. Doch Licht und Schatten lagen

dicht beieinander: Auf der Kehrseite der Medaille notierten die Tester einen zügellosen Benzinverbrauch, die höchsten Innengeräuschwerte und die niedrigste Höchstgeschwindigkeit in dieser Fahrzeug-Klasse. Um die aerodynamischen Qualitäten des K70 war es offenbar nicht gut bestellt. Das weich abgestimmte Fahrwerk bot guten Langstreckenkomfort, paarte sich aber mit geradezu friesischer Sturheit, was den Hang zum Untersteuern beim schnellen Richtungswechsel betraf. Schon bei harmlosem Kurventempo zeigt

ein VW K70 auch heute noch abenteuerliche Schräglagen, die den Schaulustigen am Straßenrand bei Oldie-Ausfahrten einen Schrecken einjagen können.

Daran mögen sich 1973 noch Diskussionen entzündet haben. Heute stehen wir drüber. Die Frage ist nicht, ob der K70 damals zu klein, zu groß, zu teuer, zu langsam, zu eckig oder womöglich kein echter VW war. Oldtimer wirken integrativ, sie eignen sich nicht für Glaubenskriege.

Unterm Strich ist der K70 LS vor allem eines: ein Charaktertyp mit Ecken und Kanten und bei einem Restbestand von 22 Exemplaren eine der größten Raritäten auf unseren Straßen. Insofern können wir Achim Wolf nur dazu gratulieren, dass er seinen 74er K70 in zweijähriger Arbeit Schraube für Schraube zerlegt und entsprechend der Originalspezifikation zusammengebaut hat. Ob sich in 30 Jahren jemand finden wird, der ähnlich viel Zeit und Mühen in einen VW Arteon investiert?

Ebenso kantig, aber nicht dasselbe in Grün: der Fiat

Wer ihn nur von der äußeren Form her beurteilt, mag geneigt sein, >



Sieht schneller aus, als er ist: Der VW K70 rollt sich schon bei Stadtverkehrstempo in Kurven auf die Seite wie ein schläfriger Seehund

Die Spurtkraft des K70 ist standesgemäß, doch bei höherem Tempo geht ihm die Puste aus



Bequeme Sitze in freundlichem Schiefergrau mit ordentlichen Kopfstützen, solide Kippschalter und ein Instrumentenblock im Stil der Audi-Modelle verraten den gehobenen Anspruch des K70 LS



KAUFBERATUNG VW K70 Bj.: 1970-1975

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Aktuell sind nur noch weniger als 250 Exemplare des VW K70 in Deutschland registriert. Wer eines von ihnen haben will, muss die Nähe der Clubs suchen und hoffnungslose Projekte beharrlich ablehnen.

■ **KAROSSERIE** Wie bei vielen Modellen aus den frühen Siebzigern stellt die korrosionsanfällige Karosserie das größte Problem dar: Schwachstellen sind die hinteren Radläufe, Querträger und Federbeinschächte, die Türböden und der Batteriekasten. Fahrzeuge, bei denen die Polsterstoffe der Rücksitzbank im oberen Bereich ausgebleicht sind, waren dauerhafter Sonneneinstrahlung ausgesetzt.

■ **TECHNIK** Wegen seiner für VW-Verhältnisse völlig unüblichen Konstruktion teilt sich der K70 praktisch kein einziges Bauteil mit den zeitgleich gebauten Heckmotor-Modellen. Einzelne Exemplare aus dem ersten Baujahr fielen durch viele Verarbeitungs-

mängel und „Kinderkrankheiten“ wie eine arg hecklastige Bremsdruckverteilung auf. Das Interesse der Händler und das Vertrauen der Kunden flauten rasch und nachhaltig ab, obwohl Formgebung und Grundkonstruktion des K70 damals zeitgemäß waren.

■ **ERSATZTEILE** Chromteile sind schwer zu bekommen, ansonsten profitieren K70-Fans davon, dass sich die Clubs gemeinsam mit VW schon sehr früh um die Anlage eines großen Teilelagers kümmern.

■ **KOSTEN** Der finanzielle Aufwand hält sich im Rahmen. Die Frage ist eher, ob man genug Zeit und Geduld aufbringt, bis man ein Auto findet.

ADRESSEN

Internationaler K70-Club
Ingo Menker
Goethestraße 19a
46514 Schermbeck
Telefon: 02853/448037
E-Mail: K70-Club@gmx.de
k70-club.de

K70-Freunde
Düsseldorfer Straße 22,
41334 Nettetal
Tel.: 02153 / 86 00
Mail: info@k70freunde.de
k70freunde.de

ERSATZTEILPREISE

Das Ersatzteillager für den VW K70 umfasst rund 1200 Posten. Um sich daraus zu bedienen und Preise zu ermitteln, ist eine Mitgliedschaft im Club zwingend erforderlich.



DAS GEFÄLLT Wer einen wirklich seltenen VW sucht, findet kaum eine Alternative. Der quadratisch-praktische K70 ist der perfekte Kontrapunkt zum Käfer.



DAS STÖRT Wer eine typische Qualitätslimousine der Siebziger sucht, findet beim Audi 100 die größere Modellauswahl und das technisch überlegene Auto.

VW K70 LS

Technische Daten

ANTRIEB 4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischaufbereitung: Doppelvergaser Solex; Bohrung x Hub: 87 x 76 mm; Hubraum: 1807 cm³; Verdichtung: 9,5; Leistung: 74 kW/100 PS bei 5300/min; maximales Drehmoment: 152 Nm bei 3750/min; Viergang-Getriebe Frontantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttr. Stahlkarosserie; Radaufhängung v.: Querlenker, Federbeine, Stabi.; h.: Schräglenker, Schraubenfedern, Stabi.; v./h. Teleskopdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 165 SR14

ECKDATEN L/B/H: 4470/1685/1465 mm
Radstand: 2690 mm; Spurweite v./h.: 1390/1425 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1100/1560 kg; Tankinhalt: 52 l; Bauzeit: 1970 bis 1975; Stückzahl: ca. 208.000 (alle K70); Preis (1973): 11.505 Mark

MESSWERTE ¹ **AUTO**

Beschleun.: 0 auf 80/100 km/h in 7,9/12,4 s; 0 bis 1000 m in 33,5 s; Höchstgeschwindigkeit: 159 km/h; Testverbrauch: 12,9 l/100 km

¹ AZ Ausgabe 17/1973



Reifenempfehlung
165 R 14 84H Vredestein Sprint Classic



Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung¹

Gesamtprämie (HP+TK) 107,03 € TK 150

¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in DL

MARKTLAGE¹

Zustand 2 8600 €

Zustand 3 5200 €

Zustand 4 2700 €

Wertentwicklung stagnierend ▶



FIAT 125 SPECIAL Technische Daten

ANTRIEB 4-Zylinder, vorn längs eingebaut; LM-Kopf; 2-Ventiler; zwei oben. Nockenwellen, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Doppelvergaser Weber; Bohrung x Hub: 80 x 80 mm; Hubraum: 1608 cm³; Verdichtung: 8,8; Leistung: 74 kW/100 PS bei 6400/min; maximales Drehmoment: 132 Nm bei 4000/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttr. Stahlkarosserie; Radaufhängung vorn: Dreieckslenker, Querlenker, Schraubenfedern, Schubstreben; hinten: Starrachse, Längslenker, Blattfedern; v./h. Teleskopdämpfer, Stabi.; Schnecken-/Rollenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben mit Servo-Unterstütz.; Reifen: v./h. 175 SR 13

ECKDATEN L/B/H: 4223/1611/1420 mm; Radstand: 2505 mm; Spurweite v./h.: 1313/1291 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1055/1455 kg; Tankinhalt: 50 l; Bauzeit: 1968 – 1972; Stückzahl: > 600.000 (alle 125); Preis (1972): 8990 Mark

MESSWERTE ¹ **AUTO**

Beschleun.: 0 auf 80/100 km/h in 8,9/13,5 s; 0 bis 1000 m in 34,7 s; Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h; Testverbrauch: 10,6 l/100 km

¹ AZ Ausgabe 5/1972

den Fiat 125 Special in den gleichen Topf zu werfen wie den VW. Schließlich pflegt auch er die klare Kante, was den Karosseriestil betrifft, und steckt sogar seine Doppelscheinwerfer in viereckige Fassungen. Doch während der VW K70 in Wolfsburg einen Kulturschock auslöste, galt der Fiat 125 den Turinern schon bei seinem Debüt im Jahr 1967 als ebenso mutlos und konservativ wie das damalige Fiat-Management. Der längst serienreife Frontantrieb, bei Lancia schon seit fast einem Jahrzehnt im Einsatz, blieb weiter in der Schublade. Erst mit dem kleinen 128 wagte Fiat 1969 den Sprung in die Moderne.

Motorsport-Technik für jedermann: Fiat 125 S

Die gute alte, starre Hinterachse an Blattfedern schlug sich im 125 durch bis in die Siebziger. Was Fahrverhalten und Komfort anging, schöpfte der Italiener sein Potenzial daher nicht annähernd aus. Auch die kutschbockartige

Sitzposition mit angewinkelten Beinen und geradem Rücken war auf Dauer kein Vergnügen. Trotzdem können wir den 125 Special mit Fut und Recht als frühen Vorläufer der modernen Sportlimousine ansehen. Wer seine Spezifikation studiert, findet dafür drei Argumente. Erstens den Motor; zweitens die Bremsen und drittens das Getriebe. Als einzige Mittelklasse-Limousine in der Preisklasse unter 10.000 Mark verfügte der Fiat 125 Special schon 1968 serienmäßig über fünf Vorwärtsgänge, vier Scheibenbremsen und einen Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, der 100 PS aus nur 1,6 Liter Hubraum hervorzauberte. Für diesen ausgeprägt sportlichen Antrieb mochte es persönliche Gründe geben: Fiats oberster Motorenentwickler war Aurelio Lampredi, der in den Fünfziger Jahren fabelhafte Ferrari-Zwölfzylinder entworfen hatte. Als technischer Direktor bei Fiat kümmerte er sich um die Adaption des Dino-V6 und bildete gemeinsam

mit dem legendären Konstrukteur Dante Giacosa eine in ihrer geballten Kompetenz schwer zu überbietende Doppelspitze. Für Lampredi und Giacosa war der 125 Special mit seinem Twin-Cam-Motor kaum mehr als eine Pflichtübung. Den kompakten und leichten 125er hätten sie recht einfach zu einem ernsthaften Herausforderer für die Alfa Romeo Giulia machen können.

Mit 600.000 Einheiten war der Fiat ein Bestseller

Die kürzesten Bremswege in seiner Klasse deuteten das Potenzial immerhin an. Aber Fiat setzte auf günstige Preise und eine große Modellvielfalt, Stückzahlen waren wichtiger als Prestige. 1972 kostete der 125 Special weniger als 9000 Mark, im Vergleich zur Konkurrenz verkaufte er sich blendend. Über 600.000 Exemplare des Typs 125 liefen bis Dezember 1972 vom Band, wie viele „S“-Versionen darunter waren, ist nicht überliefert. Im Vergleich da-

KAUFBERATUNG Fiat 125 Special Bj.: 1968-1972

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Die Ersatzteillage ist bemerkenswert gut, die Marktwerte liegen auf konstant niedrigem Niveau, und die Leistung reicht zum Mitschwimmen im Alltag locker aus – ein unkompliziertes Einsteiger-Auto!

■ **KAROSSERIE** Fiats Kooperation mit dem Warschauer Pakt bescherte dem 125 einerseits eine miserable Blechqualität, andererseits einen großen Bestand an potenziellen Teileträgern, die als Polski Fiat noch lange nach Produktionsende in Turin gebaut wurden. Rostnester sind die Mulden im Kofferraum sowie die vorderen Kotflügel, auch im Bereich der A-Säulen.

■ **TECHNIK** Antrieb und Fahrwerk des 125 Special gehören zur robusten Sorte und können mit relativ geringem Wartungsaufwand in Schuss gehalten werden. Zwar benötigt der Twin-Cam-Motor in zeitlich klar umrissenen Intervallen einen Zahnriemenwechsel, aber die Einstellung des

Ventilspiels mithilfe von Druckplättchen erfordert wenig Aufwand. Der als Overdrive ausgelegte fünfte Gang senkt bei Autobahnfahrt die Drehzahl und schont den Motor. Das Fahrwerk gilt als robust und bereitet in der Praxis kaum Probleme.

■ **ERSATZTEILE** Solange es noch eine Szene für den Polski Fiat gibt, kann auch Fahrern des Turiner Originals geholfen werden. Beim Antrieb finden sich im Regal für den 124 Sport Spider passende Komponenten..

■ **KOSTEN** Als günstiger Alltags-Oldtimer mit guter Teileversorgung gehört der 125 S zu den attraktivsten Low-Budget-Klassikern für Einsteiger.

ADRESSEN

Teilehandel

Holtmann & Niedgerkerke GmbH
Am Oberen Feld 4
32758 Detmoldt
Tel.: 05231 / 61790
thomas.niedgerkerke@fiatparts.de
fiatparts.de

Fiat Raritäten-Club

Werner Gotzian
Am Teimenort 18
44894 Bochum
Mail: info@fiat-raritäten-club.de
fiat-raritäten-club.de

ERSATZTEILPREISE

Vergaser Solex.....	228 €
Stoßstange (hinten)	178 €
Rückleuchte.....	80 €
Kotflügel (hinten)	219 €
Bremszange (hinten, überholt)....	110 €
Ansaugkrümmer	80 €



DAS GEFÄLLT Kompakte Abmessungen, großer Kofferraum, agiler Motor, sehr günstige Unterhaltskosten. Neueinsteiger, worauf wartest du noch?



DAS STÖRT Viele halten den seltenen 125 S für einen Polski Fiat oder Lada. Die raren Originale aus Turin ernten daher nicht so viel Respekt wie sie verdienen.

vw württembergische

Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung ¹

Gesamtprämie (HP+TK) 107,03 € TK 150

¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

MARKTLAGE ¹

Zustand 2 8600 €

Zustand 3 5800 €

Zustand 4 1700 €

Wertentwicklung stagnierend ▶



Classic Data



Zweispochen-Lenkrad, sauber sortierte Armaturen und eine breite Ablage für Handschuhe sowie Straßenatlas



Die Sitze verraten keinerlei Sportsgeist, der 125 S sollte luxuriös sein



Die Klimaanlage gab es tatsächlich ab Werk, sie konnte in Italien beim Kauf regulär mitbestellt werden



Italienische Elektrik + modernes Einbauradio = authentischer Kabelsalat unter der Armaturentafel. Kein Grund zur Panik

Der Fiat 125 S galt seinerzeit als sehr preiswerte Toplimousine. 100 DIN-PS gab es bei kaum einer Marke für unter 10.000 Mark



zu setzte VW nur rund 208.000 K70 ab, der nur in den letzten Baujahren angebotene LS mit 100 PS war schon zu Lebzeiten ein seltener Anblick. Heute ist der Fiat 125 S außerhalb Italiens beinahe ausgestorben, die wenigen erhaltenen Exemplare befinden sich in liebevoller Pflege bei Kennern wie Willi Berz, dem Besitzer des hier gezeigten Exemplars im typischen, militärisch anmutenden Fiat-Grün.

Ein alter Hut, aber immer noch sehr gut: BMW 1800

BMW bot in jenen Jahren immer noch die nicht mehr ganz so neue „Neue Klasse“ an. Im Zentrum des Modellangebots stand die rund 150.000 Mal gebaute 1800er-Limousine. Seit sich 1966 die Modelle der Zweiliter-Klasse >

darüber breitmachten, fiel eine Version weg, die hier in unserem Bericht das Trio komplettiert: der in einer bei sonnigem Wetter großartig zur Neuen Klasse passenden BMW-Originalfarbe Granada-Rot lackierte 1800 TI von Andi Andexer.

Spontane Gedenksekunde für Hubert Hahne

Weit mehr als der schwere und teure 2000er begeisterte schon der rund eine Tonne wiegende, aber 110 PS starke 1800 TI die Sportfahrer. Für den Rennsport legte BMW noch eine Serie von 200 Exemplaren in Sonderausführung auf. Sie hießen TI/SA, und dass sie heute zu grotesken Preisen gehandelt werden, versteht nur, wer weiß, dass der Rennfahrer Hubert Hahne mit solch einem Boliden im



Besitzer, Experten, Restaurierer und Fans in Personalunion: Achim Wolf, Wilhelm Berz und Andi Andexer kennen ihre Autos in- und auswendig

Rennen gegen die überlegenen Alfa Romeo erstmals den Nürburgring-Rundenrekord für Tourenwagen unter die Zehn-Minuten-Grenze drückte. Mit diesem 1800 TI vor Augen halten wir im Gedenken an den 2019 verstorbenen Rennfahrer aus Moers einen Moment lang inne. Bei Andexers Auto handelt es sich also um einen

beneidenswert makellosen 1800 TI, der mit Hilfe werksseitig verfügbarer Sonderausstattungen – daher der Zusatz „SA“ beim TI/SA – genauso gasgierig wie die Renn-Ikone daherkommt. Natürlich konnten die meisten 1800-Besitzer früher nur träumen von diesen sagenhaft bequemen Scheel-Sportsitzen, diesem kna-

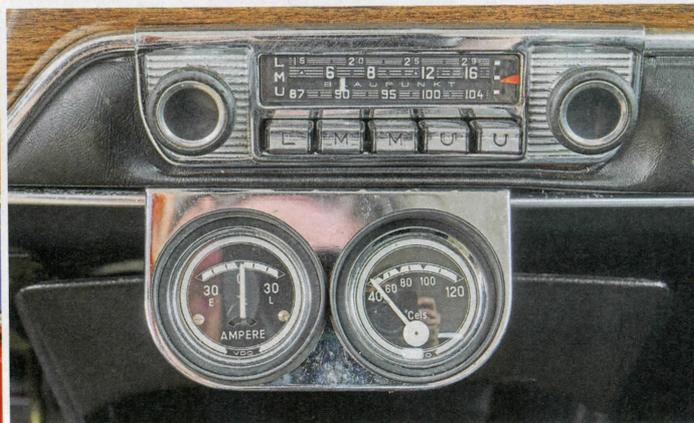
ckig-scharfen Fahrwerk und diesem glatt polierten Motor, der sich schon knurrend in die Riemen legt, wenn man das Kupplungspedal nur einen halben Zentimeter vom Bodenblech löst.

Weber und Abarth machen im BMW vereint Musik

Doppelscheinwerfer hat er zwar nicht, aber die eingangs erwähnten Zusatzleuchten sind selbstverständlich im Einsatz, den Doppelvergaser finden wir in Gestalt der prachtvollen 45er-Gemischbatterien von Weber gleich zweimal unter der Motorhaube, und der Blick aufs Heck zeigt auch hier die klassische Signatur des Sportfahrers: einen Abarth-Doppelrohrauspuff, und was dort herauskommt, hat akustisch höchsten Unterhaltungswert.



Die goldene Zukunft der Marke BMW deutete sich in den Schriftzügen schon an



Blaupunkt-Radio mit Stationstasten. Die Zusatzinstrumente wurden so eingebaut, dass das Serien-Armaturenbrett nicht beschädigt wurde



Dick gepolsterte Scheel-Sportsitze mit Nackenwulst statt Kopfstütze

Als viertürige Sportlimousine mit Rennambitionen war der 1800 TI in der BMW-Modellhistorie lange Zeit ein Solitär



BMW 1800 TI
Technische Daten

ANTRIEB 4-Zylinder, v. längs eingebaut, 2-Ventiler; obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Doppelvergaser Solex 40 PHH (Testwagen: Weber 45 DCOE); Bohrung x Hub: 84 x 80 mm; Hubraum: 1773 cm³; Verdichtung: 9,5; Leistung: 81 kW/110 PS (Testwagen: 96 kW/130 PS) b. 5800/min; max. Drehmoment: 148 Nm bei 4000/min; 4-G.-Getr.; Hinterradntr.

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie; Radaufhängung vorn McPherson-Federbeine, optional Stabilisator; hinten: Schräglenker, Schraubenfedern, Dämpfer, Stabi.; Schneckenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 165 SR14, Felgen 6 x 14

ECKDATEN L/B/H: 4500/1710/1450 mm; Radstand: 2550 mm; Spurweite v./h.: 1330/1376 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1120/1440 kg; Tankinhalt: 53 l; Bauzeit: 1963 bis 1966; Stückzahl: ca. 150.000 (ttl. 1800, davon ca. 18.500 1800 TI in D verkauft); Preis (1966): 11.160 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 11,0 s;
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h;
Verbrauch: 14 l/100 km

¹ Werksangaben



Reifenempfehlung
165 R 14 84H Sprint Classic



Versicherung¹
Gesamtprämie (HP+TK) 137,71 € TK 150

¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in DL

MARKTLAGE¹

Zustand 2 21.100 €
Zustand 3 12.700 €
Zustand 4 5700 €

Wertentwicklung stagnierend



Endlich mal eine Neue Klasse mit dem großen Original-Sportlenkrad aus dem BMW-Regal

KAUFBERATUNG BMW 1800 TI Bj.: 1963-1966

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Neben Mercedes „Heckflosse“ und Opel Rekord C gehört der BMW 1800 zu den attraktivsten deutschen Viertürern der 60er-Jahre. Dazu bietet der BMW vor allem in der TI-Version eine Menge Sportsgeist.

■ **KAROSSERIE** Eine gute Karosserie-substanz ist das A und O bei der Auswahl eines Kaufobjekts. Die „Neue Klasse“ rostet allerdings an einigen Stellen von innen nach außen. Erst wenn Sie die Hohlräume inspiziert haben, wissen Sie, ob ein ansehnlicher 1800 tatsächlich „kerngesund“ ist. Auch unter der Rücksitzbank kann Rost unbemerkt verheerende Schäden anrichten. Die Innenausstattung verschleißt schnell, Original-Sitze sind schwer zu bekommen.

■ **TECHNIK** Technisch besteht eine enge Verwandtschaft zur Baureihe 02, im Verbund mit den schlankeren Zweitürern bildet die „Neue Klasse“ einen der Grundpfeiler in der BMW-

Oldtimerszene. Der robuste, mit Köpfchen konstruierte 1800er-Motor muss schon arg misshandelt werden, um zum Problemfall zu verkommen. Wer regelmäßig auf Rennstrecken unterwegs ist, riskiert auf Dauer Verschleiß und Schäden am Ventiltrieb.

■ **ERSATZTEILE** BMW Classic trägt entscheidend dazu bei, dass es in diesem Bereich nur sehr wenig Lücken gibt. Am schwierigsten sind Blechteile zu bekommen.

■ **KOSTEN** Im Gegensatz zu den Basismodellen wird ein echter 1800 TI zu Preisen gehandelt, die deutlich über den Durchschnittstarifen für eine Limousine der 60er-Jahre liegen.

ADRESSEN

Ersatzteile: Wallothnesch
Dipl.-Ing. A. Walloth u. A. Nesch GbR
Im Ohl 69
D-59757 Arnsberg
Tel.: 02932 / 900 450
Mail: info@wallothnesch.com
wallothnesch.com

BMW-02-Club e.V.
Club-Zentrale
Hardtbacher Höhe 33
D-42399 Wuppertal
Walter Thomas (Typspezialist)
Tel.: 02246 / 91 50 00 (nach 19 h)
Mail: walter@bmw-02-club.de

ERSATZTEILPREISE

Federbein	473 €
Bremssattel (Satz)	409 €
Bremsscheibe (St.)	203 €
Radnabe	341 €
Rückleuchte	194 €
Stoßstangenecke (vorn)	389 €



DAS GEFÄLLT Der 1800 TI ist eine Art M535i der 60er-Jahre: Sein dynamisches Talent übertrifft die optische Erscheinung bei weitem. Pures Understatement!



DAS STÖRT In der BMW-Szene wird das Freistil-Tuning zu beliebt. So wie hier gezeigt ist's OK. Aber wenn es keine Autos im Basislook mehr gibt, hört der Spaß auf

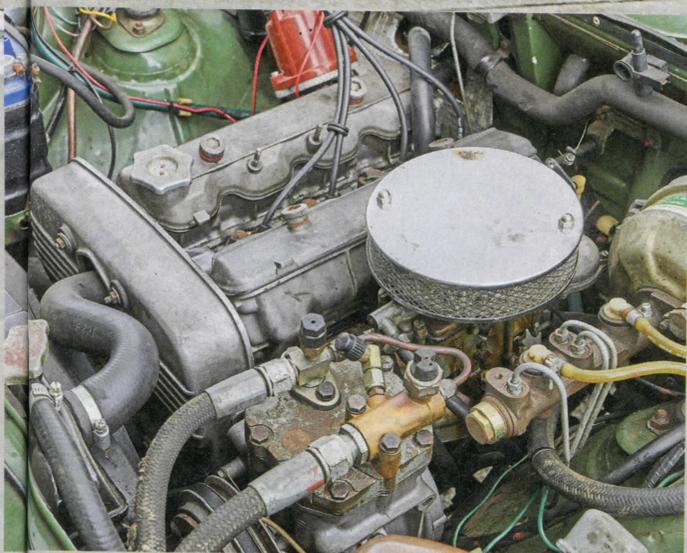
Autos mit dem Etikett „LS“ waren oft so **mitreißend wie die Sportschau** mit Dieter Adler



Keine matching numbers, aber so was von amtlich: der Originalmotor vom 1800 TI/SA mit zwei Weber Doppelvergasern vom Typ 45 DCOE. Wir haben keine Einwände



Wie aus dem Laden: 1,8-Liter-Vierzylinder in leichter Schräglage. Gut zu erkennen: die Deckelchen, unter denen die Kipphebel des Ventiltriebs ihren Steptanz aufführen



Ehrliche Gebrauchsspuren am Twin-Cam-Vierzylinder des Fiat 125 Special, im Vordergrund der per Keilriemen angetriebene Kompressor der Klimaanlage

Was es sonst noch gab

Ford und Opel brachten mit Taunus (1.) und Ascona Formate in der Mittelklasse an den Start, die sofort zu Bestsellern avancierten. Dem Opel genügten 90 PS, den Ford gab es mit 2,3-Liter-V6 und 108 PS.



Aber auch der Fiat Twin-Cam braucht sich nicht zu verstecken, das Ansaugsnarren klingt zwar nicht so aggressiv wie bei den mit scharfen Nockenprofilen versehenen 131er-Abarth-Varianten der späten Siebziger, aber für eine als kreuzbrav eingestufte Limousine ist der Soundteppich des 125 Special aller Ehren wert. Die Ohren genießen auch die Fahrt im VW K70 LS, obwohl er akustisch nicht so markant auftritt und im Vergleich zum bei VW üblichen Boxer-Getrommel fast so gleichmäßig summt wie eine Hummel.

Sachliche Funktionalität prägt die Inneneinrichtungen der drei Limousinen. Runde Analoginstrumente für Tachometer, Drehzahlmesser und Borduhr haben sich durchgesetzt. Die Schaltknüppel ragen unisono aus dem Mitteltunnel, liegen allerdings nicht in jedem Fall griffgünstig in Reichweite. Die Bedienung von Heizung und Frischluftzufuhr erfolgt über kompakte Schieberegler und zeigt im Fall des Fiat 125 Special verblüffende Wirkung, denn die Limousine aus dem Jahr 1968 verfügt über eine schon damals werksseitig angebotene Klimaanlage!

Wohnliche Funktions-Möbel bei Fiat und VW

Fiat bemühte sich bei der Ausstattung des Interieurs um einen wohnlichen Touch. Gepolsterte Türtafeln, großzügig verlegte Teppichware und mit Chromringen verzierte Fensterkurbeln bezeugen dies. Bei BMW dominierte nach der mit Mühe und Not überwundenen Barock-Ära die neue Sachlichkeit. Mehr als ein zurückhaltendes Nussbaum-Imitat an der Armaturentafel gönnten sich die Bayern nicht. Dafür sind die Uh-

ren ganz ansehnlich skaliert. In Wolfsburg trieben sie derweil die nüchterne Sachlichkeit selbst bei einem der teuersten VW-Modelle weiter auf die Spitze. Im K70 LS herrscht buchhalterische Ordnung und Sparsamkeit vor. Doch diese Unaufgeregtheit hat auch Vorteile. Sie bringt eine Zeit zurück ins Bewusstsein, in der selbst die sonntägliche Sportschau mehr Information als Unterhaltung bot. ■

Kommentar Karsten Rehmann



Wenn in den Siebzigern das Kürzel LS am Heck eines Autos zu finden war, konnte das zweierlei Bedeutung haben: Als Modellbezeichnung stand es für „Luxus“ und „Sport“, was jedoch keinesfalls verschwenderische Opulenz und überschäumende Kraftreserven annoncierte. Die „luxuriöse“ Limousine gab sich damals schon am abschließbaren Handschuhfach zu erkennen, die „sportliche“ Motorisierung an ihrer um zehn Millimeter breiteren Basisbereifung. In NRW spottete man, „LS“ bedeute nicht nur als Ortskennung im Nummernschild nichts anderes als „Lüdenscheid“ – womit die Ausstattung eines VW K70 LS tatsächlich treffend umschrieben war.