

BMW 2000 CS

PLUS/MINUS

Nach wie vor fliegt das von der „Neuen Klasse“ abgeleitete Coupé bei vielen Oldtimerfans unter dem Radar. Ein Grund ist der lange Schatten, den der beehrtere sechszylindrige Nachfolger E9 (ab 1968) wirft; ein weiterer die geringe Zahl der noch existierenden Autos. Viele der 13700 gebauten Exemplare lösten sich zeitig in Wohlgefallen auf oder wurden verschrottet, weil es sich nicht lohnte, sie zu retten. Korrosionsschutz ab Werk gab es bei BMWs Auftragsfertiger Karmann nicht, und die verschachtelte, rundum verschweißte Karosserie begünstigt den Rost mit ihrer Konstruktion in gleicher Weise, wie sie Restaurierungen erschwert. Zum hohen Arbeitsaufwand gesellt sich heute das Problem, dass wegen fehlender Teile vieles teuer nachgefertigt werden muss. Hauptproblemzone ist laut Coupé-Experte und -Sammler Jürgen Janson aus dem fränkischen Altdorf der Vorderwagen. In den Kasten-trägern der Kotflügel finden Schmutz und Feuchtigkeit ein Biotop und zerfressen das Blech von innen. Auch Federbeindome, A-Säulen und Stehwände im Motorraum sind oft morsch. An Radläufen und in den (dreiteiligen) Schwellern wütet der Rost ebenfalls. Die von BMW-Motorenpapst Alexander von Falkenhausen konstruierten Vierzylinder sind haltbar, sofern ihnen nicht allzu sehr auf den Pinsel getreten und eine anständige Wartung zuteil wurde. Eine typische Alterserscheinung sind verschlissene Kolbenringe und/oder Ventil-schaftdichtungen, erkennbar an Auspuffbläuen und erhöhtem Ölver-brauch. Bei den Getrieben schwächt oft die Synchronisation des zweiten Gangs. Auch Spiel in den Buchsen und Gelenken des Schaltgestänges kommt zuweilen vor. Ganz frühe 2000 CS sind noch mit dem sogenannten „Langhals-differenzial“ ausgerüstet, für das keine Teile mehr erhältlich sind. Ein Umbau auf die spätere Ausführung ist allerdings möglich.

AUSSTRÖMER
Das BMW-Logo auf der Säule mit dem „Hofmeisterknick“ deckt eine Innenraum-Entlüftungsöffnung ab



MARKTLAGE

Trotz eines

Angebots, das sich an den Fingern zweier Hände abzählen lässt, sind die Preise für das „Neue Klasse“-Coupé wieder unter Druck. Die auf Leistung und sportliche Fahreigenschaften fokussierte BMW-Klientel fährt eher auf die sechszylindrigen Nachfolgemodelle ab; auch Ersatzteilprobleme und hoher Restaurierungsaufwand dämpfen das Interesse. Unser Fotowagen, ein 1968 in die Schweiz ausgeliefertes Exemplar mit Zustand-1-Gutachten, steht für 44900 Euro bei der Classic Garage Celle zum Verkauf (classicgaragecelle.de).



ERSATZTEILE

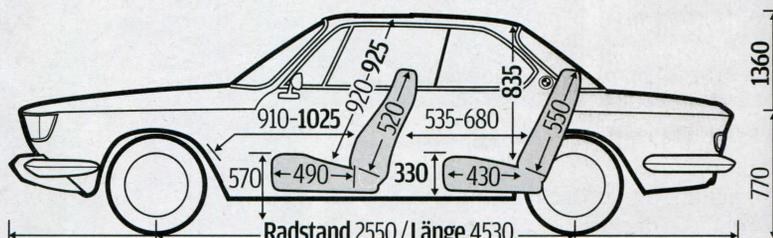
In vielen Bereichen gibt es Engpässe. Nur bei Motor- und Antriebsteilen müssen sich CS-Eigner keine großen Sorgen machen; sie sind, da Baukastentechnik, in der Regel problemlos erhältlich (etwa bei wallthnesch.com oder schulteraltena.de). Blech wird, wo überhaupt vorhanden, in Gold aufgewogen (Frontmaske 2850 Euro, Radhäuser vorn 2400 Euro, beides aus alten Lagerbeständen), Innenraumteile gibt es teilweise zum Aufarbeiten in Ebay-Shops. Ins Geld geht selbst Gewöhnliches wie Bremsscheiben oder Stoßdämpfer (200 bzw. 275 Euro/Stück).

TECHNISCHE DATEN

Motor Reihenvierzylinder (M10), vorn längs, oben liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zyl., zwei Doppel-Horizontalklappen (Solex 40 PHH)
Hubraum 1990 cm³, Bohrung x Hub 89,0 x 80,0 mm · **Leistung** 88 kW (120 PS) bei 5500 U/min · **max. Drehmoment** 165 Nm bei 3600 U/min · **Spitze** 185 km/h · **Antrieb** Vierg.-Schaltgetr., Hinterrad · **Fahrwerk** vorn Einzelradaufhängung an

ABMESSUNGEN

Innenbreite v./h. 1395/1375 mm · **Spurweite v./h.** 1330/1376 mm
Breite 1675 mm · **Sitzplätze** 4 · **Testbereifung** Conti EcoContact



Querlenkern und MacPherson-Federbeinen, hinten an Schräglenkern, rundum Schraubenfedern u. Teleskopstoßdämpfer; Querstabilisatoren a. W. · **Bremsen** Scheiben/Trommel · **Reifen** 185/70 HR 15
Verbrauch 12,8 l/100 km* · **Tank** 53 l · **zul. Gesamtgewicht** 1580 kg
Neupreis (1967) 17 500 D-Mark
* hist. Messwert

MESSWERTE

Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/h: 3,9/7,8/12,0 s · **Elastizität** 60-100/80-120 km/h (4. Gang): 10,0/11,1 s
Innengeräusch bei 50/80/100 km/h: 62/72/75 dB(A) **Wendekreis** l./r. 10,9/10,9 m **Bremsweg** 55,7 m
Leergew./Zul. 1200/380 kg

KOSTEN

Steuer pro Jahr 191 Euro
Versicherung 198,25 Euro**
** OCC-Prämienbeispiel, Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

ADRESSEN

Literatur Walter Zeichner: BMW Coupés - Tradition der Eleganz, BMW Profile Bd. 5, 178 S., Eigenverl. BMW Mobile Tradition, 49 Euro
Clubs neueklasse.de, bmw-02-club.de, bmw-v8-club.de