



BMW 1800

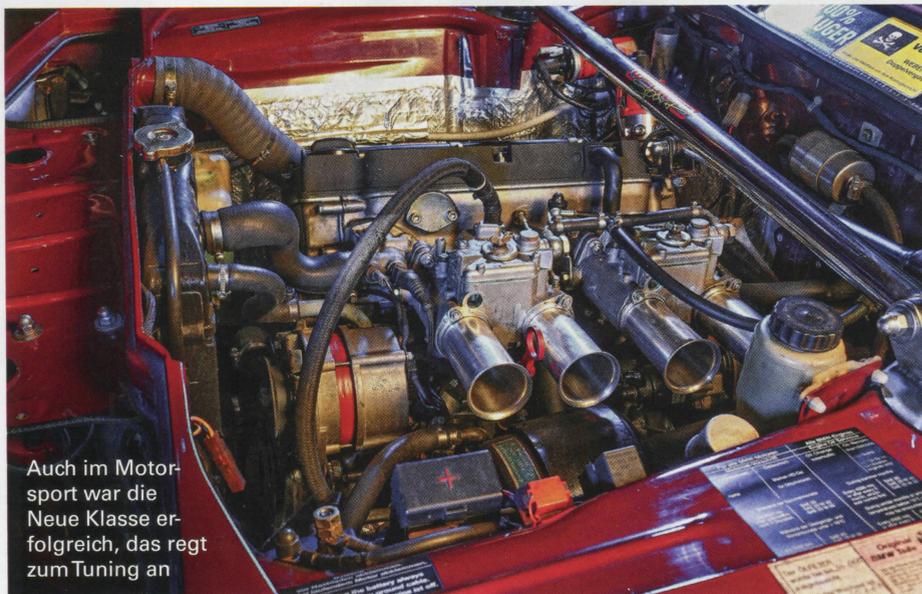
Eckdaten: R4-Motor, OHC, 1766 cm³,
90 PS, 1140 kg, 172 km/h, 1968 bis 1971

Preis: 15 600 Euro (guter Zustand)

Charakter: Viertürige Limousine mit sportlichem Talent, drehfreudiger Motor, sichere Fahreigenschaften, viel Fahrfreude

Gut zu wissen

Gut & günstig



Auch im Motorsport war die Neue Klasse erfolgreich, das regt zum Tuning an

Die 1961 vorgestellte und ein Jahr später in Produktion gegangene sogenannte Neue Klasse sorgte bei BMW für frischen Schwung. Die viertürigen Wagen mit ihren modernen Vierzylindern in unterschiedlicher Hubraumgröße zählen bis heute zu den beliebtesten Klassikern. Auch was die Kosten für die Wartung und für Technikreparaturen anbelangt, sind sie eine gute Wahl.

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact

Zumindest was die Technik angeht, gibt es an einem BMW der Neuen Klasse kein Bauteil, das besonders anfällig ist“, beruhigt der langjährige BMW-Experte Walter Thomas aus Lohmar. Den eingebauten Reihenvierzylindermotor zum Beispiel beschreibt Carsten Roesch, der bei Ravensburg klassische BMW repariert, als „harten Hund“.

Selbst nach langer Nutzung genügen oft Teilüberholungen dieser Maschine mit ihrer kettengetriebenen obenliegenden Nockenwelle. Anlass dafür sind meist bläuliche Ölwolken, die den Auspuff verlassen. „Die Ursache dafür sind zu 90 Prozent die Kolbenringe“, weiß Thomas. „Bei der Revision ersetzen wir den unteren durch einen dreiteiligen Abstreifring“, beschreibt er eine von ihm durchgeführte Abweichung vom Original, die sich positiv auf den Ölverbrauch auswirkt. Gerne verschlissen sind ferner die Ventilschaftdichtungen.

Die Motoren gab es in verschiedenen Hubräumen, als 1500er, 1600er, 1800er und 2000er, wobei der 1800er ab Sommer 1968 zu einem Kurzhub-Motor wurde. Die Maße für Bohrung x Hub lauteten ab dann 89 x 71 mm statt zuvor 84 x 80 mm. Bei allen Triebwerken muss regelmäßig das Ventilspiel kontrolliert werden, was aber für um die 100 Euro machbar ist.

Überschaubare Wartung

Neben dem Öl- und Filterwechsel gehört zur Motorwartung das regelmäßige Wechseln der Zündkerzen, wobei Thomas die besten Erfahrungen mit NGK-Kerzen gemacht hat. Die Unterbrecherkontakte im Zündverteiler unterliegen ebenfalls dem Verschleiß und müssen bei Bedarf ersetzt werden. Dabei sollte ein prüfender Blick auf die Verteilerkappe, den Läufer, die Fliehkraftverstellung und die Verteilerwelle geworfen werden. Letztere kann ausgeschlagen sein.

Steht eine Überholung des Verteilers an, können um die 250 Euro fällig werden. Und bezüglich der Bordelektrik sollte man wissen, „dass diese bei einigen Exemplaren nur auf sechs Volt ausgelegt ist“, sagt Roesch. Genauer gesagt betrifft das die BMW 1500, 1600 und die 1800er bis etwa 1969.

Unterschiedlich ist auch die Vergaser-Bestückung der diversen Versionen. Standardmäßig ist ein einzelner Solex-Fallstromvergaser montiert. Eine nötige Korrektur der Einstellung ist kein großer Akt. Zeitaufwendiger wird es bei den TI-Modellen mit zwei Doppel-Flachstromvergasern. Aber richtig ins Geld gehen Arbeiten an den Vergasern erst, wenn sie überholt werden müssen, weil etwa die Drosselklappenwellen ausgeschlagen sind.

Mit einer Besonderheit wartet der relativ seltene BMW 2000 tii auf, denn der besitzt eine Kugelfischer-Einspritzung. „Die macht eigentlich erst dann Probleme, wenn ein Ahnungsloser sie verstellt hat“, erklärt Thomas. Eine spezielle Pflege braucht diese

PRÜFUNG DER ZÜNDANLAGE

Zur Wartung gehört ein Blick auf die Unterbrecherkontakte, die bei Bedarf zu erneuern sind. Dabei wird auch der Zustand der Verteilerkappe, des Läufers und der Verteilerwelle überprüft



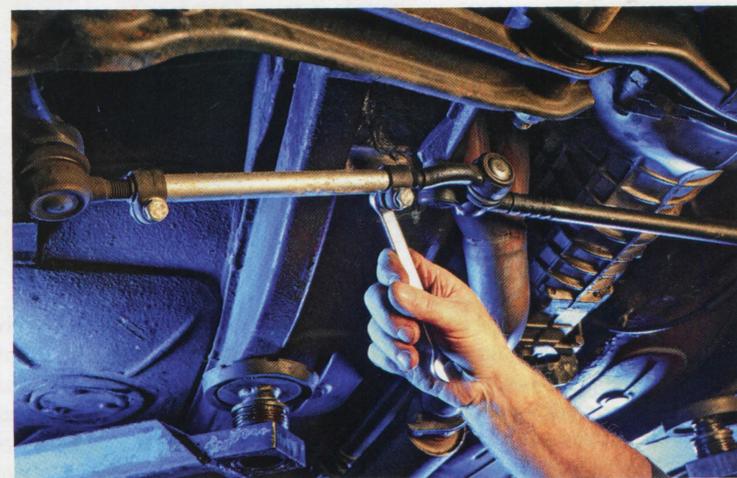
EINSTELLEN DES VENTILSPIELS

Regelmäßig muss das Ventilspiel kontrolliert und bei Bedarf justiert werden. Erfahrungsgemäß ist der Verschleiß gering, ein Intervall von 20000 oder mehr Kilometern genügt. Der Arbeitsaufwand ist gering



VERSCHLEISS AM FAHRWERK

An der Vorderachse können beispielsweise die Traggelenke oder die abgebildeten Spurstangenköpfe verschlissen sein. Es ist günstiger, die kompletten Spurstangen statt der einzelnen Köpfe zu wechseln



RISS IM VORDERACHSKÖRPER

Bei manchen Exemplaren entsteht im Vorderachskörper ein Riss in der Nähe der linken Motorlagerung. Ist der Gesamtzustand des betreffenden Autos noch okay, lohnt sich eine komplette Achsrevision



Service & Kosten

	Preise*
ARBEITEN AM MOTOR	
Keilriemen wechseln	um 35 Euro
Motorölwechsel mit Filter	um 90 Euro
Zündkerzenwechsel	um 45 Euro
neuer Unterbrecherkontakt plus Einstellung der Zündung und Verteilerprüfung	ab 65 Euro
Ventilspiel prüfen und einstellen	um 90 Euro
Luftfilter ersetzen	um 20 Euro
Vergaser überprüfen, einstellen bzw. synchronisieren	ab 80 Euro
Einspritzanlage prüfen und einstellen (2000 tii)	ab 110 Euro
Kraftstofffilter erneuern (2000 tii)	um 25 Euro
Zahnriemen für Einspritzpumpe erneuern (2000 tii)	um 100 Euro
Kühlwasserthermostat erneuern (Schlauchthermostat)	um 80 Euro
Wasserpumpe erneuern Vergaser/Einspritzer	um 180/280 Euro
neuen Wasserkühler einbauen (mit Kühlflüssigkeit)	um 550 Euro
neuer Auspuff ab Krümmer	um 650 Euro
Motorüberholung, je nach Aufwand	ab 2600 Euro
ARBEITEN AN FAHRWERK, BREMSSEN ETC.	
Kupplungswechsel mit Ausrücklager	um 500 Euro
Prüfen und Einstellen der Achsgeometrie	ab 70 Euro
Lenkung überholen, mit Montage	ab 920 Euro
Lenkzwischenhebel neu lagern	um 140 Euro
alle Spurstangen vorne neu inkl. Vermessen	um 650 Euro
alle Traggelenke vorne neu	um 300 Euro
Einbau neuer Stoßdämpfer rundum	um 1100 Euro
Austausch eines Radlagers vorn	um 120 Euro
Austausch eines Radlagers hinten	ab 230 Euro
Wechsel der Scheibenbremsbeläge vorn	um 90 Euro
Wechsel der Trommelbremsbeläge hinten	um 140 Euro
Wechsel der Bremsbeläge vorn plus neue Brems-scheiben und AT-Bremssättel	um 1150 Euro
SONSTIGE ARBEITEN	
Getriebeüberholung	um 1200 Euro
Mittellager Kardanwelle (zweiteilig) + Hardyscheibe neu	um 430 Euro

* Alle Preise sind Richtwerte für Autos in gutem Zustand. Sie können je nach Modell, Teilpreisen, Zusatzarbeiten und Stundensätzen der Werkstatt deutlich abweichen.

Pumpe, die in den Ölkreislauf des Motors integriert ist, nach seinen Worten nicht. Man sollte aber daran denken, ab und zu den Zahnriemen zu prüfen, der sie antreibt.

Wenig zu sagen gibt es zum Kühlsystem. Ein Wechsel der Wasserpumpe ist mit rund 180 Euro nicht teuer, nur beim 2000 tii kostet er wegen des höheren Ersatzteilpreises etwa 100 Euro mehr. Ein Wechsel des Kühlwas-

serthermostats ist ebenfalls günstig. Anfangs saß es am Zylinderkopf, später war es ein Schlauchthermostat.

Ebenfalls überraschend wenig, nämlich rund 500 Euro, kostet ein Wechsel der Kuppelung. Für eine Überholung des Vierganggetriebes muss natürlich deutlich tiefer in die Tasche gegriffen werden. Dabei sind die anfangs verwendeten Getriebe mit Porsche-

Adressen

Auto Service Thomas 53797 Lohmar Tel. 022 46/91 50 00 www.autoservice-thomas.de	Nur wenige kennen die BMW der Neuen Klasse so gut wie Walter Thomas, für die Autos bietet er ein Rundumprogramm
Ahrend 02 Tuning 51503 Rösrath Tel. 022 05/40 87 www.ahrend-02-tuning.de	Schon sehr lange existierende Fachwerkstatt für BMW 02, in der auch die Neue Klasse gut aufgehoben ist
Ahrens, Christian 30419 Hannover Tel. 05 11/76 80 18 30	Christian Ahrens hat bei BMW gelernt und kümmert sich in seiner Werkstatt um die Reparatur klassischer Modelle
BMW Group Classic/Classic Center 89809 München Tel. 089/38 22 70 21 www.bmwgroup-classic.com	Die Klassik-Abteilung von BMW liefert Ersatzteile, und im Classic Center kann man sein Auto warten oder restaurieren lassen
Brové Classics NL-9351 AK Leek Tel. 00 31/6/53 28 91 98 www.brove.nl	Spezialist für klassische BMW-Fahrzeuge in den Niederlanden, Ersatzteilhandel, Wartung, Restaurierung
Eifert, Elmar 80997 München Tel. 089/812 31 61	Elmar Eifert ist im Motorsport mit einem BMW 02 aktiv und kümmert sich in seiner Werkstatt um klassische BMW
Eisenhauer KFZ Service 69168 Wiesloch Tel. 062 22/773 95 02 www.eisenhauerkfzservice.de	Außer um US-Klassiker kümmert sich Stefan Eisenhauer in seiner Werkstatt auch um alte BMW-Fahrzeuge
Procar GmbH 83544 Albaching Tel. 080 76/889 40 80	Georg Lutz und Peter Artinger können auf eine lange Erfahrung mit BMW-Klassikern zurückgreifen; Wartung und Restaurierung
Roesch Classics 88250 Weingarten Tel. 07 51/50 91 96 00 www.roesch-automobile.de	Carsten Roesch hat ein Herz für die BMW 02, ist aber dank viel Erfahrung auch eine gute Adresse für Neue-Klasse-Fahrer
Team Andexer 42553 Velbert Tel. 020 53/92 22 22	Andy Andexer ist ein Urgestein der BMW-Klassik-Szene und kennt sich gut mit dem 02 und der Neuen Klasse aus
Tögel, Dieter 65239 Hochheim Tel. 061 46/844 55 www.dieter-toegel.de	Dieter Tögel kümmert sich in seiner Werkstatt schon viele Jahre um BMW-Klassiker, bevorzugt E9 Coupé, aber auch andere

Die BMW der Neuen Klasse bieten viel Freude am Fahren



Synchronisation nicht so robust wie die späteren mit Borg-Warner-Synchronisierung. Bis etwa Ende 1965 kamen übrigens Langhalsgetriebe und Hinterachsgetriebe mit langem Hals zum Einsatz, um die einteilige Kardanwelle möglichst kurz zu halten. Danach war die Kardanwelle zweiteilig und die Getriebehülse kürzer. Sollte der Wagen mit einem Dreigang-Automatikgetriebe ausgestattet sein, darf man den regelmäßigen Ölservice nicht vergessen.

Als recht dauerhaft erweist sich das Lenkgetriebe. Mit der Zeit ist allerdings die Lagerung des Umlenkhebels verschlissen. Bei frühen Modellen bewegte sich dieser Hebel in einem mit Öl gefüllten Gehäuse, dann sollte man auf die noch vorhandene Menge des Schmierstoffs achten.

Zu den auch bei anderen Fahrzeugen üblichen Verschleißteilen gehören die Traggelenke der Vorderachse und die Spurstangenköpfe. Der Arbeitsaufwand, um letztere zu tauschen, ist meist hoch, weil sie extrem



„Bei guter und regelmäßiger Pflege sind die BMW-Modelle der Neuen Klasse problemlose Oldtimer“

Walter Thomas, BMW-Spezialist aus Lohmar

festgerostet sind. Daher ist die Montage kompletter Spurstangen günstiger.

Zum Glück relativ selten kommt es zur Rissbildung am Vorderachskörper (siehe Foto auf der vorigen Doppelseite). Ist das Auto ansonsten in einem ordentlichen Zustand, lohnt es sich, in die Reparatur zu investieren. „Mit einem gebrauchten, an der kritischen Stelle verstärkten Vorderachskörper, der zudem gestrahlt, grundiert und pulverbeschichtet wird, fallen dann samt neuer Büchsen und Spurstangen etwa 1500 Euro an“, sagt Thomas. Die Teile der hinteren Radaufhängung einschließlich der Achskörperlagerung erweisen sich als langlebig.

Verschiedene Antriebswellen

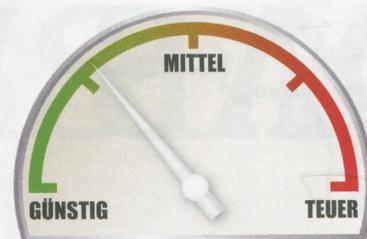
Noch ein Wort zu den Antriebswellen, die erst ab etwa 1968 homokinetische, wartungsfreie Gelenke besaßen. Davor gab es radseitig ein Schiebegelienk und ein Kreuzgelenk, die im Ölbad liefen. Dieses Öl sollte laut Werksvorgabe alle 24 000 Kilometer gewech-

selt werden. Der Faltenbalg des Schiebegelienks war ab Werk beim BMW 1600 transparent statt aus undurchsichtigem Gummi, um die Kontrolle zu erleichtern. Der transparente Faltenbalg kann bei den anderen Typen nachgerüstet werden. Das Kreuzgelenk beim Differenzial besitzt einen Schmiernippel, der mit Fett versorgt werden muss.

Keine besondere Aufmerksamkeit verlangt die bei allen Versionen der Neuen Klasse verbaute gemischte Bremsanlage. Obwohl es Unterschiede bei der Dimensionierung gibt, sind die Preise in der Service-Tabelle auf der vorigen Seite in etwa für alle gültig. Nicht zu vergessen: Die hinteren Trommelbremsen müssen ab und zu nachgestellt werden.

Insgesamt gesehen erfreuen diese BMW mit einem überschaubaren Pflegeaufwand, und die geringen Kosten sorgen für eine ungetrübte Freude am Fahren.

Preisniveau



Was die regelmäßige Wartung angeht, so müssen bei den BMW der Neuen Klasse zwar das Ventilspiel kontrolliert, die Unterbrecherkontakte ab und zu gewechselt und je nach Baujahr diverse Schmiernippel mit Fett versorgt werden, aber all das ist für kleines Geld machbar. Selbst Technikreparaturen wie etwa ein Kupplungswechsel sind sehr günstig. Etwas aus dem Rahmen fällt der Einbau neuer Stoßdämpfer.

Ganz wichtig

Wer schon beim Kauf des Wagens darauf geachtet hat, dass das Blech in Ordnung ist und kein Zierrat fehlt, führt mit einem BMW der Neuen Klasse ein unbeschwertes Leben. An der gesamten Technik existiert kein Bauteil, das eine außergewöhnliche Pflege verlangt oder überdurchschnittlich anfällig ist. Ersatz für Verschleißteile ist gut verfügbar und selten teuer, wenn man entsprechendes Hintergrundwissen hat. Als Beispiel führt Walter Thomas die Tragellenke der Vorderachse an. Die kosten bei BMW um 200 Euro das Stück, es gibt sie bei anderen Anbietern aber auch für 70 Euro in guter Qualität. Wer in Sachen Bremse auf Nummer sicher gehen will: Erst die ab dem Sommer 1968 gebauten Exemplare hatten eine Zweikreisbremse. Man kann diese aber nachrüsten.

Service-Tipp

Je nach Baujahr des Wagens sind diverse Schmierstellen zu pflegen. So können Schmiernippel an den Kreuzgelenken der Kardanwelle vorhanden sein oder am Kreuzgelenk der Antriebswelle. Erst im Frühjahr 1968 rüstete BMW die Antriebswellen nach und nach mit wartungsfreien homokinetischen Gelenken aus. Die 1500er und 1600er sowie frühe 1800er besaßen eine Gleichstrom-Lichtmaschine, deren Lager geschmiert werden musste. Außerdem wurde bis 1966 ein Zündverteiler mit

einem seitlichen Ölnippel zur Schmierung der Verteilerwelle verbaut. Wer den Stand der Hydraulikflüssigkeit von Bremse und Kupplung prüfen will, sollte wissen, dass es je nach Modell und Baujahr entweder zwei oder einen gemeinsamen Behälter für die Systeme gab.

