

Autos, die man nicht vergißt



Die Ziffernkombination 2002 ist zum Symbol der sportlichen BMW Limousine der sechziger Jahre geworden. Wer heute noch an die flinken Zweitürer denkt, sagt Zweitausendzwei. Dabei begann die Karriere dieses BMW, der maßgeblichen Anteil hatte am Aufschwung der noch wenige Jahre zuvor am Existenzminimum dahinsiechenden bayerischen Marke, gar nicht mit der kräftigen Zweiliter-Version.

Der erste Kompakt-BMW hieß 1600-2, zur Unterscheidung vom ebenfalls mit 1,6 Liter-Vierzylindermotor lieferbaren Viertürer mit der Bezeichnung 1600. Der 1600-2 trug 1966 im *auto motor und sport* die Überschrift „Die deutsche Giulia“, und damit war schon viel gesagt. Denn mit einem leistungsstarken, sportli-

chen Triebwerk stand die eigenwillig geformte Alfa Romeo Giulia bis zum Erscheinen des BMW einzigartig in der automobilen Landschaft.

Die grundsätzlichen Nachteile des BMW-Konzepts – eingeschränktes Platzangebot vor allem auf den Rücksitzen und mäßiger Federungskomfort – blieben *auto motor und sport*-Tester Reinhard Seiffert nicht verborgen, was bei aller Begeisterung über die „Leistungsreserve eines Sportwagens“ zu einem eher ernüchternden Fazit führte: „Er hat die Chance, zu einem Auto der sportlichen Individualisten zu werden. Das bedeutet keinen Groß Erfolg, aber doch einen festen Platz auf dem Markt.“

Wie man sich doch täuschen kann. Die Kundschaft, gewohnt, Mittelklasse-Vorzüge in

Der 2002 unterstrich mit hoher Leistung den BMW-Slogan „Freude am Fahren“

repräsentativem Äußeren und einem stattlichen Kofferraum zu sehen, empfing den kleinen BMW mit offenem Geldbeutel – er verkaufte sich wie geschnitten Brot. Und als dann, 1967, der 1600 ti mit zwei Doppelvergasern und 105 PS das Basisangebot mit 85 PS ergänzte, urteilte Seiffert ganz ungewohnt enthusiastisch: „Man könnte in Versuchung kommen, ihn zu kaufen.“

1968 sorgte der BMW-Baukasten dann dafür, daß so richtig die Post abging. Aus der Kombination des 100 PS starken Zweiliter-Vierzylinders,

der bis dahin dem größeren Viertürer BMW 2000 vorbehalten war, entstand ein Auto völlig neuen Charakters – mit Fahrleistungen wie beim ti, die hier aber nicht aus der Drehzahl und kapriziösen Doppelvergasern kamen, sondern schlicht aus dem Hubraum.

100 PS bei einem Gewicht von nur 994 Kilogramm, dazu ein üppiges Drehmoment, ließen den kleinen BMW tatsächlich aus dem vollen schöpfen: 10,3 Sekunden für die Beschleunigung von null auf 100 km/h, 173 km/h Höchstgeschwindigkeit – da mußte schon ein Porsche oder ein Mercedes der S-Klasse kommen, um dem kompakten Kraftpaket den Auspuff zu zeigen.

Dazu die sportlichen Fahreigenschaften und die hervorragende Handlichkeit – das alles

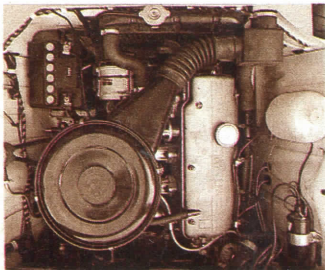


Götz Leyrer über den BMW 2002

ließ keine Zweifel daran aufkommen, daß hier ein Wolf im Schafspelz entstanden war.

Der kleine BMW wurde zum Bestseller, obwohl er nicht gerade billig war. 9240 Mark – dafür bekam man bei Ford schon einen 20 M mit Sechszylindermotor oder bei Opel ein sportliches Rekord-Sondermodell Sprint mit 106 PS. Aber keiner bot auch nur annähernd das Fahrvergnügen eines BMW 2002.

Das Konzept stimmte, und da erschien es nur logisch, daß BMW Ende 1968 noch eins draufsetzte. Schließlich gab es schon für die größeren Limousinen einen Zweiliter mit zwei Doppelvergasern, der es auf



Nur ein Vergaser: Zweilitermotor mit 100 PS Leistung

120 PS brachte. Verpflanzt in den zierlichen 2002, schuf dieser Motor einen Kraftmeier, den auto motor und sport mit „Bayerischer Löwe“ betitelte und der – abgesehen von reinrassigen Sportwagen – so ziemlich alles in den Schatten stellte. Nur 9,2 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 183 km/h ließen auch den sportlichen Alfa

keine Chance mehr. „Er ist“, schrieb Gert Hack, „der König unter den sportlichen Limousinen und wird es wohl noch eine Weile bleiben.“

Recht hatte er. Denn selbst als BMW 1971 auf Benzineinspritzung übergang und den neuen 130 PS-Motor – zunächst im glücklosen Schrägheck-Modell Touring, dann auch in der Stufenheck-Limousine – anbot, gab es nur noch Fortschritte in Laufkultur und Benzinverbrauch, kaum aber in den Fahrleistungen.

Wer die wollte, mußte zum Tuner. Der kleine BMW war wegen seines in ihm steckenden Leistungspotentials von Anfang an ein überaus beliebtes Auto der professionellen Schnellermacher gewesen.

Diesen durchaus erfreulichen Vertretern der konventionellen Feinarbeit am Motor setzte BMW schließlich einen eigenen Hochleistungs-2002 gegenüber. Schon 1969 hatte ein turbogeladenes Modell die Tourenwagen-Europameisterschaft gewonnen, und die neue Technologie schien vielversprechend. Zur IAA 1973 erschien dann der 2002 Turbo, wild aufgepöppelt mit breiten Kotflügeln und einem Spoilerschriftzug in Spiegelschrift. Der blieb in der Serie zwar weg – ein Stimmungsumschwung im Zuge der ersten Ölkrise war nicht zu leugnen –, aber den

170 PS-Turbo nahm BMW ins offizielle Verkaufsprogramm auf. Ein Erfolg war er nicht – schon wegen seiner völlig unbefriedigenden Leistungscharakteristik. „Kein anderes Auto“,



Schlichte Instrumentierung: Drehzahlmesser nur gegen Aufpreis

schrub auto motor und sport ernüchtert, „bietet soviel Phlegma und soviel Rasanz in einer Person.“ □



Unten schlapp, oben stürmisch: der 2002 Turbo, stärkstes Kompaktmodell von BMW