

BMW 2002TI

Bayerischer Löwe

In der Vorstellung zahlreicher BMW-Fahrer und auch Werksangehöriger existiert der BMW 2002 TI schon viel länger, als er gebaut wird. Die kleine BMW-Limousine schien schon bei ihrem Debüt als 1600er dazu prädestiniert, eines Tages den 120 PS starken Zweiliter-Motor zu „tragen“, denn sie hatte dazu alle notwendigen Anlagen. Doch BMW ließ sich nur schrittweise aus der Reserve locken und nahm die Eskalation der Leistung beim kleinen BMW sehr behutsam vor. Nach dem 85 PS starken Normalmodell erschien zunächst der BMW 1600 TI mit 20 PS Mehrleistung und gleichem Hubraum. Zu einem Verkaufsschlag wurde dieser Wagen nicht, doch lag es nicht an dem Auto selbst, sondern an BMW, da man wenig später eine weitere Variante im gleichen Gewande herausbrachte. Der BMW 2002 wurde mit seinem 100 PS leistenden Zweilitermotor und seinem günstigen Preis auf Anhieb ein Knüller, der die Erwartungen der BMW-Verkaufsstrategen bei weitem übertraf. Gleichzeitig setzte er neue Maßstäbe unter den sportlichen Limousinen und konnte – darüber war man sich in Fachkreisen einig – eigentlich nur durch Konkurrenz aus dem eigenen Hause von dieser Spitzenposition verdrängt werden. Dies ist jetzt geschehen. Der nunmehr stärkste der kleinen Brüder

hat zum Jahresende 1968 das Licht der Welt erblickt und als BMW 2002 TI mit 120 PS das Programm dieser Baureihe abgerundet. Schon bei seiner Vorstellung in Hockenheim offenbarte auch dieser BMW die Grundzüge seines Charakters, die auch den übrigen BMW-Produkten zum Erfolg verholfen haben: Sportlichkeit, Kompaktheit und Fahrsicherheit. Dies sind mit die wichtigsten Komponenten, um den Slogan von der „Freude am Fahren“ verwirklichen zu können. Beim BMW 2002 TI sind sie in einem Maße vorhanden, wie man sie woanders kaum findet.

Blick unters Blech

Auf den ersten Blick gibt es unter der Karosserie des 2002 TI nichts prinzipiell Neues zu entdecken. Unter der Haube findet man den bewährten Zweiliter TI-Motor, der seine Qualitäten nicht nur seit Jahren in der Serie, sondern auch im Rennsport bewiesen hat. Seine Leistung von 120 PS (entsprechend 60,2 PS/Liter) ist nach heutigen Maßstäben nicht mehr umwerfend, doch hat er dafür eine erstaunliche Elastizität zu bieten und erreicht seinen maximalen Drehmomentwert von 17 mkg bereits bei 3600 U/min. Außer der für Vierzylinder-Verhältnisse hohen Laufkultur kann er noch

einen günstigen Benzinverbrauch aufweisen, beides das Resultat einer modernen Motorkonzeption, die fast alle dem heutigen Stand der Technik entsprechenden Erkenntnisse in die Praxis umsetzt. Auch die ursprünglich nur als Notlösung entwickelten Solex 40 PHH-Doppelvergaser haben nun nach langer Reifezeit und vielen

Vorzüge

- Hervorragende Fahreigenschaften
- Starker, elastischer Motor
- Hohe Fahrleistungen

Nachteile

- Liebloses Finish
 - Schlechte Sitze
 - Starke Windgeräusche bei hoher Geschwindigkeit
 - Verbundglasscheibe nicht serienmäßig
-

Rückschlägen einen Entwicklungsstand erreicht, der in etwa dem Motor adäquat ist. Jedenfalls traten im Betrieb keine der früheren Mängel, wie Aussetzer in Kurven, unregelmäßiger Leerlauf usw. auf, und auch das Übergangsverhalten war stets einwandfrei. Dennoch dürfte gerade hier in nicht allzuferner Zeit eine Änderung eintreten, zumal Solex mit dem neuen