

BMW – Die Neue Klasse

Die Neue Klasse mit der Bezeichnung **BMW 1500** Type 115, **BMW 1600** Type 116, **BMW 1800** Type 118, **BMW 2000 Coupé** Type 120 und **BMW 2000** Type 121 war die neue Baureihe des Automobilherstellers BMW und füllte die große Lücke zwischen BMW 700 und BMW 501/502.



Die Wartezeit lag bei etwa einer halben Stunde. So lange hieß es Schlange stehen, wenn man den Star der Internationalen Automobilausstellung 1961 in Frankfurt aus nächster Nähe sehen wollte. In jungfräulichem Schneeweiß drehte sich einer der beiden Prototypen des neuen Mittelklasseautos aus München auf einem umzäunten Podest, ein paar Meter weiter stand der Zwilling zum Anfassen und Probesitzen.

BMW 1500 (Type 115)

1961 wurde die Stufenhecklimousine BMW auf der IAA Frankfurt vorgestellt. Die Karosserie entstand im eigenen Haus unter Wilhelm Hofmeister, damals Leiter der Abteilung Karosserieentwicklung. Giovanni Michelotti übte nur eine beratende Funktion aus. Das Auto hatte einen 1,5-Liter-Vierzylindermotor mit obenliegender Nockenwelle und 59kW/80PS, die erste Version des von Alexander von Falkenhausen konstruierten BMW-M10-Motors. Der Wagen lief 150 km/h Spitze und beschleunigte in 16 s auf 100 km/h.



Eine Besonderheit des Fahrzeugs waren Drei-Kammer-Rückleuchten - Schlusslicht - Fahrtrichtungsanzeiger - Bremsleuchte. Im August 1962 lief der erste BMW 1500 vom Band. Bis Dezember 1964 wurden 23.554 Stück produziert.

BMW 1600 (Type 160)

Im März **1964** wurde der BMW 1500 durch den BMW 1600 (Type 116) mit einem 1,6-Liter-Motor und 61kW/83PS ergänzt, wobei die Produktion des BMW 1500 Ende 1964 auslief. Der BMW 1600 wurde bis April 1966 produziert. Zum 50-jährigen Jubiläum der Bayerischen Motoren Werke wurde auf dem Genfer Auto-Salon im März **1966** der zweitürige und kompaktere BMW 1600 vorgestellt. Um eine Verwechslung mit dem viertürigen BMW 1600 zu vermeiden, wurde die Bezeichnung inoffiziell um ein „-2“ ergänzt.



BMW 1800 (Type 118)

1963 kam der BMW 1800 (Typ 118) mit einem auf 1,8 Liter vergrößerten Motor mit 66 kW/90 PS hinzu, auch in der sportlichen Variante BMW 1800 TI (Turismo Internazionale) mit einer auf 81 kW/110 PS gesteigerten Motorleistung. Der 1800er Motor baute auf den Qualitäten des 1500er Aggregats auf, die durch bessere Verwirbelung des Kraftstoff-Luft-Gemisches weiter gesteigert wurden. Wiederum ergab sich eine für damalige Verhältnisse ausgesprochen günstig verlaufende Leistungs- und Drehmomentkurve bei relativ geringem Kraftstoffverbrauch (sofern ein Fallstromvergaser Verwendung fand). Die deutlich höhere Motorleistung des 1800 TI (Turismo Internazionale) erreichten die Ingenieure durch zwei Solex-Horizontal-Doppelvergaser und Erhöhung der Verdichtung auf 9,5:1.



Ab **1968** gab es einen neuen, auf dem Motorblock des BMW 2000 basierenden Motor mit wesentlich kürzerem Hub. Maximalleistung und maximales Drehmoment veränderten sich zwar nicht, der Drehmomentverlauf fiel aber noch günstiger aus als zuvor. Gleichzeitig wurde das Äußere, vor allem die Bugpartie, leicht modifiziert; größere und breitere 14" Reifen wurden verwendet und die Instrumententafel samt Dreispeichenlenkrad neugestaltet. Zudem wurden die Hinterradaufhängung und Bremsanlage mit Bremskraftverstärker, Zweikreisbremse mit HT-Aufteilung und 4 Bremszylindern vorn verbessert. Für die Laufruhe wurden je zwei homokinetische Gelenke an den Antriebswellen eingeführt.

1965 wurde neben den Standardtypen das Sondermodell BMW 1800 TI/SA (SA=Sonderausführung) in 200 Einheiten als Homologationswagen für den Motorsport gefertigt. Das Fahrzeug erhielten ausschließlich lizenzierte Renn- und Sportfahrer in Europa und den USA. Technisch zeichnet sich der BMW 1800 TI/SA durch folgende Änderungen aus: Umfangreiche Modifikationen am Motor. Größere Ventile, 300°-Nockenwelle, zwei Weber-Doppelvergaser, Verdichtung 10,5:1, Kurbelwelle mit 8 Gegengewichten, damit „mindestens“ 130 PS bei 6100 U/min. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit über 180 km/h angegeben. Das Fahrwerk wurde mit Federbeinen vorn mit vergrößerten Lagern und Naben sowie größere Bremsscheiben, stärkere Stabilisatoren vorn und hinten, Fünfganggetriebe und eine direktere Lenkübersetzung für den Renneinsatz modifiziert. Äußerlich gleicht der BMW 1800 TI/SA weitgehend dem 1800 TI, so ziert ihn auch nur das Typenschild des BMW 1800 TI. Im Innenraum ist der TI/SA an speziellen Schalensitzen des Typs Restall-Masterfit, einem großen vorstehenden Drehzahlmesser und einem speziellen Holzlenkrad zu erkennen.



Der BMW 1800 mit Rundscheinwerfern wurde **1970** durch den BMW 2000 1,8 L ersetzt und bekam die Optik des 2000er Modells mit breiten rechteckigen Scheinwerfern sowie den größeren Rückleuchten.

BMW 2000 C/CA/CS (Type 120)

Das von BMW-Designer Wilhelm Hofmeister entworfene Coupé der neuen Klasse wurde im Juni **1965** als komfortabler Reisewagen mit sportlichem Herz für große Fahrt vorgestellt. Am 22. November 1965 begann bei Karmann in Osnabrück die Herstellung der Coupé-Karosserien.



Das Fahrwerk entsprach weitgehend dem der bisherigen Limousinen Typen. Der 1,8-Liter-Vierzylinder wurde auf 2,0-Liter aufgebohrt, wobei auch die Form des Brennraums neugestaltet wurde. Ergänzt wurde der neue Motor um einen Solex-Doppelvergaser. Es gab ihn mit 120 PS im BMW 2000 CS (Typ 120) und mit 100 PS im BMW 2000 CA mit Dreigangautomatik. Als BMW 2000 C mit 100 PS und Schaltgetriebe wurde der Wagen ab Mai **1967 bis 1968** angeboten. Vom BMW 2000 C wurden nur 443 Stück hergestellt. Obwohl im September 1968 der BMW 2800 CS (Baureihe E9) vorgestellt wurde, blieben die BMW 2000 CA und CS bis Mitte 1970 als preiswerte Alternative im BMW-Programm. Bei der *Wilhelm Karmann GmbH* verließen zwischen dem 22. November 1965 und dem 11. Juli 1970 exakt 13.151 Rohkarosserien und zwischen dem 18. August 1968 und dem 24. Februar 1970 genau 549 Komplettfahrzeuge das Werk, also insgesamt 13.700 Neue-Klasse-Coupés.

BMW 2000 TI/tilux/tii (Type 121)

Anfang **1966** erschien die viertürige Limousine BMW 2000 (Type 121) mit gegenüber dem BMW 1800 leicht veränderter Form. Statt einfacher Rundscheinwerfer gab es breitere, rechteckige Scheinwerfer, ebenso größere Rückleuchten. Das Fahrwerk war die verstärkte, bereits beim 2000 Coupé verwendete Ausführung.



Ab Mitte **1966** gab es auch eine sportlichere Variante BMW 2000 TI mit zwei Doppelvergasern und 120 PS/88 kW, die allerdings wie der BMW 1800 TI Rundscheinwerfer und schmale Heckleuchten hatte, und eine luxuriöser ausgestattete Variante BMW 2000 TI-lux (später „tilux“) mit dem gleichen Motor, aber der Karosserie des BMW 2000 mit Rechteckscheinwerfern. **1968** gab es verschiedene Verbesserungen am Fahrwerk, wie beim BMW 1800. Der BMW 2000 tilux wurde Ende **1969** durch den 2000 tii abgelöst. Dessen Motor leistete 130 PS/96 kW und war der erste BMW-Motor mit Saugrohreinspritzung. Das zweite „i“ steht für die mechanische Kugelfischer-Benzineinspritzung („injection“).

Die „Neue Klasse“ wurde von Sommer 1962 bis Frühjahr 1972 hergestellt und danach von der ersten Generation des BMW 5er (E12) abgelöst.

Modellübersicht Limousine

Fahrzeugtyp:	BMW 1500	BMW 1600	BMW 1800	BMW 2000
Bauzeit:	1962–1964	1964–1966	1963–1972 TI: 1963–1966 TI/SA: 1965	1966–1972 TI: 1966–1968 tilux: 1966–1970 tii: 1969–1972
Motor:	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt; V-angeordnete Ventile, von einer obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwelle über Kipphebel gesteuert; Alu-Zylinderkopf; Kurbelwelle fünffach gelagert			
Hubraum:	1499 cm ³	1573 cm ³	1773 cm ³ (bis 7/1968) 1766 cm ³ (ab 8/1968)	1990 cm ³
Vergaser:	Fallstromvergaser			
Leistung bei 1/min:	59kW/80PS bei 5700	61kW/83PS bei 5500	66kW/90PS bei 5250 TI: 81kW/110PS TI/SA: 96kW/130PS bei 6100	74kW/100PS bei 5500 TI/tilux: 88kW/120PS bei 5500, tii: 96kW/130PS bei 5800
Antrieb:	Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe (1800 TI/SA: Fünfgang), 1800/2000: auch Dreigangautomatik			
Karosserie:	Mittragende Ganzstahlkarosserie mit Bodengruppe verschweißt			
Fahrwerk:	Einzelradaufhängung; vorn: Querlenker mit Federbeinen, hinten: Schräglenker mit Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer; Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten.			
Maße LxBxH:	4500 × 1710 × 1450 mm (1420 mm beladen)			
Leergewicht:	1050 kg		1800: 1070 kg, TI & TI/SA: 1040 kg	2000: 1150 kg TI/tilux: 1130 kg tii: 1140 kg
Höchstgeschwindigkeit:	150 km/h		160 km/h TI: 170 km/h TI/SA: 180 km/h	168 km/h TI/tilux: 180 km/h tii: 185 km/h
Stückzahl:	23.554	9.728	146.960, TI/SA: 200	143.464

Modellübersicht Coupé

Fahrzeugtyp:	BMW 2000 C, CA (Automatik)	BMW 2000 CS
Bauzeit:	C: 1967–1968, CA: 1965–1970	1965–1970
Motor:	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt; V-angeordnete Ventile, von einer obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwelle über Kipphebel gesteuert; Alu-Zylinderkopf; Kurbelwelle fünffach gelagert	
Hubraum:	1990 cm ³	
Vergaser:	1 Fallstromvergaser Solex 40 PDSI	2 Flachstrom-Doppelvergaser Solex 40 PHH
Leistung bei 1/min:	74 kW/100 PS bei 5500	88 kW/120 PS bei 5500
Antrieb:	Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe (Typ 2000 C und CS) bzw. Dreigangautomatik mit hydraulischen Wandler (Typ 2000 CA)	
Karosserie:	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Fahrwerk:	Einzelradaufhängung; vorn Querlenker mit Federbeinen; hinten Schräglenker mit Schraubenfedern; Typ 2000 CS v+h Stabilisator, Teleskopstoßdämpfer	
Radstand:	2550 mm	
Maße L × B × H:	4530 × 1675 × 1360 mm (1330 mm beladen)	
Leergewicht:	1180 kg	
Höchstgeschwindigkeit:	172 km/h	185 km/h
Stückzahl:	3249 (2000 CA); 443 (2000 C)	9999

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 30.01.2023

Bilder ID: 202305

© BMW Österreich, VOZ-Archiv,

Quellentext: © BMW Österreich, Wikipedia,