

CLASSIC DRIVER

50 Jahre BMW 1500 bis 2000 tii: Aufbruch zum Weltruhm



Die Neue Klasse ebnete vor 50 Jahren BMWs Weg zum international angesehenen Automobilhersteller. Die sportliche Limousine prägte zudem die Entwicklung der Münchner Modelle wie kaum eine andere.

Auf der IAA 1961 „war er das am dichtesten umlagerte Ausstellungsstück, und wer mit dem Wunsch gekommen war, wenigstens eine Minute in dem bildhübschen, technisch vollendeten Wagen Platz zu nehmen, musste eine halbstündige Drängerei in Kauf nehmen“, berichtete eine große deutsche Wochenzeitschrift über die Weltpremiere des BMW 1500. Tatsächlich symbolisierte keine andere Modellreihe so sehr die Aufbruchstimmung in der deutschen Automobillandschaft zu Beginn der 1960er Jahre wie die sogenannte „Neue Klasse“ von BMW. Für die weißblaue Marke war sie wegweisend für fast alle folgenden Modellreihen.

Als erste viertürige Limousine der neuen deutschen sportlichen Mittelklasse hatte der BMW 1500 zunächst eine Alleinstellung am Markt, bis mit Modellen wie Glas 1700, Audi Super 90 oder Alfa Romeo 1750 und Saab 99 ernstzunehmende europäische Rivalen in den Ring traten. Da war aus dem Stammvater der Neuen Klasse, dem BMW 1500, aber bereits eine ganze sportliche Großfamilie hervorgegangen mit den Erfolgstypen 1600, 1800 und 2000 sowie den schnellen Überfliegern 1800 TI (Turismo Internazionale mit Doppelvergaser) und 2000 tii (mit Benzineinspritzung).



Ihren Anfang nahm die Geschichte der schnellen Viertürer aus München in einer technikgläubigen neuen Zeit, in der alles möglich schien. Das ideale Umfeld für die Lancierung einer „Neuen Klasse“ des Automobils. Düsenflugzeuge halbierten damals die Reisezeit nach Amerika, der erste Kosmonaut erkundete den Orbit, Felix Wankel präsentierte mit dem Kreiskolbenmotor eine Antriebsrevolution und das Wirtschaftswunder der Nachkriegsjahre bewirkte in Deutschland Vollbeschäftigung und Wohlstand. Kabinenroller und Kleinstwagen wurden verdrängt durch größere Fahrzeuge und die bisherigen Traumautos der Mittelklasse wie die Borgward Isabella wurden erstmals erschwinglich für breite Bevölkerungskreise.





Für die Premiere auf der IAA buchte BMW kurzentschlossen Standfläche dazu und bereitete der Neuen Klasse auf der weltweit wichtigsten Automobilmesse ein Debüt, das es so in Frankfurt noch nicht gegeben hatte. Die Produktion startete in einer neuen Halle im Werk München-Milbertshofen – allerdings erst im August 1962. Längst lagen über 25.000 Vorbestellungen ungeduldiger Käufer vor.



Für noch mehr Furore als der Typ 1500 sorgten ab Herbst 1963 die Modelle 1800 und 1800 TI auf Straße und Strecke. Mit 90 PS bzw. 110 PS (Doppelvergaser) Leistung waren die Vierzylinder-Viertürer schneller als viele repräsentative Sechszylinder-Limousinen. Wem das noch nicht genügte, der konnte die auf 200 Einheiten limitierte Wettbewerbsversion 1800 TI/SA bestellen, die für stolze 13.415 Mark allerdings ausschließlich an

lizenzierte Sportfahrer verkauft wurde. Das auf 130 PS erstarkte Triebwerk machte die Limousine rund 200 km/h schnell - und zum Schrecken der Porsche 911-Piloten.



Empfehlung

BMW Automobile bieten durch moderne Trieb- und Fahrwerk-konstruktionen überlegene Fahrsicherheit. Trotzdem ist es empfehlenswert, vor einer Kaufentscheidung auch das Konkurrenzangebot sorgfältig zu prüfen. Erstüberzeugte Kunden sind zufriedene Kunden.



Zur Lebensmitte blühte die Neue Klasse mit zahlreichen Ablegern so auf, dass BMW erstmals in die Liga der großen europäischen Volumenhersteller aufstieg. Das Modell 1600 ersetzte 1964 den schwächeren 1500, nur ein Jahr später rollte bereits die Produktionsnummer 100.000 der neuen Klasse vom Band. Ebenfalls 1965 ergänzte die exklusiven Coupés 2000 C und 2000 CS das Portfolio - die edlen Zweitürer waren die Vorboten der neuen Spitzenlimousine 2000. Mit markanten Rechteckscheinwerfern, mehr Chromschmuck, großflächigen Rückleuchten und 100 PS leistendem Zweiliter-Motor ging der knapp 170 km/h schnelle BMW 2000 Ende Januar 1966 an den Start.

Noch flinker waren die 2000 TI mit 20 Extra-PS aus zwei Doppelvergasern. Optisch unterschied sich der 2000 TI allerdings nicht vom 1800 – auf diese Weise sollte er günstiger sein. Ein Konzept, das nicht aufging, denn die Kunden verlangten für die teuerste Neue Klasse auch einen entsprechend repräsentativen Auftritt. So folgte schon im Juli 1966 der 2000 ti lux, der die Extra-Leistung mit der Optik und Technik des „normalen“ 2000 verband. Die Leistungskrone markierte ab 1969 der 130 PS freisetzende 2000 tii.



In ihren letzten Jahren musste sich die Neue Klasse heftig wehren – gegen aktuellere dynamische Wettbewerber wie den Audi 100 oder den Mercedes /8, aber auch gegen hausinterne Konkurrenz wie die neuen Sechszylinder-Flaggschiffe 2500 und 2800 und die erfolgreiche, kompakte BMW 02-Reihe. Die schnellen 02-Zweitürer waren 1966 als Ableitung der Neuen Klasse eingeführt worden. Sechs Jahre später gab die Neue Klasse nach über 350.000 Einheiten still und leise ihren Abschied – ganz im Unterschied zur spektakulären Weltpremiere. Nachfolger von 1800 und 2000 wurde die erste 5er-Reihe, die zu den Olympischen Spielen in München 1972 vorgestellt wurde.

Text: [Wolfram Nickel](#)

Fotos: BMW

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/50-jahre-bmw-1500-bis-2000-tii-aufbruch-zum-weltruhm>
© Classic Driver. All rights reserved.