



Sparsames Fahren

Es ist schwer zu glauben, daß ein dermaßen gut aussehender BMW in einer Ölkrise geboren wurde. Wir prüfen diese „grüne“ 70er-Jahre-Göttin.

Eine Ölkrise ist eine Gelegenheit, die KFZ-Hersteller an den Rand ihrer Möglichkeiten zu bringen und die erste davon, die Suez-Krise im Jahr 1956, hat uns den Mini gebracht. Die zweite, die OPEC-beeinflußte Treibstoffkrise im Jahr 1973 war anders und wesentlich schwieriger. Was in der westlichen Welt daraus folgte war eine Rationierung des Treibstoffs, gigantische Schlangen an den Tankstellen und eine Situation ähnlich der einige Jahre zuvor, als Tankastwagenfahrer die Raffinerien bestreift hatten. Deutschland und Großbritannien führten die Geschwindigkeitsbegrenzung ein, eine typische Panik-Reaktion. Die Franzosen und Italiener hätten über solch ein Ansinnen gelacht und wären mit erhobenem Stinkefinger davongefahren!

Die Folgen des OPEC-Fiaskos trafen die amerikanische Autoindustrie besonders schwer, so daß nun niemand mehr die 8 mpg (Meilen pro Gallone) – Autos kaufen wollte und sich die politische Haltung gegenüber Autos auch änderte. Was war die Lösung? Die Entwicklung einiger verbrauchsgünstiger Automodelle sollte diese Abwehrhaltung auflockern.

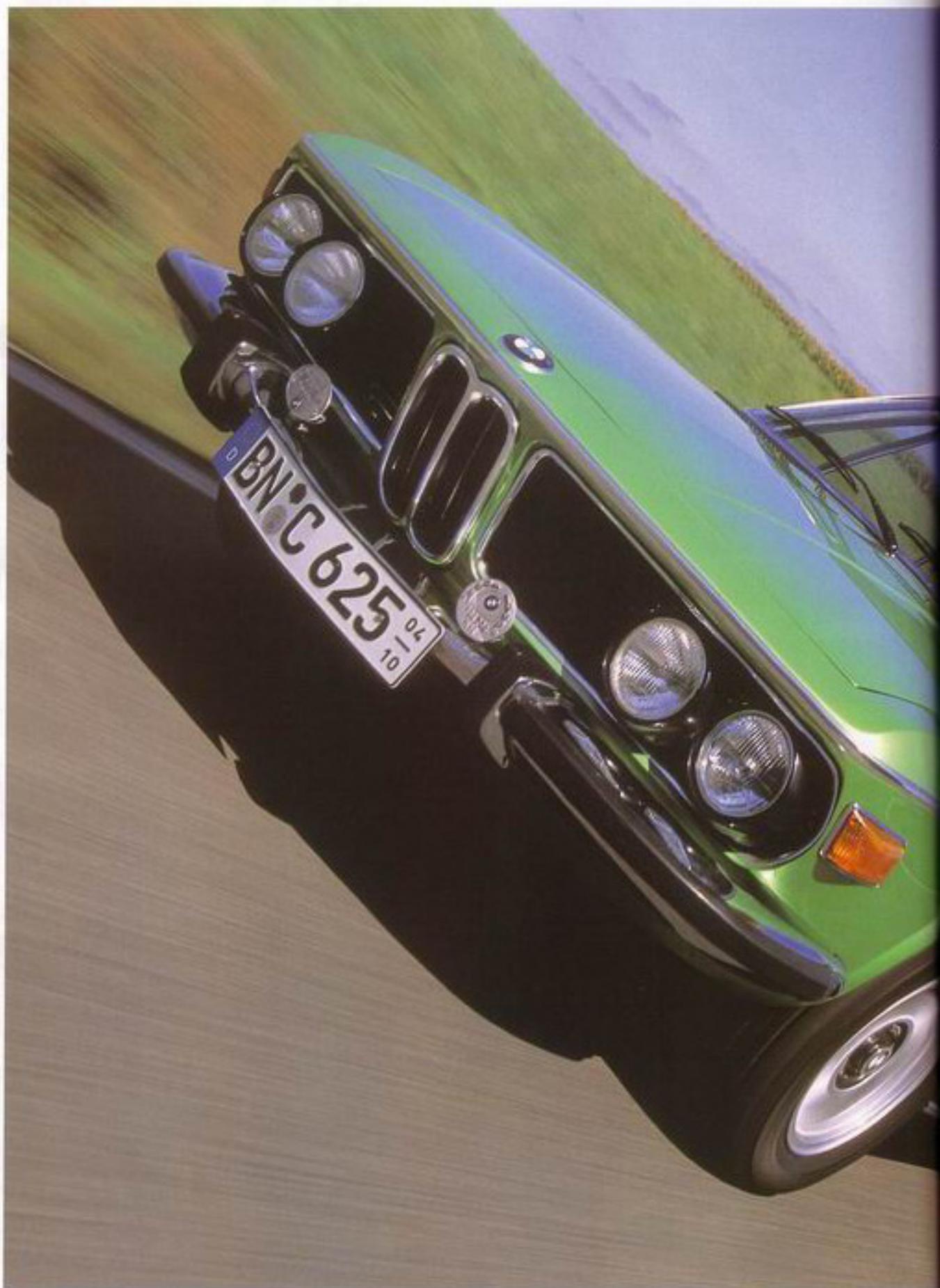
BMW war nur geringfügig betroffen, dennoch wurde im Jahr 1974 die Produktion der gerade neu entwickelten 2002 Turbo und 3.0CSL eingestellt. Zur gleichen Zeit stellte BMW einige verbrauchsgünstigere Modelle vor. Eines war der 518, ein 90 PS (bhp – british horse power?) Hammer, der sich später als sehr erfolgreich für BMW herausstellte – er wurde in drei verschiedenen Versionen über 11 Jahre lang gebaut, gleichzeitig konnte der spätere 518i recht gut verkauft werden.

Das zweite Modell war der 2.5CS, das hier abgebildete Fahrzeug. Die Produktion begann im Jahr 1974, wurde aber bereits 1976 mit den verbliebenen E9-Coupés und nach 844 Stück wieder eingestellt. Das bedeutet, daß es seltener ist als der CSL. Und wenn es auch nicht in der gleichen Liebhaber-Liga spielt so ist es doch ein CS-Coupé und ein Meisterstück in Sachen Styling. Es wurde ausschließlich auf dem europäischen Festland verkauft und so ist es eher wahrscheinlich, dass Sie es noch nie gesehen oder auch nur davon gehört haben.

Wie ist der 2.5 CS also entstanden? Ein Blick auf seine Fahrgestell-Nummer enthüllt die Legende des 3.0 CS, was im Grunde bedeutet, daß 844 Stück 3.0CS Coupés das Fließband verließen und mit dem 150 PS-Motor der 2500-Limosine ausgerüstet waren. Immerhin besitzt er die gleichen Maße und das gleiche Gewicht und mit 150 PS und 155 Pound x Foot Drehmoment, mit dem das Fahrzeug von 1.350 KG Gewicht vorangetrieben wird, war die Leistung nicht so schlecht. Es war ein Fahrzeug, das besser zum dahin gleiten geeignet war als für die Jagd auf Porsche.

Das Problem mit dem 2.5CS war das gleiche wie mit jedem anderen 70er-Jahre-Auto und insbesondere wie das jedes CS Coupés. Die Autohersteller bekamen den Rostschutz nicht in den Griff und das CS Coupé nahm dies recht übel – nicht ganz so schlimm wie manches italienische Metall dieser Epoche aber auch nicht weit davon entfernt.

Im Alter von 10 Jahren war der durchschnittliche CS schrottreif und die Reparatur von verrotteten inneren Kotflügeln (inner wings?) machte es notwendig, die aufgeschweißten und extrem teuren äußeren Kotflügel abzutrennen. Aus diesen Gründen wurden die meisten Fahrzeuge verschrottet aber aus mir unverständlichen Gründen haben einige Exemplare überlebt.



Christoph Bier, ein CS-Liebhaber aus einem kleinen Ort nahe Köln in Deutschland, hatte Glück, solch ein Exemplar zu finden. Aus dem Baujahr 1974 war es bestückt mit mageren

6-Zoll Reifen im Alpina-Stil. Um die Kosten zu senken und so die 150 PS bezahlbar zu machen, war der Basis 2.5 CS mit Stahlfliegen ausgestattet sowie mit handgekurbelten vorderen und hinteren Seitenscheiben, ohne Servolenkung und mit einem kleineren Werkzeugsatz als andere Coupés. Und die Leistung? Wie gesagt, es war keine Rakete aber es schaffte immerhin 125 Meilen pro Stunde mit der zuletzt verbauten Maschine des 2500. Die Beschleunigung lag für 0 - 60 Meilen pro Stunde bei fairen 9,5 Sekunden, eine Marke, die natürlich von Fahrzeugen wie dem 3.0 Capri und dem Alfa 2000GTV unterboten wurde. Aber dieses Auto wurde eher wegen seines Stils gekauft.

Christoph's Auto war aus erster Hand, der Vorbesitzer war ein BMW-Händler, der es kosmetisch gut gepflegt hatte. Aussen war es in erstklassiger Verfassung, weil es wenige Jahre zuvor komplett neu gespritzt worden war und das Taiga Grün sah immer noch perfekt aus.

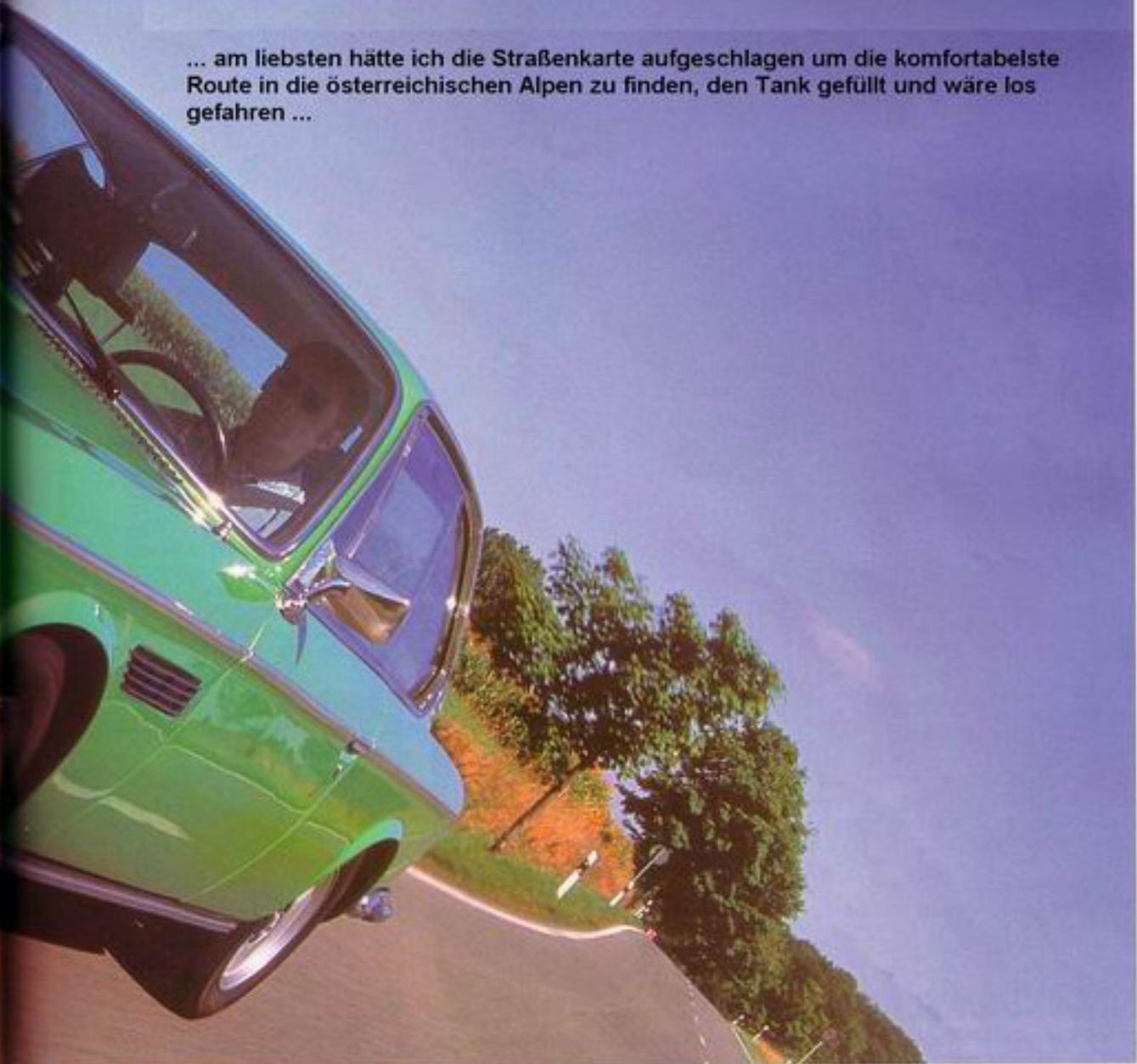
Mit einer Laufleistung von nur 100.000 km hatte es auch noch einen guten Klang. Das schwarze Velour-Interieur war exzellent und insgesamt sah es aus wie ein recht ordentliches Auto. Es war auch nicht teuer gewesen aber wenn man sich gründlicher damit beschäftigte, traten doch erhebliche Rostschäden zutage

(Seitenschweller innen & außen an der linken und rechten Seite, Stellblech hinter dem linken Rücksitz, innen Kotflügel hinten links, beide vorderen Bodenbleche, Tank und Reserverad Mulde)

Christoph trennte die verrosteten Teile heraus, schweißte neue Bleche ein, bearbeitete die Schweißnähte mit dem Schleißgerät und bearbeitete solche Teile zuletzt so, daß man von den Reparaturen keine Spur mehr sieht. Die Bremsanlage wurde komplett überholt, neue Reifen montiert und das ganze Auto von vorn bis hinten einer kompletten Generalüberholung unterzogen. Das Luftfiltergehäuse wurde abgenommen und von alter Farbe befreit bevor es mit neuer Farbe versehen wurde und Christoph hat eine erhebliche Anzahl von Stunden daran gesetzt, Teile zu entfernen, zu säubern, sie neu zu spritzen um sie wieder perfekt zusammen zu setzen. Das Ergebnis ist ein Auto, welches keinen Pokal am „Pebble Beach“ gewinnen würde, aber was in wirklich erstklassiger Form und so gut wie neu ist.

Die Kurbeln der Seitenscheiben wurden ersetzt durch elektrische Hebemotoren, nagelneu gekauft von BMW. Neu waren die CS Fenster-Hebemotoren nicht besonders schnell und nun sind einige etwas müde geworden und brauchen ein wenig Hilfe wenn sie schließen. Zum Glück wurde dieses Fahrzeug mit Servolenkung ausgestattet zusammen mit dem Favoriten unter den Musikanlagen der 70er-Jahre, dem Becker Mexico. Wäre es ein Auto aus den 80er Jahren gewesen, hätte ich auf ein Blaupunkt oder ein BMW Bavaria-Gerät bestanden, aber das Mexico war das ultimative Gerät seiner Zeit. Bis zum heutigen Tag stellt Becker ein Radio her unter dem Namen Mexico und es ist immer noch ein erstklassiges Stück Ingenieurskunst.

... am liebsten hätte ich die Straßenkarte aufgeschlagen um die komfortabelste Route in die österreichischen Alpen zu finden, den Tank gefüllt und wäre los gefahren ...





... 2.5 CS zu fahren ist wie fettarme, cholesterinfreie Leichtkost für die weniger Wohlhabenden ...

Den 2.5 CS zu fahren ist wie fettarme, cholesterinfreie Leichtkost für die weniger Wohlhabenden. Dies war ein Auto für solche, die nicht nur Geld für Benzin sparen wollten (tatsächlich war es nicht sparsamer als ein 3-Liter-Auto) sondern die ihr Budget bis aufs Äußerste ausreizen (heißt offenbar, die die Gesamtkosten drücken wollten). Mit DM 28.500,- war es mehr als DM 3.000,- billiger als der 3.0CS Automatic, so daß es bezahlbar war für solche, die sonst einen 2002Ti Lux mit Extras gekauft hätten.

Die Leistung ist nicht atemberaubend - Gelassenheit ist hier das Motto - aber der 2.5-Motor ist der sanfteste von allen M30-Abkömmlingen und die geringere Übersetzung verbirgt das Manko an Drehmoment. Es fährt nicht schnell aber es fährt sicherlich sehr angemessen so dass man mit allen vier Fenstern heruntergelassen, mit dem kräftigen Klang der Auspuffanlage kombiniert mit dem Winseln der M30er Nockenwellenkette und dem sonoren und kultivierten Klang des 6-Zylinders den ganzen Tag fahren könnte, ohne sich zu langweilen.

Das Handling des CS Coupé war immer bemerkenswert. Die meisten zeitgenössischen Autotester meinten, die E3-Limousinen seien ein wenig besser, mehr am Limit komponiert gewesen (meint offenbar, sie waren sportlicher). Der Grund war, dass die E3 einen längeren Radstand und eine breitere Spur hatten. Der 2.5CS hatte keinen hinteren Stabbi, aber Christoph hat einen eingebaut von einem 3-Liter Auto - man würde es nicht bemerken bis man ihn fährt. Tatsächlich ist das Handling CS Coupé OK. Jawohl, die Lenkung fühlt sich ein wenig schwammig an und sie rollt etwas aber das Auto scheint überhaupt nicht zu untersteuern und es fährt präzise wohin man es lenkt. Außer daß sie auf der Geraden ein wenig schwammig ist verleiht die Lenkung einen sehr guten Fahrkontakt. Das Auto rollt schön und die Bremsen greifen gut.

An dem heißen, sonnigen Tag als wir das Auto fotografiert haben, hätte ich am liebsten die Straßenkarte aufgeschlagen um die komfortabelste Route in die österreichischen Alpen zu finden, den Tank gefüllt und wäre los gefahren. Könnte es eine bessere Empfehlung geben als dies?

Tech Spec

Engine

2494cc BMW M30 six-cylinder, 9:1 compression, twin 32/40 INAT Solex carbs. Power: 150 bhp at 6000 rpm

Transmission

Getrag 262/9 four-speed manual transmission with 3.64 final drive

Suspension

Standard front MacPherson and rear semi-trailing arm suspension but retro fitted, 3-litre rear anti-roll bar

Brakes

Four-wheel disc brakes, single servo (LHD)

Wheels & Tyres

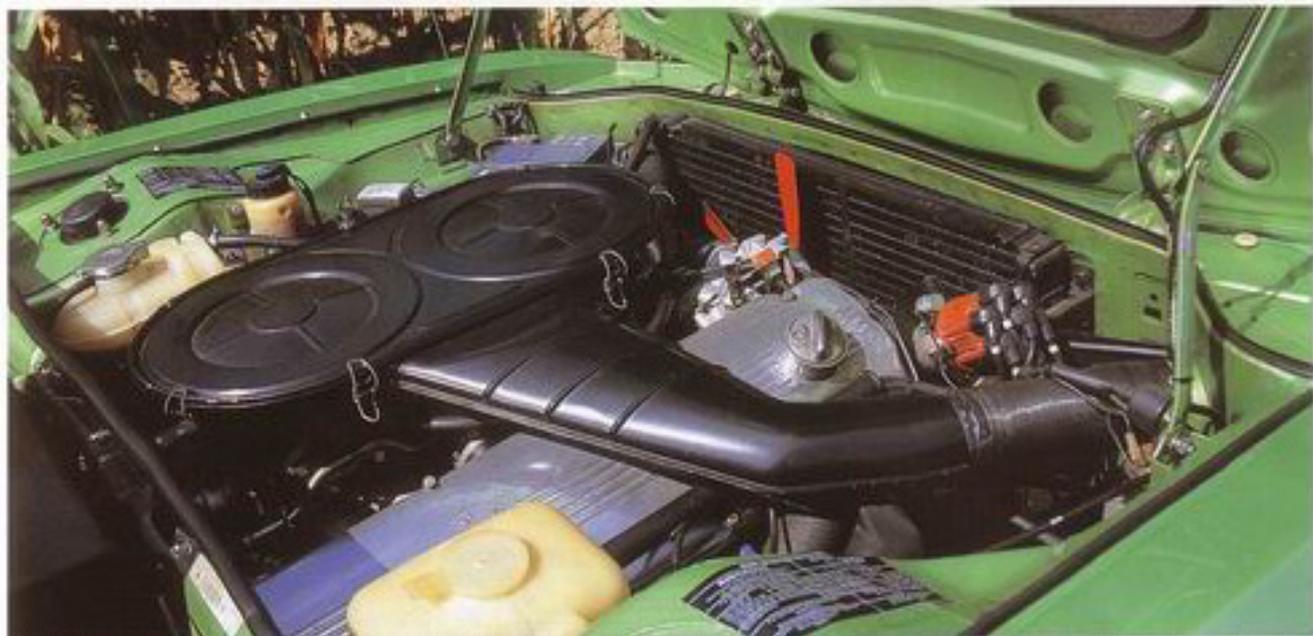
6x14 inch BMW alloy wheels with 195/70 tyres

Body

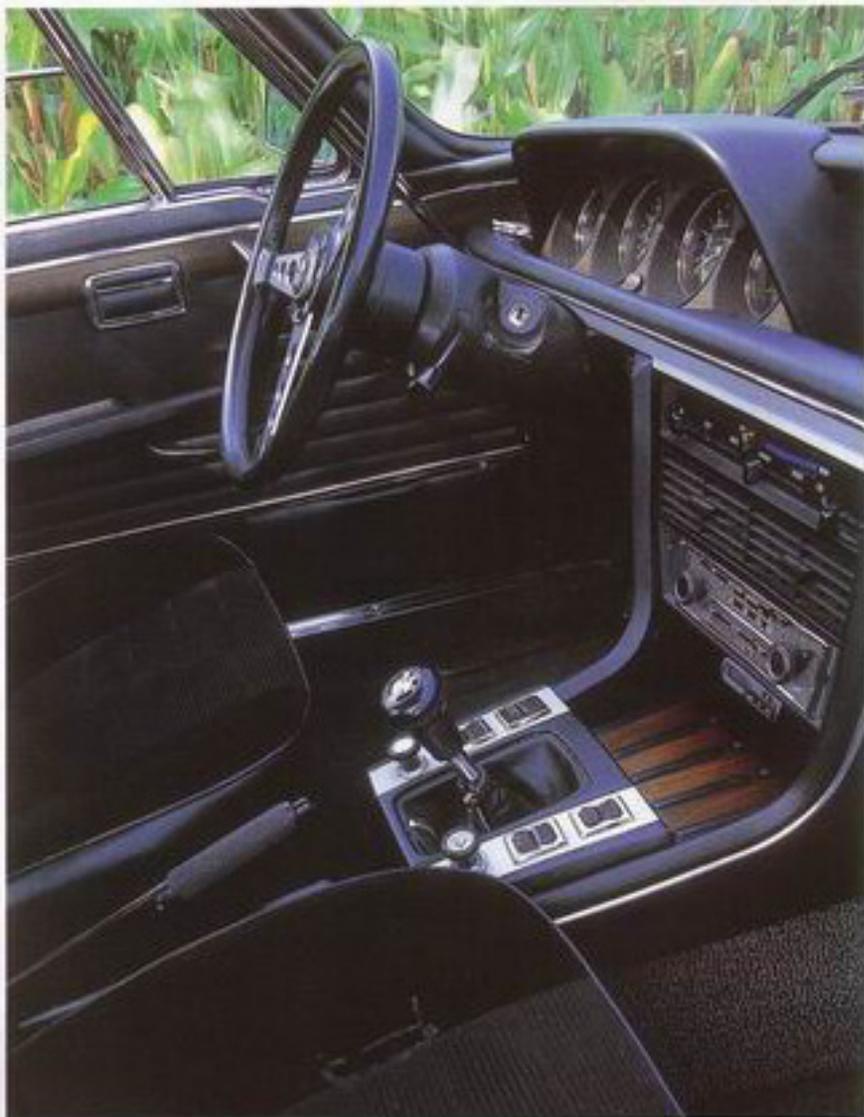
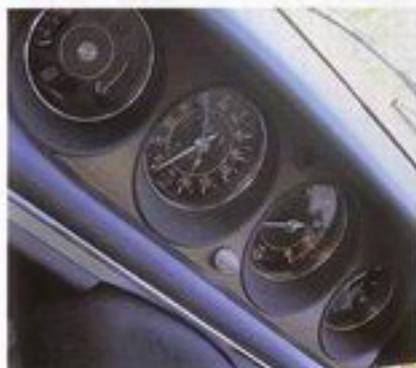
Original Taiga Green CS Coupe, retro fitted electric windows

Interior

Original CS Coupe trimmed in black velour, Becker Mexico radio



M30 2.5 straight-six replaced bigger 3-litre unit in just 844 cars on the production line. The reason? BMW wanted to build an economy version after the 1973 OPEC fuel crisis.



Cloth velour interior was in excellent condition but to make the car cheap it lacked a few niceties. Owner Christoph Bier installed electric windows but the Becker Mexico tape deck was an original fitting.