

RESTAURIERUNG BMW 2000 CS

WEISS-BLAUES WUNDER

Als üble Roster sind die BMW-Coupés bekannt. Dieses Exemplar jedoch zeigte
anderes: Es bot Michael Ulbig die ideale Basis für eine Rolling Restoration.





Das passende Nardi-Lenkrad mit seinem großen, schlanken Kranz aus Holz ist längst eine Rarität. Gemeinsam mit dem Blaupunkt Frankfurt und vier elektrischen Fensterhebern rundet es den mondänen Sport-Appeal des 2000 CS perfekt ab

WIR HABEN NICHT viel erwartet, sagt Michael Ulbig heute, wenn er von der Tour im Januar 1999 berichtet. Mit zwei Bekannten war er damals von München nach Kist bei Würzburg gefahren. Sehnsüchtig erwartete sie dort bereits ein Antiquitätenhändler.

Der Mann hatte genug von seinem Auto, das er einst als Zugabe zu zwei barocken Wellenschränken erhalten hatte. Schon über ein Dutzend Jahre stand der Wagen. Nie war der Motor richtig gelaufen, und nur ab und zu hatten es örtliche BMW-Händler in ihren Schauraum gerollt – als Lockvogel bei Modellpräsentationen.

Wäre das nicht für die Tochter der ideale Schick? Eine charmante Idee, typisch Vater.

Doch vor den Clubs der Stadt fürchtete die Tochter in dieser abgetakelten Antiquität beißenden Spott. Danke, eher nicht.

Ganz anders sah das Ulbig. Der Augenarzt und Professor an der Münchner Uniklinik war auf der Suche nach einem der frühen Coupés, die BMW 1965 auf der Basis der Neuen Klasse realisiert hatte. Es waren elegante Wagen mit Noblesse und ohne billigen Glitzer.

In die Prospekte ließ BMW damals gewichtige Statements drucken: „Der Besitz eines BMW 2000 CS wird das Privileg jener Autofahrer sein und bleiben, die es gewohnt sind, ihre Wahl unter den Spitzenautomobilen der Luxusklasse zu treffen, die aber nicht auf das erregende Erlebnis sportlichen

Fahrens verzichten wollen.“ Dabei arbeitete nur ein Vierzylinder unter der Haube.

Michael Ulbig mochte BMW schon als Kind, sein Vater war dafür verantwortlich. Der hatte 1964 einen 1800 gekauft, jene agile Limousine, mit der die Neue Klasse auf stolze 90 PS kam. Auf den bundesrepublikanischen Autobahnen der Mittsechziger war das eine Ansage: „Als Bub habe ich dem Vater immer über die Schulter geschaut“, so Ulbig. „Ich wollte sehen, wenn die Nadel über 180 steht.“ Dazu kam der kernige, etwas raue, stets unverwechselbare Klang des BMW-Vierzylinders. „Diesen M10-Sound habe ich seither im Ohr“, sagt er.

Verschiedene BMW fuhr sein Vater in Folge, doch immer Limousinen, der Familie

Beinahe ein Scheunenfund

Es stand lang, das Coupé. Nur drei Vorbesitzer gab es. Beim Ortstermin zeigte es sich mit Unterbodenschutz und einem schlecht reparierten Unfallschaden, war aber komplett



Detailarbeit an der Schnauze

Nach dem Trockeneisstrahlen folgte eine partielle Entlackung der Frontscheibe, die eine Überarbeitung nötig hatten. In der Frontscheibe fanden sich Schweißstellen einer alten Unfallreparatur

Wasser marsch

Weil der Wasserablauf mitten im Schweller endete, kann der Rost nicht wundern. Zudem hatte Karosseriehersteller Karmann die Hohlräume nicht konserviert – Ulbig fand viel nacktes Blech



Zurück zur alten Form

Mit eigens angefertigten Blechen erhielt der 2000 CS wieder seine Kontur am linken Seitenteil. Den ausgebohten und sauber gerichteten Radlauf brachte zuletzt Zinn in Form

DATEN & FAKTEN

BMW 2000 CS

Baujahr: 1966

Präsentationsjahr: 1965

Neupreis: 17 500 Mark (1966)

Motor: Wassergekühlter Reihenvierzylinder

Hubraum: 1990 cm³

Leistung: 120 PS bei 5500/min

Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h

Clubs und Spezialisten: BMW V8-Club, Sektion Neue Klasse, Bernd Genz, Telefon 01 75/8 92 55 89, www.neueklasse.de; BMW Veteranen-Club Deutschland, Telefon 0 27 72/ 4 12 22, Fax 0 27 72/4 14 02, www.bmw-veteranenclub.de

Literatur: Walter Zeichner, BMW Coupés, erschienen in der Reihe BMW Profile, Band 7 (Heel, 2003); BMW Mobile Tradition, Die ideale Linie – BMW Coupés – Tradition der Eleganz 1938 bis 2006 (Heel, 2006)

Restaurierung

Kaufjahr/-ort: 1999 in Kist bei Würzburg

Kaufzustand: Gebraucht, mit Standschäden. Motor lief schlecht. Unfallschaden links

Vorgeschichte: Im August 1966 von BMW-Händler Schorsch Meier an einen Kaufmann nach Garmisch-Partenkirchen verkauft. 1967 gelangte das Coupé nach Ingolstadt, später nach Würzburg

Restaurierungsumfang: Nach einer Überholung von Motor, Getriebe und Fahrwerk fuhr Michael Ulbig das Coupé, bevor er die Karosseriesanierung startete. Den Unterbodenschutz ließ er mit Trockeneis strahlen, anschließend neue Bleche einschweißen. Das Coupé erhielt nur eine Teillackierung, im Inneren wurde das Velours der Sitze durch originales Material ergänzt.

Restaurierungsdauer: Sechs Jahre

Fachkundige Unterstützung und Ersatzteil-Lieferanten: Walloth & Nesch, BMW Mobile Tradition (Ersatzteile); Robert Mayr, Bobingen (mechanische Arbeiten); Fritz Wallner, München (Vergaser); Autosattlerei Hanika, München; Classic Auto Radio Station, München; Reifen Treffer, Karlstfeld (Reifen und Räder); Stefan Schützenhofer, Fachbach (Batterie)

Zustandsnote nach Restaurierung: 2+

Marktwert: 25 000 Euro

wegen. Dass sie einst bei einem BMW-Händler bewundernd vor einem 2000 CS standen, daran erinnert sich Michael Ulbig noch. Er selbst fuhr später einen 2002, dann einen 320 und 323i. Ende der Achtziger orderte er bei seinem Händler einen Z1. Zwei Jahre hatte er auf den Roadster warten müssen, doch er besitzt ihn heute noch. „Irgendwann“, so Ulbig, „haben mich dann neue Autos nicht mehr so fasziniert wie früher.“

Zeit für etwas Neues: ein altes Auto. Doch Schrauber-Erfahrung hatte der Augenarzt kaum. Sie zu bekommen ist auch schwierig in einem Beruf, bei dem es auf penible Sauberkeit ankommt. Unter ölig-schrundigen Händen fühlt sich kein Patient wohl. Schon deswegen suchte der Netzhaut-Spezialist nach einem Wagen mit solider Substanz: „Ich wollte das Auto nicht völlig zerpfücken müssen.“

Auf dem Weg nach Kist jedoch, damals im Januar 1999, glaubte er noch nicht an einen raschen Erfolg, auch wenn die Kleinanzeige das Coupé als „wie neu“ beschrieb. Der 1966 gebaute 2000 CS war der erste Wagen, den er sich ansah. „Wir waren uns recht sicher“, sagt er, „dass uns dort nicht viel mehr als eine Tüte Rost erwartet.“

Doch es kam anders. Zwar kämpfte sich der Vierzylinder mehr durch die Takte als dass er lief, das Getriebe ließ sich kaum schalten, dazu schwamm der Wagen durch Kurven, wenn er nicht dabei auf steinbarten Reifen quietschend wegrutschte. Aber er schien original und komplett zu sein, mit gutem Chrom und Holz. Rund 88 000 Kilometer zeigte der Zähler und im Pappbrief standen nur zwei Vorbesitzer.

Doch das sind Banalitäten, wenn es um eine Karosserie wie die des 2000 CS geht. Karmann hatte die Blechhüllen einst recht sorglos im Lohnauftrag für BMW zusammengeschweißt. Nichts schützte ihre Hohlräume vor Rost. Ob dieses Exemplar die Zeiten ohne tief greifende Schäden überlebt hatte, war für Ulbig schwer festzustellen, weil es im Parterre rundum eine Schicht aus längst altersstarrtem Unterbo-



Das Velours konnte Michael Ulbig nur retten, weil er gebrauchte Sitze dazu kaufte





Für Detail-Liebhaber: Das Blaupunkt Frankfurt trägt originale Coupé-Knöpfe

Filigran, doch nicht verspielt gibt sich der 2000 CS auch im Abschluss



**„ICH WOLLTE KEIN ÜBERRESTAURIERTES AUTO.
ES SOLLTE SEINEN EINSTIGEN CHARME BEHALTEN**

Michael Ulbig, München





„DIE KOMBINATION AUS CHAMONIXWEISS MIT BLAUDEM VELOURS WAR SEHR TYPISCH FÜR DAS BMW-COUPÉ“



Der 2000 CS flirtete mit Sport und Luxus zugleich. Zwei Solex-Doppelvergaser gehörten ebenso zum Standard wie elektrische Fensterheber für die hinteren Scheiben. Wer auch vorne auf das Kurbeln verzichten wollte, zahlte 390 Mark Aufpreis.



Ein Loch im Boden

Rund um das Ablaufloch im Fahrerfußraum hatte der Rost gewütet, sich aber unter Dämmmaterial und Unterbodenschutz gut verborgen. Die Schweißarbeiten hielten sich dennoch



Es dauerte, bis er lief

Auf die Vergaser tippt alle Experten, weil der Motor kraftlos lief. Da sie waren nicht allein verantwortlich: Die Steuerkette war um einen Zahn versetzt eingebaut worden

denschutz trug. Sichtbar war allein ein schlammig hingebogenes linkes Seitenteil, wo ein Unfall seine Spuren hinterlassen hatte. Trotzdem griff Michael Ulbig, getrieben von Optimismus, kurzerhand zu.

In München leitete er die erste Runde des Projekts ein. Nach einer gründlichen Technikkur bei der BMW-Niederlassung stoppte der 2000 CS dank neuer Radbremszylinder und Druckschläuchen wieder nach Wunsch, die Antriebswellen waren repariert, Vergaser und Zündung eingestellt, neue Michelin XAS montiert. Jetzt trug das Coupé ein H-Kennzeichen. Nur der Motor wollte nicht auf Touren kommen. Lustlos spuckte der Vierzylinder weiter vor sich hin und Michael Ulbig erinnert sich: „Bei Papas Autos war das völlig anders.“

Ein befreundeter Schrauber demonstrierte den Zylinderkopf. Ulbig assistierte ihm. Sie fanden schnell eine Erklärung für das Formtief: Die Kette saß um einen Zahn versetzt, was die Steuerzeiten gehörig durcheinanderwirbelte. Im gleichen Zug erhielten die Ventile neue Schafhdichtungen, was das Bläuen beim Gaswegnehmen beendete. Die maladen Solex-Vergaser ersetzte Michael Ulbig durch solidere Exemplare, die der Spezialist Wallner gründlich überholte.

Auch das Langhals-Getriebe kam nun an die Reihe. Mit neuen Synchronringen und Lagern hatte Ulbig gerechnet, doch auch die Schafmuffen samt Führungen waren verschlissen. Das Problem dabei: Man muss Ersatz erst finden, was auch für die Druckplatte gilt. Für später gebaute Coupés, die mit Getrieben des 2002 ausgestattet sind, ist es deutlich einfacher.

Eine Rundumkur erhielt auch das Fahrwerk. Neue Gummis und Traggelenke nahmen das Spiel, dazu tauschte Ulbig vorne die Federbeine und hinten die Stoßdämpfer. Mit Glück trieb er zudem einen Satz Drehstabstabilisatoren auf, für die BMW damals 75 Mark extra nahm. Mit ihnen zirkelt das BMW Coupé wieder so überzeugend durch Kurven wie einst, als es für auto motor und sport das Referenzfahrwerk stellte. Bereits im Sommer 2000 gelang

Ulbig eine Tour nach Sylt und zurück, pannenfrei.

Doch es blieb die Sorge um das Blech. Michael Ulbig startete diesen Teil seiner Rolling Restoration bei einem Trockeneisstrahler, der das Coupé vom spröden Unterbodenschutz befreite. Die offen gelegte Bilanz: Lochfraß in den Schwellenden und im Fahrerfußraum, zum bekannten Unfallschaden addierte sich ein Unbekanntes im Bereich der Frontschürze. Ein gutes Stück Arbeit, aber kein Fass ohne Boden, weil sich berühmte Schwachstellen wie die Kastenträger unter den Korflügeln zum Glück als unversehrt erwiesen.

Michael Ulbig entschied sich für eine Teillackierung. Neues chamonixweiß tragen heute nur die Schnauze und die linke Seite, zudem der Unterboden. Details wie die Zierleisten an den Türen sitzen wieder feiner gerichtet, die Regenleisten an der Dachlinie sind dagegen neu. „Beim BMW-Händler kosten sie nur etwa die Hälfte dessen, was im Internet verlangt wird“, sagt er.

Virtuelle Marktplätze waren dennoch eine wichtige Teilequelle. Zum Beispiel für Sitze aus Schlachtfahrzeugen, die das richtige dunkelblaue Velours tragen, aus dem ein Sattler die Bezüge des Fahrersitzes neu nähte. „Der Mann arbeitete exzellent“, so Ulbig: „Es war mir wichtig, das originale Velours zu erhalten.“ Dazu passt das seltene Nardi-Lenkrad, das in Kranzstärke wie Durchmesser korrekt ist, so perfekt wie das Blaupunkt Frankfurt mit Sendersuchlauf.

„Schön, dass es im Zeitalter der Normung und Massenproduktion noch Dinge gibt, die den Charakter des Einmaligen in sich tragen“, klopfte sich 1966 BMW im Prospekt auf die Schulter. Diesen Auftritt wollte Michael Ulbig bewahren: „Bis ins Detail sollte das Coupé ehrlich bleiben.“

Das ist ihm mit seinem chamonixweißen 2000 CS ohne Zweifel gelungen. Straff und direkt gibt sich der BMW, aber nie zu hart. Sondern wunderbar ausgewogen.

TEXT: **Thomas Wirth**
FOTOS: **Sabine Hofmann**

EXPERTEN-TIPPS

„Oft ärgern Rost und schlechte Schweißarbeiten“

Ein großes Herz brauche es für die Vierzylinder-Coupés von BMW, schrieb Motor Klassik bereits vor zehn Jahren in einer Kaufberatung, – und viel Mut. Wuchernder Rost hatte die Zahl der Coupés früh dezimiert. Karosserie-Spezialist Karmann hatte sie einst gefertigt, ohne in Korrosionsschutz zu investieren. Ein großer Erfolg gelang den Zweitürern mit den charakteristischen Schlitzaugen nicht: Wer heute einen sucht, muss sich aus dem kläglichen Rest von 8883 gebauten 2000 CS bedienen. Der 20 PS schwächere 2000 C, den es auch mit Automatik gab, kam sogar nur auf 2837 Einheiten. Abgelöst wurden die 2000er schon 1968 vom 2800 CS, der mit seinem agilen Sechszylinder trumpfte. Gut erhaltene oder sanierte 2000 C und CS sind selten und die Kosten einer Restaurierung übersteigen auch heute noch oft den Marktwert.

Die typischen Schwachstellen

- Rost, das üble Thema: Die Kastenträger hinter den vorderen Kotflügeln gelten als Kernproblem der Coupés; werden aber vom Radhaus und verschweißten Kotflügel verborgen. Ihr Zustand lässt sich von außen nur erahnen. Korrosion findet sich zudem oft an den Federbeindomen und im unteren Bereich der A-Säulen, ebenso an den Schwellern, den hinteren Radläufen und dem Heckblech. Auch die Bodenbleche lohnen einen Blick.
- Der Motor dagegen sorgt nur dann für Probleme, wenn er hohe Laufleistungen absolviert hat oder schlecht gewartet wurde. Das BMW-typische Bläuen lässt sich durch neue Ventilschafhdichtungen und Kolbenringe meist beheben. Aufwändig zu sanieren sind die zwei Solex-Doppel-Flachstromvergaser des 2000 CS. Für das frühe Getriebemodell („Langhals-Getriebe“) ist zudem die Ersatzteillage kritisch.
- Die Versorgung mit Blech- und Zierteilen ist sehr problematisch. Hier helfen nur Kontakte und Geduld bei der Suche. Und ein ausreichendes Budget.