

„Sparmodell?“ - BMW 2,5 CS E9 Coupe 1974



Christian Ott aus dem Innviertel hat einen sportlichen Youngtimer gesucht. Ein angebotener B-Kadett hat aber seine innere Überzeugung bestätigt: so was will er nicht. Der B-Kadett repräsentierte ja die untere Mittelklasse und war seinerzeit als Altherrenauto verschrieben. Was aber insofern ad absurdum geführt wurde, weil ausgerechnet der Vater des Anbieters einen CS in der Garage stehen hatte, der dort völlig überflüssig geworden war. Christian hat den CS spontan gekauft, was er heute zwar nicht direkt bereut, sich aber dennoch unsicher ist, ob er es noch einmal tun würde. Der Verkäufer hat an dem Wagen nämlich immer nur so viel getan, um gerade halt noch einmal das Pickerl zu bekommen. Was für Christian bedeutete, dass er zwei Jahre an dem Wagen nichts anderes getan hat als an ihm herum zu schweißen.

Das passt aber auch zu der Typengeschichte des Wagens: die Karosserie wurde ja bei Karmann gebaut und die 900 von BMW in Auftrag gegebenen Stück stand damals in dem Ruf, dass sie vorne schon zu rosten beginnen, während hinten noch geschweißt wird. Der 2,5 CS basiert auf dem 3,0 CS

und verdankt seine Entstehung der Ölkrise – der zufolge das BMW Management ein etwas verbrauchsärmeres Modell mit reduzierter Ausstattung ins Programm bringen wollte. Ungeachtet dass er ein „Sparmodell“ ist, liegt und geht der Wagen richtig gut, sagt Christian.

Die CS Reihe hört auf den werksinternen Code E9, steht als Kürzel für Coupe Sport und stellt eine Variante der E3 Linie vor. Begonnen hat die Geschichte dieser eleganten Autos mit abgeschrägtem Bug und Heck im Dezember 1968 mit dem 2800 CS. Wie seine Nachfolger hatte der schon den Sechszylinder-Vergasermotor, der 170 PS an die Antriebsräder lieferte und ihn gut 200 Km/h schnell machte. Abgelöst wurde er im April 1971 vom 3.0 CS, den es bald auch in einer Version mit Dreigang-Automatikgetriebe und einer weiteren mit Jetronic Saugrohreinspritzung gab, welche die Leistung auf 200 PS und die Spitze auf 220 Km/h steigerte – und dafür sorgte, dass der schnittige Zweitürer für den Galopp von 0 auf 100 Km/h nur 7,7 Sekunden brauchte.



In der Bezeichnung CSL (das L steht für Leichtbau, nona ...) gab es auch Variante mit einer Homologation für den Tourenwagen-Rennsport. In Zusammenarbeit mit dem Tuningspezialisten Alpina entstanden 169 3.0er, deren Leistungssteigerung ausschließlich durch eine Abmagerungskur erreicht wurde. Karosserieteile aus Leichtmetall und Scheiben aus Plexiglas senkten sein Gewicht auf 1165 Kg, 1972 wurde auch den CSL 3.0ern die Jetronic Einstritzung vergönnt. Die Rennversion bekam 1973 ein neues, aerodynamisches Styling mit so viel Flügel, dass der Wagen den Spitznamen „Batmobil“ verpasst bekam. Diese Variante war das erste Modell, dass von der neugegründeten BMW

Motorsport GmbH eingesetzt und mit den Farben der bis heute verwendeten Corporate Identity gekennzeichnet wurden: jeweils ein hellblau-, dunkelblau-, roter Schrägbalken vor einem grauen M. Die GmbH als auch der CSL 3.0 sind untrennbar mit großen Namen wie dem Rennleiter Jochen Neerpasch oder Fahrern wie Hans-Joachim Stuck oder Chris Amon verbunden – und natürlich mit dem unverwüstlichen Österreicher Dieter Quester.

Insgesamt 30.546 Einheiten des E9 Coupes wurden bis 1975 gebaut (und 1976 von der 6er Baureihe E 24 abgelöst). Mit Ausnahme des CSL bleibt der 2,5 CS zwar nicht der beliebteste, aber der seltenste ...





