

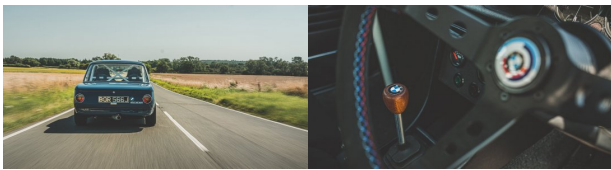
CLASSIC DRIVER

Was würden wir nicht alles tun, um diesen ungestümen BMW 2002 zu besitzen!

Lead

Der Besitzer dieses BMW 2002 aus den siebziger Jahren brauchte fünf Jahre, mehr Engagement als bei den Brexit-Verhandlungen und verrückterweise auch noch den Wintergarten seiner Familie, um seinen Traumklassiker zu bauen. Die britische Hitzewelle kam gerade recht für eine wohlverdiente Ausfahrt.

Will Beaumont würde gerne von sich behaupten, dass er sein Leben lang eine Liebe zur Marke BMW gepflegt hat, aber das entspräche nicht ganz der Wahrheit. Aber mit dem BMW 2002 in Riviera Blau, den der 32-jährige selbständige britische Motorjournalist seit sechs Jahren nach eigenen, strengsten Vorgaben aufbaut, hat er eine persönliche Beziehung.



„Ich entstamme einer Familie von in der Wolle gefärbten Autoliebhabern – mein Vater besitzt einen Alfa Romeo GTV aus den frühen siebziger Jahren und einen Lotus Sunbeam“, erzählt er. „Dieser Typ von nicht mehr ganz jungem, heckbetriebenem Vierzylinder mit zwei Vergasern und vier Türen war immer Teil meiner Kindheit und Jugend. Er wurde zum Vorbild für mein eigenes perfektes Auto.“

Es war also kaum überraschend, dass Beaumont, als er nach seinem ersten klassischen Auto suchte, genau diese Kriterien anwandte. Allerdings war das Problem, dass Autos, die zu diesem Raster passten wie zum Beispiel ein Alfa Romeo GTV oder Ford Escort zu teuer waren. Er entschied sich schließlich für einen ordentlichen BMW 1602: Eine Wahl, die ihn auf eine zehn Jahre währende Reise zur Erfüllung seiner Vision eines perfekten Klassikers führen sollte.

Im Lauf der nächsten Jahre führte Beaumont seinen braven BMW bei jedem Wetter aus und schmiedete so eine Verbundenheit mit einem Auto, die nur durch so viel täglichen Gebrauch und emotionaler Zuwendung entsteht. Und er erforschte jeden Zentimeter seines 1602 so gewissenhaft, dass er selbst das eine oder andere Element des BMW selbst modifizieren konnte und sich schließlich so auch alles selbst beibrachte, was er über Technik und Mechanik wissen musste.



Nachdem er die Karosserie eines BMW 2002 mit runden Hecklampen gefunden hatte und alle Teile seines anderen Autos übertrug und einbaute, musste Beaumont leider eine bittere Erkenntnis akzeptieren: Sein ganzer Stolz war eher ein *Fun Car* fürs Wochenende und alles andere als ein *Daily Driver*, der auch Langstrecken bewältigte. Er befreite den 2002 von der täglichen Fron. Aber vor sechs Jahren fand er, dass sein Liebling dringend gepflegt und wieder zum Strahlen gebracht werden sollte. Statt nur wie zunächst geplant die Teile zu lackieren, die eine Auffrischung brauchten, fand Beaumont, dass es an der Zeit war, das blanke Metall selbst zu spritzen.

„Ich habe Riviera Blue gewählt, ein Ton, der zwar nicht zur originalen Farbpalette dieses Autos gehört, aber durchaus typisch bei BMW der siebziger Jahre war. Ich hatte viele Jahre schon ein Foto von einem Hot Rod-Porsche 911 auf meinem Schreibtisch – ein dunkleres Taubenblau mit zwei weißen, pulverbeschichteten Endrohren, das meinem ähnelte. Es sah so wunderbar böse aus, und es war mein Glück, dass es bei BMW einen ganz ähnlichen Farbton gab.“





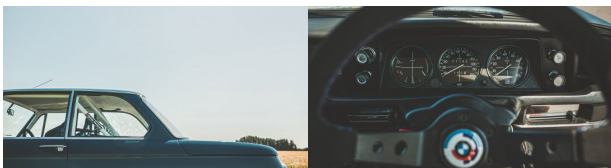
Das ist auch der Augenblick, in dem der Wintergarten von Beaumonts Eltern eine zentrale Rolle spielen wird. Nachdem die Karosserie gespritzt worden war, stellte sich schon die nächste drängende Frage: Wohin mit ihr? Seine eigene Garage und seine Lieblingswerkstatt boten keinen Platz, also wurden die Türen jenes Wintergartens mitsamt ihren Rahmen kurzerhand entfernt und dieser noch wie Skelett anmutende BMW wurde in sein Übergangsheim hineingerollt.

„Ich habe buchstäblich alle nicht mechanischen Teile in diesem Wintergarten fertigstellen können, ehe die Werkstatt Platz für Projekt schaffen konnte. Wenn man eine Familie von Autoliebhabern hat, ist das keine große Sache!“



Seither hat Beaumont akribisch eine Vielzahl von hochqualitativen und leistungsorientierten Modifikationen ausgewählt. Mit Rat und auch Komponenten stand ihm dabei die leidenschaftlich treue BMW-Community zur Seite. Die Liste der neuen Zutaten ist überwältigend. Aber, um nur ein paar der wichtigsten Merkmale aufzuführen: Da gibt es zwei Dellorto-Vergaser mit 45 mm, welche die drehfreudige 2,0-Liter-Maschine anreichern, Gewindefahrwerk-Dämpfer von Bilstein mit sonderangefertigten Federn von Eibach, 2002 Turbo-spezifizierte belüftete Scheibenbremsen und Bremssättel vorne und ein ebenfalls sonderangefertigter Aluminiumtank mit Kraftstoffpumpe und Druckreglern und dazu noch individuelle Acht-Speichen-Räder, die optisch an jene der Formel 1-Rennwagen der späten sechziger und frühen siebziger Jahre erinnern.

„Meine liebsten Modifizierung sind die Doppelvergaser und das Sperrdifferential. Sie übertrumpfen den ursprünglichen Charakter des Fahrzeugs und machen viel Freude: Der Lärm, den die Vergaser erzeugen und das Handling, das das aggressive Sperrdifferential ermöglicht.“



Waren es diese sechs Jahre dauernden Liebesmühen wert? Die Antwort darauf liegt im breiten, beglückten Grinsen Beaumonts während er über die in Sonne getauchten Landstraßen spurtet und geschickt um die Kurven tänzelt. Ja, und nochmals ja. „Es gibt zwei Gründe, weshalb es so lange dauerte, dieses Auto aufzubauen“, verrät er abschließend. „Erstens wollte ich den höchst möglichen Qualitätsstandard erzielen, und, zweitens, ich habe vor, dieses Projekt nur einmal zu machen.“

Und er fügt hinzu: „Ich möchte nicht irgendwann zurückblicken und feststellen müssen, ich hätte es besser machen können. Deswegen muss man sich die Zeit nehmen, um zu überlegen und mit Bedacht an jeder Facette des Prozesses arbeiten.“ Dieser kompromisslose Ansatz lässt sich ganz klar an diesem Auto ablesen, bis hin zu feinsten Details wie der Bestickung des Lenkrads in den BMW M-Farben. Vielleicht hätten Puristen das eine oder andere einzuwenden. Aber wir können uns Hunderte von Markenenthusiasten vorstellen, die alles mobilisieren würden, um diesen einzigartigen 2002 zu besitzen. Wir haben den Eindruck gewonnen, dass sich Beaumont leider nicht in absehbarer Zeit von seinem Schatz trennen wird.

Fotos: Robert Cooper © 2020

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/was-wuerden-wir-nicht-alles-tun-um-diesen-ungestuemen-bmw-2002-zu-besitzen>
© Classic Driver. All rights reserved.