

folgte der 3200 CS, der trotz identischen Motors und italienischen Bertone-Chics bis heute gänzlich im Schatten seiner Vorgänger steht. 1965 erschien der 2000 CS. Da sich BMW vom V8 ab und dem Reihenvierzylinder zugewandt hatte, war der intern E120 genannte Zweitürer deutlich günstiger zu haben: nur 17.000 statt knapp 30.000 Mark. Und doch war das Coupé der *Neuen Klasse* wieder der teuerste Münchner. †

Auf dem Pariser Salon 1968 präsentierte BMW schließlich den neuen E3, eine große Limousine und legitimer Vorgänger des Siebeners. In seinem Schatten debütierte auch ein zweitüriger Zwitter aus dem neuen Viertürer

1062

KILOGRAMM

betrug das Homologationsgewicht des 3.0 CSL.

Damit war das Leichtbau-Coupé 337 Kilo leichter als der 3.0 CSI, der laut Hersteller 1,4 Tonnen wog.

und dem bisherigen 2000 CS. Diese Melange aus dem Vorderwagen des E3 inklusive des brandneuen M30-Sechszylinders und des E120 – ab der A-Säule war außer Details und dem Armaturenbrett alles beim Alten geblieben – hörte auf den Namen 2800 CS. Genau wie sein vierzylindriger Vorgänger lief das neue, intern E9 getaufte Coupé nicht in München vom Band, sondern im Werk Rheine der Wilhelm Karmann GmbH.

Der Reihensechszylinder mit 2,8 Liter Hubraum ließ keine Zweifel daran aufkommen, welches Modell die Münchner Strategen rund um Paul G. Hahnemann, genannt *Nischen-Paule* im Visier hatten: Mercedes-Benz mit

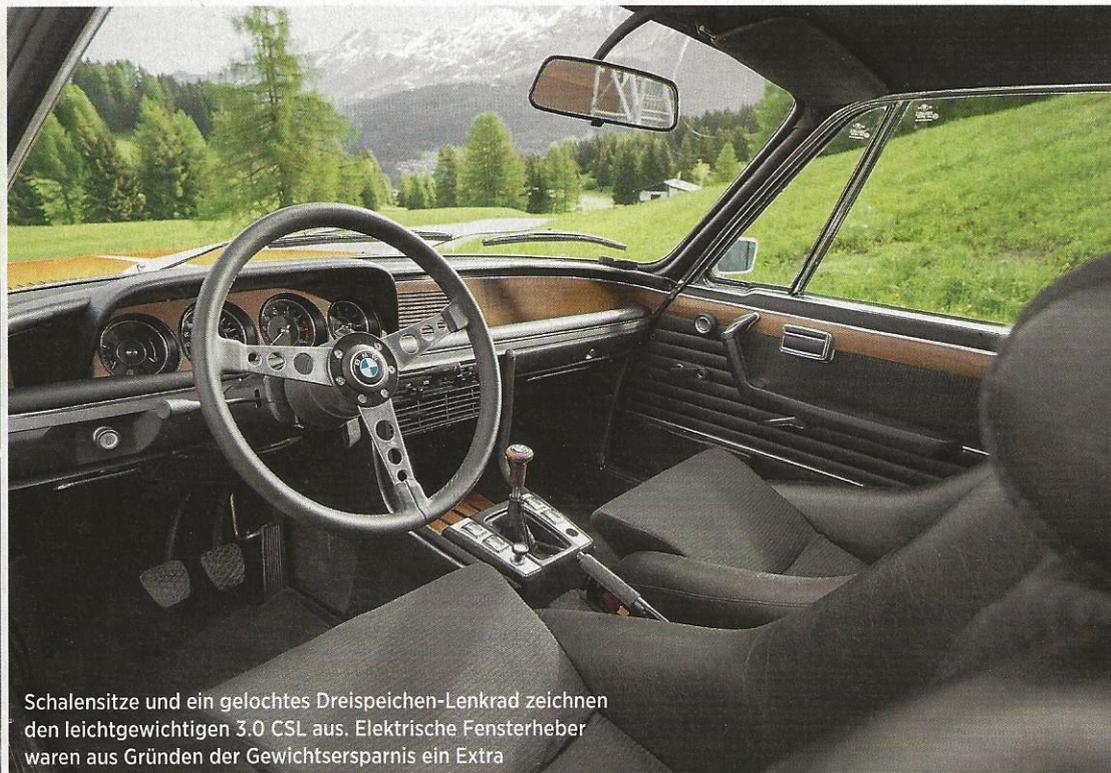
seinem 280 SE Coupé, das bei nahezu identischem Hubraum zehn PS weniger leistete, dafür aber fast 4000 Mark teurer war als der 2800 CS, den es für 22.980 Mark gab. Rein formal passte der sportliche BMW deutlich besser zur gesellschaftskritischen Stimmung der 68er als der Mercedes, dessen aufrechte Kühlermaske vielen als Symbol des Ewiggestrigen galt. Die flache, nach vorne geneigte Nase des E9 mit dem damals enorm progressiven Kunststoffgrill verhiess dagegen die Zukunft.

Angefangen mit dem 700 Coupé, hatte sich die zu Beginn des Wirtschaftswunders eher biedere Marke



Wo ist das L, Teil eins? Offiziell liefen die CSL als CS – siehe Typenschild. Bei *golf* dachte damals niemand an VW

Einen Tacho bis 240 km/h gab es vor einen halben Jahrhundert nur in besonders sportlichen Automobilen



Schalensitze und ein gelochtes Dreispeichen-Lenkrad zeichnen den leichtgewichtigen 3.0 CSL aus. Elektrische Fensterheber waren aus Gründen der Gewichtsersparnis ein Extra



Einer der ersten international bedeutenden Siege gelang Alpina beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring 1973, am Steuer Niki Lauda und Hans-Peter Joisten



Im selben Jahr gewannen Toine Hezemans und Dieter Quester im Werksauto in den BMW-Motorsport-Farben die Tourenwagenklasse in Le Mans. In der Gesamtwertung belegten sie einen beachtlichen elften Platz hinter Sportprototypen und GT-Boliden