

www.filatelia.fi/dx/bmw/index.html

Huom! Tämä artikkeli on kirjoitettu 1991, eikä sen tietoja ole päivitetty.

G. Kock **BMW E3 ja E9**

BMW:n korin mukainen sisäinen mallikoodi E3 käsittää seuraavat autot: nelioviset sedanit 2500 ja 2500A, 2800 ja 2800A, 3.0S, 3.0SA, 3.0Si ja 3.0SiA, 2.8L, 3.0L, 3.3L, 3.3LA ja 3.3LiA. E9 on vastaava kaksiovinen coupé-malli: 2800CS ja 2800CSA, 3.0CS, 3.0CSA ja 3.0CSi sekä 3.0CSL ja CSiL. A tarkoittaa automaattivaihteistolla ja i ruiskumoottorilla (injection) varustetut autot. Mitä sedanien S-kirjain tarkoittaa ei selviä alan kirjallisuudesta. Luultavasti se merkitsee Special eli saksaksi Sonder (vrt. Mercedes-Benz), koska 3.0S oli ilmestyessään tehtaan huippumalli ja 2500:aa loistokkaampi. Sport se ei voi tarkoittaa, koska auto ei ole erityisen urheilullinen. L tarkoittaa sedaneissa Lang (pidennetty kori). CS merkitsee Coupé Sport ja L kaksiovisien kohdalla Leicht (kevyt). Kaikilla autoilla on periaatteessa sama 6-sylinterinen moottori jonka sylinteritilavuus ilmenee mallimerkinnästä (paitsi CSL). Yhdysvalloissa ja Englannissa näitä autoja kutsutaankin seniorikuutosiksi (Senior Six). Vanhoissa 500-, 600- ja 700-sarjan autoissa on moottorina meidän autojen moottorien lähisukulainen.

Bayerische Motoren Werke AG perustettiin 75 vuotta sitten 1916 valmistamaan lentokonemoottoreita. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen ruvettiin valmistamaan moottoripyöriä ja 1933 syntyi BMW:n ensimmäinen oma auto. Toisen maailmansodan aikana Münchenin tehtaot pommitettiin raskaasti, koska siellä valmistettiin lentokonemoottoreita. Autotehdas Eisenachissa joutui DDR:n puolelle ja tuli tunnetuksi Wartburgeistaan. Vasta 1951 esiteltiin BMW:n ensimmäinen sodanjälkeinen auto, isokorinen malli 501 kuutoskoneella (myöhemmin peräti V8). Tarkoitus oli kilpailla Daimler-Benzin kanssa, mutta huonosti kävi, koska loistoautojen markkinat olivat silloin pienet. Jouduttiin valmistamaan myös pienen pieniä Isettoja. 1950/60-luvun vaihteessa BMW AG kävi kuitenkin läpi vakavan kannattavuuskriisin, joka johti lähes konkurssiin. Yhtiön pelasti Quandtin veljekset, jotka edelleen ovat osakkeenomistajina määräävässä asemassa, sekä malli 700:n (joka oli Isetasta kehitetty ”oikea” auto) onnistunut lanseeraus 1959. Myönteinen kehitys jatkui kun vuonna 1962 tuli markkinoille Neue Classe (uusi luokka) -autot mallit 1500–2000, eli ”neliovisia 02:ia”. Nämä olivat, kuten vuonna 1966 aloitettu 02-sarja, pieniä, tehokkaita ja nopeita autoja. Juuri mitä markkinat halusivat. Neliovisia valmistettiin vuoteen 1972 asti ja 02 1975 asti, jolloin 300-sarjan valmistui alkoi.

BMW:llä ei ollut tarjota isoa autoa sen jälkeen kun 501 mallin ja sen seuraajien valmistus oli lopetettu 1964. Mutta syksyllä 1968 kilpailu Mercedeksen kanssa aloitettiin uudelleen kun 2500 tuli. Muotoilun tehdas oli kehittänyt 02-sarjasta jonka nelisylinteristä moottorista Alex von Falkenhausen kehitti kuuluisuutta saaneen 150 hevosvoimaisen kuutoskoneen, jonka sylinterikannen halkeamisherkyys lienee ainoa mainittava ongelma. Kulutuskin pidettiin siihen aikaan kohtuullisena. Huippunopeus oli peräti 190 km/h ja 0–100 km/h saavutettiin 11 sekunnissa. Tällä sylinteritilavuudella E3 valmistettiin 93 363 kpl vuoteen 1977 asti.

1968 tuli myös 2800-malli, jolla oli 170 hevosvoimaa (huippunopeus 200 km/h) ja hieman paranneltu varustelu, mm. vuoteen 1971 lukkoperä ja itsesäättävä takajousitus vakiovarusteena. Tämä auto myytiin Yhdysvalloissa nimellä Bavaria kun siitä oli riisuttu lisävarusteet, eli se oli 2500 2,8 litraisella koneella. 2800 (ml. Bavaria) valmistettiin 40 160 kpl vuosina 1968–75.

3.0S tuli markkinoille syksyllä 1971 ja sillä oli 180 hevosvoimaa huippunopeuden ollessa 205 km/h. 0–100 km/h päästiin 9 sekunnissa. Samanaikaisesti tarjottiin vaihtoehtona 3.0Si Bosch-ruiskukoneella ja 200 hevosvoimalla ja 210 km/h huippunopeudella. Sisusta oli entistä loistokkaampi puupanelein ym. Mallivuodesta 1972 lähtien E3:n takapilarin ilmanpoistoaukot ja takavalot oli muotoiltu uudestaan ja etumaski oli musta. Vuodesta 1973 lähtien tuli lisää varustelua ja kromia vähennettiin. Vuoteen 1977 valmistettiin 51 544 3.0S ja 22 310 3.0Si.

Vuosina 1974–77 myytiin E3 joka oli pidennetty 100 mm takaovien kohdalla. Kokonaispituus oli siis 4800 mm. Ensimmäinen hinta Saksassa oli peräti 42 % kalliimpi kuin 3.0Si:n. Mallit olivat 2.8L, 3.0L ja 3.3L. Yhteensä L-malleja tehtiin 13 580 kpl. E3:n teki tarpeettomaksi uuden 700-sarjan markkinoille tulo 1977. 500-sarja oli tullut jo viisi vuotta aikaisemmin.

E9 eli coupéversio tuli 1968 2800CS:nä. Se oli läheistä sukua 02:n coupéhen 2000C/CS (1965–68), joka kuitenkin oli muotoilullinen fiasko outoine etuvaloineen, jotain aivan toista kun kuuluisa 507 (1956–59). Kun nokka otettiin E3:sta ja keula pidennettiin jotta kuutoskone mahtuisi sisään, saatiin loistavan kaunis auto, jonka takaosa (akselistoinen), mittaritaulu ja monet muut koriosat olivat vanhasta 2000-coupesta. Tällä moottorilla E9 valmistettiin 1968–71 9 399 kpl. Kaikki E9 koottiin Wilhelm Karmannin koritehtaalla Osnabrückissa Pohjois-Saksassa minne tyhjät korit lähetettiin rautateitse Münchenistä.

3.0CS tuli myyntiin 1971 ja CSi myöhemmin syksyllä. Kaasutinversiota (huippunopeus 213 km/h) tehtiin 10 088 ja ruiskuversiota 8 199 kpl vuoteen 1977 asti. 600-sarja oli tullut edellisenä vuonna. Ensimmäisen energiakriisin jälkeen 1974–77 oli saatavana myös 2.5CS, jonka varustelutasokin oli riisuttu, mutta sitä myytiin vain 844 kpl.

3.0CSL ansaitsee oman historiikinsa, etenkin sen kilpailuhistoria. Todettakoon tässä vain muutama pääkohta. Valmistus alkoi 1971 käyttämällä alumiinipeltiä ovissa, konepellissä ja takaluukussa painon pudottamiseksi. Lisäksi jätettiin pois kaiken tarpeettoman: etupuskuri, sähköiset ikkunannostimet, ohjaustehostin ym. luksusta jolloin paino putosi 130 kg. Tosin CSL myytiin myös ”kaupunkipaketilla” johon kuului em. varusteet. Ns. Batmobiililla oli spoilerit edessä ja silmiinpistävä siipi takaluukulla. Moottorin tilavuudet vaihtelivat normaalista vajaasta 3 litrasta 3,153 litraan (206 hevosvoimaa). Rataversioilla teho nousi aina 430 hevosvoimaan. CSL:n tuotantoluku on 1 096.

Kuten huomaamme tuotantoluvuista E3 ja E9 on nykyisten mittapuiden mukaan tehty varsin vähän. Suomessa niitä on parhaimmillaan ollut vuonna 1982 yhteensä 280 kpl (201 2500-2800 ja 79 3.0–3.3). Siitä lukumäärä on laskenut seuraavasti (1983–89): 279–274–274–259–253–249–246. Viime vuoden (1990) lopussa määrä oli pudonnut 215:een. Lisäksi Ahvenanmaalla on 2–3 kpl. Ilmeisesti jotkut autoistamme alkavat juuri

nyt olemaan siinä kunnossa, että niiden ylläpito käy ylivoimaiseksi. Vuoden 1984 loppu on viimeisin vuosi josta on saatavana ARK:lta tarkat mallikohtaiset rekisteröintitilastot: 2500 137 kpl, 2500A 6, 2800 40, 2800A 11, 3.0S 58, 3.0SA 7, 3.0Si 4, 3.0SiA 2, 3.0LA 1, 3.3L 1, 3.3LA 2; 2800CS 2, 3.0CS 2, 3.0CSA 3, 3.0CSiL 1. Kun Suomessa oli viime vuoden (1990) lopulla 32 303 BMW-merkkistä autoa niin 215 on siitä vain 0,7 %. Parhaimmillaan eli 1972–73 E3:n osuus kaikista autorekisteriin merkityistä uusista BMW:stä oli runsas neljännes.

Suomen hintatietoja: **1/1969** BMW 2500 44 800, 2800 49 800, 2800CS 56 000, Dodge Monaco 56 950, Jaguar XJ-6 4.2 56 900, Mercedes-Benz 280S 47 550.
1/1972 BMW 2500 61 203, 3.0S 72 254, 3.0CS 99 705, Dodge Monaco 67 800, Jaguar XJ-6 4.2 67 200, Mercedes-Benz 280S 64 250.
3/1975 BMW 2500 80 800, 3.0S 102 300, 3.0CS 135 500, 3.3L 157 000, Dodge Monaco 73 700, Jaguar XJ-6 4.2 119 000, Mercedes-Benz 280S 108 800.

Suomessa BMW:n maahantuojina ovat toimineet Oy Haka-Auto Ab 1960–74, Oy Veho Ab 1975-88 ja Vehon tytäryhtiö Oy Veba-Auto Ab 1989–.

Klubitoiminta Suomessa E3-mallin ympäri alkoi 1986 kun Ahti Suokas lähetti mallin kaikille omistajille tiedustelun olisiko heillä kiinnostusta kokoontua tämän hienon auton ympäri. Ensimmäinen tapaaminen toteutuikin samana vuonna syyskuussa Lappeenrannassa 22 auton voimalla. Seuraavaksi tavattiin syyskuussa 1987 Lahdessa jossa oli mukana 15 autoa. Joensuussa elokuussa 1988 meitä oli 23 autokuntaa. 16 autoa tuli Pietarsaareen syys-lokakuun vaihteessa 1989. Edellämainitut kokoontumisajot ovat olleet kaksipäiväisiä. Viime vuonna kokoonnuttiin yhtenä lauantaina Lappeenrannassa jolloin 12 autoa tuli. Joka kerta on kuitenkin lisäksi ollut vaimoja ja muita perheenjäseniä sekä autottomia bemarkisteja mukana joten esim. Joensuussa oli läsnä noin 50 henkilöä.

Ulkomailla on (1991) paljon BMW-kerhotoimintaa joiden tärkein anti lienee niiden lehdistä saatavat tiedot. Ruotsissa ja Englannissa on hyviä, aktiivisia yleismerkkikerhoja. Saksassa on noin vuosi sitten perustettu pienet kerhot erikseen sekä E3 että E9 varten. Yhdysvalloissa on suuri E9-rekisteri (per. 1981), joka julkaisee paksun lehden. Siellä oli vuosikausia myös hyvä E3-kerho, mutta se lienee nyt lakannut. BMW AG tukee sen yhteydessä olevan kansainvälisen liittojärjestön kautta tunnustettuja merkkikerhoja. Suomessa on vanhastaan kerho 1950-luvun 501-mallia varten ja viime aikoina on puhuttu jonkinlaisesta yhteistoiminnasta myös 300- ja 500-sarjojen ympäri.