

Freude am

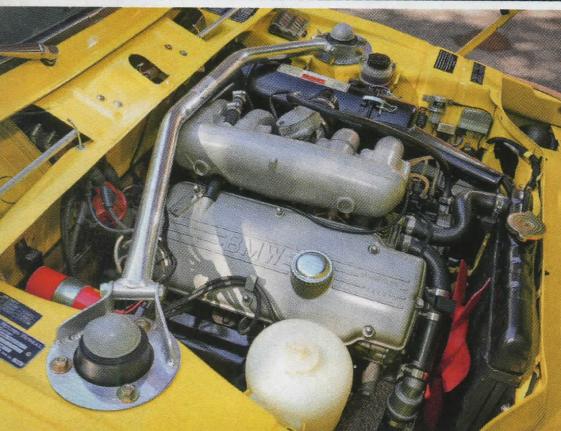


Fahren!

Die 02-Serie festigte den sportlichen Ruf von BMW, ihr Nachfolger – die Dreier-Baureihe – entwickelte sich rasch zur Quintessenz der Marke. Eine Ausfahrt in einem 2002 tii, einem 323i (E21) sowie einem 325e (E30).

TEXT Michael Schröder // FOTOS Lena Willgallis





Drei Rundinstrumente, Recaro-Sportsitze und ein 130 PS starker Zweiliter mit Kugelfischer-Einspritzanlage. Bei der Domstrebe handelt es sich allerdings um kein Originalteil



BMW 2002 tii

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vorne längs, Bohrung x Hub 89 x 80 mm, Hubraum 1990 cm³, Leistung 130 PS bei 5800/min, max. Drehmoment 177,5 Nm bei 4500/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall,

fünf Kurbelwellenlager, Kugelfischer-Einspritzpumpe, Ölinhalt Motor 4,25 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Vier- oder Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, vorne Einzelradaufhängung,

McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Drehstabstabilisator, hinten Schräglenger, Schraubenfedern, Drehstabstabilisator, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Schneckenlenkung, Felgen 5 J x 13, Reifen 165 HR 13

MASSE UND GEWICHTE

Radstand 2500 mm, Länge x Breite x Höhe 4230 x 1590 x 1410 mm, Gewicht 1010 kg

DATEN & FAKTEN

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH

Vmax 190 km/h, 0 bis 100 in 9,5 s, Verbrauch 11 bis 13 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL

1971 bis 1975, 02-Reihe insgesamt von 1966 bis 1975, insgesamt 863000 Exemplare, davon 38703 Exemplare als 2002 tii

ein, dieses BMW-Trio muss sich natürlich längst nicht mehr beweisen. Der 2002 tii nicht und auch nicht sein direkter Nachfolger, ein 323i der ersten Dreier-Baureihe E21. Selbst ein 325e der Baureihe E30 darf sich heute mit Fug und Recht als Markenbotschafter bezeichnen, weil er ebenso über sämtliche BMW-Tugenden verfügt, sie ganz im Sinn einer kompakten Sportlimousine (wir erinnern uns nur an den ersten M3!) sogar verfeinert und kultiviert hat, obwohl viele gerade dieses Modell fälschlicherweise weiterhin als Vorstadt-Prollkiste abtun. Wie bitte? Sie zweifeln noch immer am Klassikerpotenzial eines E30? Dann versuchen Sie einmal, einen unverheizten oder unverbastelten 325i oder einfach nur einen wirklich guten 318is zu ergratzen. Die Suche könnte inzwischen etwas länger dauern.

Doch zurück zu unserem Trio, das in Oberschwaben für eine Ausfahrt bereitsteht und nun vom Ältesten im Feld, jenem goldgelben BMW 2002 tii, angeführt wird. Das Auto von Ralf Kluge aus Reutlingen wirkt, als wäre es erst vorgestern und nicht bereits im Jahr 1971 ausgeliefert worden. Der helle Farbton steht der klar gezeichneten, vollkommen schnörkellosen Karosserie ausgezeichnet, mildert etwas die strenge Sachlichkeit der auf Funktionalität ausgerichteten Form mit ihren großen Fensterflächen und den schmalen Dachsäulen. Kein Gramm Blech zu viel, kein sonstiger Ballast. Optisch geht so ein Nullzwo als Musterbeispiel eines sportlichen Kompaktwagens durch.

Ideal für sportliche Piloten

Bereits 1966 präsentiert BMW dieses Modell unterhalb der vier Jahre zuvor eingeführten Neuen Klasse, zuerst allerdings als 1600er mit damals recht stolzen 85 PS. Beim 1968 vorgestellten 2002 wird dann erstmals die Typenbezeichnung „02“ offiziell als Abgrenzung zum viertürigen 2000 verwendet. Das Auto mit der nun 100 PS starken Zweilitermaschine (M10) entwickelt sich zu einem Bestseller für sportlich ambitionierte Fahrer, die sich allerdings nach noch mehr Leistung und – bitte schön – endlich auch einem seriennäßigen Drehzahlmesser sehnen. Bei-

Drehfreude und Laufkultur begeistern auf Anhieb. Ja, dieser famose Sechszylinder ist eine Wucht!

des liefert BMW drei Monate später mit dem 2002 ti (Turismo Internazionale). Zwei Doppelvergaser sorgen nun für 120 PS – aber auch für so hohe Emissionswerte, dass eine Zulassung in den USA nicht möglich ist.

„Die Antwort von BMW heißt ab 1971 2002 tii“, erklärt Ralf Kluge und öffnet die Motorhaube seines Nullzwo. Der Blick fällt auf eine mechanische Kugelfischer-Einspritzanlage (das zweite „i“ steht für „Injection“), die nicht nur die strengen Abgasnormen in der Neuen Welt erfüllt, sondern auch die Leistung des Vierzylinders auf 130 PS pusht. Damit spielt der Nullzwo seinerzeit in der Liga der Sportwagen.

Bestechende Fahreigenschaften

Besitzer Kluge überlässt mir den Platz am Steuer, trotz der damals optionalen Recaro-Sportsitze (Aufpreis 543,90 Mark) hat man eine auffallend hohe Sitzposition in dieser lichtdurchfluteten Kabine. Drei Rundinstrumente (natürlich mit Drehzahlmesser) als geschlossene Cockpiteinheit, ein kurzer Schalthebel für das aufpreispflichtige Fünfganggetriebe (946,83 Mark) sowie ein gelochtes Dreispeichen-Nardi-Sportlenkrad (optionales BMW-Zubehör anstelle des serienmäßigen Leder-Lenkrads) vermitteln bereits im Stand die Botschaft, dass die nächste Ausfahrt Spaß machen wird.

Raus auf eine kurvige Landstraße, wo sich der Nullzwo mit dem tii-Kürzel im Anhang erwartungsgemäß heimisch fühlt. Die Lenkung arbeitet leichtgängig und recht präzise, und ab etwa 3000 Touren fordert der Zweiliter-Vierzylinder ernsthaft zum Tanz, besticht besonders in den Gängen zwei und drei durch sein Drehvermögen



Neues Interieur und ein neuer Reihensechszylinder mit 143 PS sorgt für Laufkultur und Drehfreude, die begeistern heute noch



BMW 323i (E21)

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor (M20), vorne längs, Bohrung x Hub 80 x 76,8 mm, Hubraum 2315 cm³, Leistung 143 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 190 Nm bei 4500/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine obenliegende, zahnriemengetriebene Nockenwelle und Kipphebel, Motorblock aus Grauguss,

Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, Saugrohr-Benzineinspritzung Bosch K-Jetronic

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Sportgetriebe, a.W. Automatik, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahl-Karosse-

rie, vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Drehstabstabilisator, hinten Einzelradaufhängung, Schräglenger, Federbeine, Schraubenfedern, Drehstabstabilisator, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Felgen 5,5 J x 13, Reifen 185/70 HR 13

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2563 mm, Länge x Breite

x Höhe 4355 x 1610 x 1380 mm, Gewicht 1180 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 192 km/h, 0 bis 100 in 9,5 s, Verbrauch 11 bis 100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1975 bis 1982 (alle E21), insgesamt 1364039 Exemplare, davon 137107 als 323i

(dass ich trotzdem häufiger als eigentlich nötig die Gänge wechsle, liegt an diesem kurzen, stehenden Schalthebel). Man spürt, dass das damals sehr fortschrittliche und gut abgestimmte Fahrwerk mühelos ein paar PS mehr vertragen könnte, und begreift allmählich den großen Reiz, der von der 02-Reihe ausgeht. Das Auto bietet seinerzeit alles, wonach sich Sportfans sehnen – und die bescheren dem Münchener Autobauer nach Verkündung der Ablösung noch ein-

mal ein Rekordergebnis: rund 116 000 Exemplare allein im Jahr 1974, davon gut die Hälfte als Zweiliter. Schließlich kann man ja nicht wissen, was kommt.

Die Proportionen sind geblieben

Der Neue wird 1975 enthüllt und soll natürlich die Erfolgsgeschichte des Nullzwo fortsetzen und obendrein mehr Platz und Komfort bei unveränderter Agilität bieten. Stilistisch belässt Chefdesigner Paul Bracq

jedoch vieles beim Alten, beispielsweise die Proportionen (lange Haube, kurzes Heck) oder den Knick im hinteren Dachpfosten. Natürlich ist auch die markante Doppelniere geblieben, und BMW spricht nun erstmals von der Dreier-Reihe, die intern E21 heißt. Allerdings wird unter der modellierten Motorhaube anfangs nur der M10-Vierzylinder aus dem 02 angeboten, und mit maximal 109 PS im 320i kommt zumindest innerhalb der Sportfraktion nur ansatzweise Freude auf.



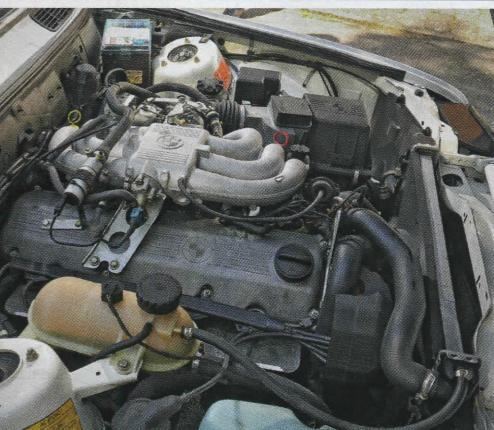
Erst 1977 ersetzt BMW das Zweiliter-Aggregat durch einen neuen Reihensechszylinder-OHC-Motor (M20) mit Zahnriemen, gegossener Kurbelwelle und 122 PS - und schiebt gleich auch noch eine 2,3-Liter-Version nach, die allerdings nicht wie die kleinere Version einen Solex-Registervergaser trägt, sondern mit einer Bosch K-Jetronic versehen ist. „Mit 143 PS will man das leicht angeknackste sportliche Image wieder auf Vordermann bringen“, erklärt Daniel Fal-

Die Form des E30 überträgt die stilistischen Merkmale der Vorgänger in die 80er-Jahre

kenberg und überreicht mir den Schlüssel zu seinem kastanienroten BMW 323i, dem Top-Dreier der E21-Baureihe, äußerlich erkennbar an den zwei Auspuff-Endrohren.

Weitere Auffälligkeiten: Die Sitzposition fällt eine Spur tiefer aus als im Nullzwo, Tacho und Drehzahlmesser sind gewachsen, und die Mittelkonsole ist leicht zum Fahrer gedreht. Mit Baujahr 1981 hat dieser Dreier bereits erste Detailverbesserungen erhalten, so sind beispielsweise die Schieberegler





Funktionale und gut ablesbare Instrumente in einem zeitlosen Cockpit. Der 2,7-Liter-Sechszylinder-Eta-Sparmotor mit 122 PS besticht durch seine Kraft aus dem Keller



BMW macht es seinen Fahrern leicht, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren – auf das Fahren

für Heizung und Lüftung durch Drehregler ersetzt worden. Das großzügige Raumgefühl ist hingegen geblieben (kein Wunder bei zwölf Zentimetern mehr Länge), ebenso wurden die großen Fensterflächen sowie die dünnen Dachpfosten beibehalten.

Der M20-Sechszylinder verfällt sofort in einen warmen, tief tönen Leerlauf, wobei der Klang aus den beiden Endrohren ein wenig dem eines Achtzylinders ähnelt. Endlich in Fahrt, besticht die Maschine aus dem Stand heraus durch ihren vibrationsfreien Lauf, um ab etwa 3500 Touren richtig zuzupacken. Drehfreude und Laufkultur begeistern bei jedem Manöver, ja, dieser famose Sechszylinder ist ein großer Wurf, er passt perfekt zu dieser agilen Sportlimousine, die spielerisch (und bisweilen leicht übersteuernd) über den Asphalt fliegt. Man verzeiht dem E21 auch seinen Drang, sich in Kurven immer etwas mehr zur Seite zu neigen, als es im 02 der Fall ist – Tribut an eine komfortablere Fahrwerks-Auslegung.

Einzig für das optional erhältliche Automatikgetriebe im E21 von Daniel Falkenberg hätten sich Sportfahrer am Ende wohl doch nicht entschieden, es erledigt seine Arbeit allerdings tadellos. „Ich bin damit kaum weniger sportlich unterwegs als mit einem Schalter“, erklärt der Besitzer.

Es gehört sicherlich zu den anspruchsvollsten Aufgaben im Automobilbau, einen Bestseller – die Rede ist von immerhin über 1,3 Millionen verkauften Exemplaren der Baureihe E21 – durch ein noch besseres Modell zu ersetzen. Doch bei BMW ist man sich sicher, weiterhin auf die richtigen Zutaten gesetzt zu haben. Als der Konzern 1982

BMW 325e (E30)

DATEN & FAKTEN

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor (M20), vorne längs, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Hubraum 2693 cm³, Leistung 122 PS bei 4250/min, max. Drehmoment 230 Nm bei 3250/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine obenliegende, zahnriemengetriebene Nockenwelle und Kipphebel, Motorkurbel aus Grauguss, Zylinder-

kopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, elektronische Benzineinspritzung Bosch Motronic, Ölinhalt Motor 4,75 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Schaltgetriebe, a.W. Automatik, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahl-Karosse-

rie, vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Drehstabstabilisator, hinten Einzelradaufhängung, Schräglenger, Miniblock-Schraubenfedern, Drehstabstabilisator, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Felgen 5,5 J x 14, Reifen 190/65 VR 14

MASSE UND GEWICHTE

Radstand 2570 mm, Länge x Breite

x Höhe 4325 x 1645 x 1380 mm, Gewicht 1140 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 188 km/h, 0 bis 100 in 10,5 s (Automatik 12 s), Verbrauch 12 bis 13 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1982 bis 1995 (alle E30), insgesamt 2339251 Exemplare, 325e Kat von 1985 bis 1987, 92317 Exemplare



die Dreier-Baureihe E30 präsentiert, hinterlässt das neue Auto einen dynamischen und gleichermaßen ausgewogenen Eindruck: der rundlichere Bug flacher und das Heck etwas höher, während die Karosserie weiterhin über die wesentlichen Merkmale des Vorgängers verfügt. Die Botschaft von BMW ist demnach eindeutig: Der Dreier steht mit all seinen Eigenschaften für das sportliche Image der Marke. Neben den Vierzylindern findet sich diesmal mit dem 320i von Anfang an ein 125 PS starker Sechszylinder im Programm, 1985 folgt der 171 PS starke 325i.

Einfach eine Klasse für sich

Bei dem alpinweißen BMW 325e, der ebenfalls aus dem Besitz von Daniel Falkenberg stammt, handelt es sich um das 1985 vorgestellte Modell mit dem 2,7-Liter-Eta-Sparmotor. Moment – ein Sparmotor mit vergleichsweise zahmen 122 PS? Haben die bei BMW plötzlich zu viel Weißbier getrunken und dabei die Sache mit dem Sport vergessen? Besitzer Falkenberg winkt ab, das Auto würde schon gut laufen. Auf jeden Fall ist der Sechser leiser als im E21, obwohl es sich um das bekannte M20-Aggregat handelt. Nach dem Starten dringen kaum Laufgeräusche in die neu gestaltete und offensichtlich sehr gut gedämmte Kabine. Die Cockpitlandschaft wirkt geglättet, die Instrumente moderner und noch besser ablesbar. Mit dieser klaren Sprache macht es der E30 seiner Besatzung noch leichter als bisher, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren, auf das Fahren.

Erster Gang, Verzeihung, Wählhebel auf „D“, weil es sich ebenfalls um ein Automatikmodell handelt. Wie ein Bulle beschleunigt dieser Reihensechser den Dreier aus dem Stand bis auf Landstraßentempo. Okay, mit einem Schalter würde Tempo 100 bereits bei 10,5 Sekunden anstehen, aber zwölf Sekunden sind auch kein schlechter Wert. „Mir gefällt gerade diese Kombination aus Drehmoment und Laufruhe“, schwärmt Falkenberg über die dieselartige Charakteristik des Eta-Sechszylinders.

Noch spielerischer, noch begeisternder. Es ist ein Gedicht, wie dieser E30 gleich darauf durch die Kurven huscht. Sein außergewöhnliches, stets gut beherrschbares Handling – einfach eine Klasse für sich.

Ausgewogen, dynamisch und aufs Wesentliche reduziert – so lassen sich der Nulltwo und seine Dreier-Nachfahren wohl am besten beschreiben



FAZIT

Als Besitzer eines E30 Cabrio bin ich vorbelastet, mir gefällt das dynamische Wesen dieser Baureihe. Ich würde mich allerdings nicht für einen Eta, sondern für einen drehfreudigeren 325i entscheiden. Oder gleich für den 323i der Baureihe E21. Geld spielt keine Rolle? Dann stünde garantiert dieser goldgelbe 02 tii in meiner Garage.

KAUFBERATUNG

BMW 2002 tii

Der Familiensportler mischte einst den Verkehr kräftig auf – und überrascht heute noch mit seinen Fahreigenschaften. Inzwischen leider rar.

KAROSSERIE-CHECK

Der Rostschutz ist wie bei nahezu allen Autos aus den frühen 70er-Jahren ungenügend. Zu den offensichtlichen Korrosionsnestern zählen die **Federbeindome**, die **Seitenschweller** sowie die Kanten an Türen und Hauben. Nicht selten sind zudem die **A-Säulen** sowie der Übergang der C-Säule zum Dach unterhalb der Regenleiste angegammelt. Als besonders kritisch gilt ebenso der Bereich im **hinteren Radausschnitt**, wo Innen- und Außenschweller, Radhaus und Seitenteilblech zusammentreffen. Bei geöffneter Motorhaube empfiehlt sich ein Blick auf das Blech rund um die Blinker sowie auf den Befestigungsbereich der **vorderen Kotflügel**.

TECHNIK-CHECK

Das Vierzylinder-Aggregat des 02 (M10) gilt als grundsolide Konstruktion. Es empfiehlt sich jedoch, vor dem Kauf die **Kompression** zu überprüfen: Das tii-Triebwerk sollte auf allen Zylindern elf Bar erreichen. Schlechter Motorlauf, unwilliges Anspringen oder ein schwankender Leerlauf können die Folge einer **ausgeschlagenen Verteilerwelle** sein. Beim Vierganggetriebe gilt die **Synchronisierung** des zweiten Gangs als Schwachstelle, ein dezentes Kratzen beim Zurückschalten kündigt eine bald erforderliche Reparatur an. Am Fahrwerk neigen die **vorderen Traggelenke** und **Spurstangenköpfe** zu erhöhtem Verschleiß.

PREISE

Bei Einführung 1971 (BMW 2002 tii) 13 180 Mark
Classic-Analytics-Preis 2016 (Zustand 2/4) 34 000 / 8100 Euro

ERSATZTEILE

Generell profitieren Besitzer klassischer BMW von einer guten **hauseigenen Ersatzteilversorgung**. Der 2002 tii gehört leider zu den Ausnahmen: Spezielle Teile der Ausstattung oder des Interieurs sind nur noch sehr schwer aufzutreiben.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

BMW 02 Club e.V., Dietmar Heinen (Vorstand), Hardtbacher Höhe 33, 42399 Wuppertal, Tel. 02641/359790, www.bmw-02-club.de

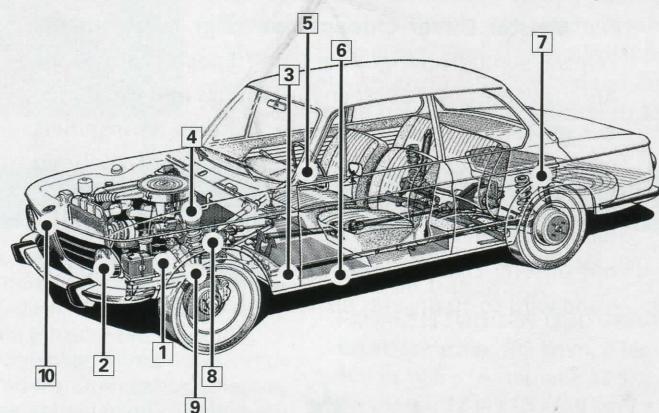
Michael Cahsel, Werkstatt, Teile, Verkauf, Benzweg 5-7, 32584 Löhne, Tel. 05732/976800, www.bmw02.de

BMW Group Classic, Moosacher Straße 80, 80809 München, Tel. 089/382-27021, www.bmwgroup-classic.com

SCHWACHPUNKTE

- 1 Kotflügel
- 2 Partie um Blinker/Lampen
- 3 Stehbleche
- 4 Federbeindome
- 5 A-Säule

- 6 Schweller
- 7 Radhäuser vorn und hinten
- 8 Getriebe
- 9 Traggelenke, Spurstangenköpfe
- 10 versteckte Sportschäden



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

Der erste Dreier gilt längst als cooler Alltagsklassiker – und als legitimer 02-Nachfolger. Die Suche nach guten Exemplaren wird langsam schwer.

KAROSSERIE-CHECK

■ Leider gilt der Bestand an gesunden E21 – allen voran der 323i – inzwischen als stark dezimiert, weil entweder verheitzt oder verfault. Zu den Problemzonen der Karosserie zählen die **Radhäuser**, die **Längsträger** sowie die **Schwellspitzen**. Aber auch der Scheibenrahmen und die gesamte Heckpartie sollten sehr genau überprüft werden. Sind die **vorderen Federbeindome** oder die **Innenschweller** bereits durchlöchert, muss man sehr genau überlegen, ob eine Restaurierung wirtschaftlich überhaupt noch Sinn macht. Gleichtes gilt, wenn der Innenraum stark gelitten hat. Tipp: Die Vierzylindermodelle sind in der Regel nicht ganz so oft Opfer des Tuningwahns geworden.

TECHNIK-CHECK

■ Der seidig laufende M20-Sechszylinder des 323i will behutsam warm gefahren werden, ansonsten drohen **Risse im Zylinderkopf**. Der Zahnriemen muss alle vier Jahre oder nach 60 000 Kilometern gewechselt werden (samt Spannrolle), ein Nachweis dieser Arbeiten ist unumgänglich. Die klassischen Vierzylinder des Typs M10 gelten generell als unkritisch, mit eventuellen **Ölündichtigkeiten** an der Ölwanndendichtung oder am hinteren Kurbelwellen-Simmerring sollte man aber rechnen. Die Steuerkette eines 316 oder 318i kann sich im Laufe der Jahre längen, also im Blick behalten.

PREISE

Bei Einführung 1977 (BMW 323i E21) 21400 Mark
Classic-Analytics-Preis 2016 (Zustand 2/4) 18000 / 5400 Euro

ERSATZTEILE

■ Wie beim Vorgängermodell 02 sind auch beim E21 Interieur-Ersatzteile inzwischen Mangelware. Technikteile hingegen sind **kein Problem**, entweder bei der BMW-eigenen Klassiksparte nachfragen oder sich an einen der zahlreichen Spezialisten wenden.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

BMW Dreier-Club (E21, E30), Düsseldorfer Straße 27,
41238 Mönchengladbach, www.3er-club.de

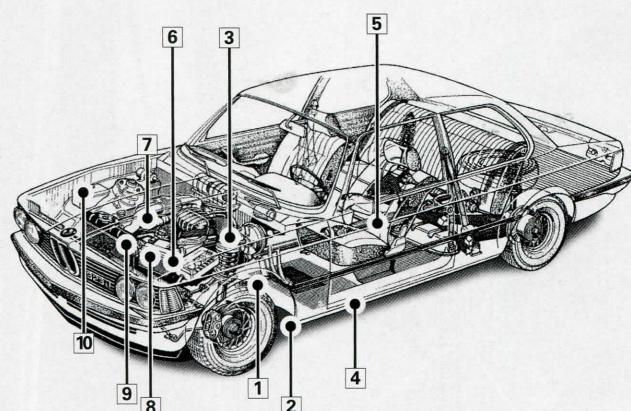
BTS-Autoteile, Bessungerstraße 173,
64347 Griesheim, Tel. 06155/899600, www.bts-autoteile.de

Michael Ries, Ersatzteile, Zur Silberhecke 2,
63856 Bessenbach, Tel. 06095/995806, www.bmw-oldtimerteile.de

SCHWACHPUNKTE

- 1 Radhäuser
- 2 Längsträger
- 3 Federbeindome
- 4 Innenschweller
- 5 Innenraum verblebt

- 6 Kurbelwellen-Simmerring
- 7 Risse im Zylinderkopf
- 8 Wartungsstau
- 9 Ölündichtigkeiten (Vierzylinder)
- 10 Originalität (Motor, Karosserie)



Alltagstauglichkeit

★★★★★

Unterhaltskosten

Ersatzteillage

★★★★★

Verfügbarkeit

Reparaturfreundlichkeit

★★★★★

Nachfrage

★★★★★

★★★★★

★★★★★

Die zweite Dreier-Reihe zählt heute noch zum Straßenbild – was für die Qualität des Autos spricht. Gute Exemplare ziehen stark im Preis an.

KAROSSERIE-CHECK

■ Noch mehr, als es beim Vorgänger E21 der Fall ist, wurden Heerscharen von E30-Exemplaren durch mehr oder weniger gut gemachtes Tuning förmlich hingerichtet – ein unangenehmer Nebeneffekt des sportlichen Image der Dreier-Baureihe. Unbedingt nach einem möglichst unverbastelten Auto Ausschau halten, da die meisten **Umbausünden** nicht oder nur sehr schwer wieder rückgängig zu machen sind. Zu den klassischen Rostproblemzonen zählen die **Schweller** (an den Wagenheberaufnahmen), der **Frontscheibenrahmen** sowie die hinteren **Radläufe**. Es lohnt sich, die rechte Kofferraum-Innenverkleidung herauszunehmen. Ein Loch im Seitenteil? Dann besser weitersuchen.

TECHNIK-CHECK

■ Die von den Vorgängermodellen übernommenen M10-Vierzylinder sind solide und zudem sehr schrauberfreundlich (siehe links). Der ab September 1987 eingeführte M40-Vierzylinder neigt zu **Ventilklapfern**, dessen Ursache auch eine **eingelaufene Nockenwelle** sein könnte. Das Zahnriemen-Wechselintervall (vier Jahre oder 40 000 km) muss unbedingt eingehalten werden. Gleichtes gilt für den M20-Sechszylinder, dessen Zahnriemen ebenfalls nach vier Jahren oder 60 000 km gewechselt werden sollte (siehe links). **Risse im Zylinderkopf** sind an milchigen Ablagerungen am Öliefüllstutzen zu erkennen.

PREISE

Bei Einführung 1985 (BMW 325e E30) 27807 Mark
Classic-Analytics-Preis 2016 (Zustand 2/4) 9800 / 2500 Euro

ERSATZTEILE

■ Das meiste ist verfügbar, selbst **Chromteile** wie Scheiben- oder Regenrinnenleisten sowie Stoßstangen sind erhältlich. Originale Bezugsstoffe hingegen sind ein Problem. Entweder direkt zu BMW gehen oder sich an die Spezialisten wenden.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

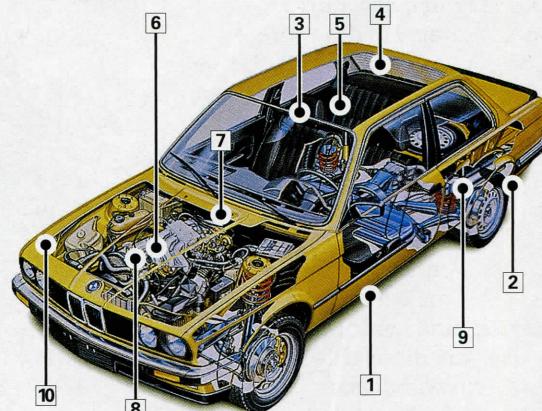
Wallohnesch, Ersatzteile für klassische BMW, Im Ohl 69,
59757 Arnsberg, Tel. 02932/900450, www.wallohnesch.com

Dickhaut-Specials, Teile, Service, Alf Dickhaut, Am Finkenhain 10,
34305 Niedenstein, Tel. 05624/926966, www.dickhaut-specials.de

www.e30.de, viele Infos, Kaufberatung, Szene-Forum,
www.e30.de

SCHWACHPUNKTE

- 1 Schweller
- 2 hintere Radläufe
- 3 Frontscheibenrahmen
- 4 Seitenteil rechts (Rost)
- 5 Batteriemulde (Sechszylinder)
- 6 Ventilklapfern
- 7 Wartungsstau
- 8 Risse im Zylinderkopf
- 9 Dämpferaufnahme hinten
- 10 Originalität (Motor, Karosserie)



Alltagstauglichkeit

★★★★★

Unterhaltskosten

★★★★★

Ersatzteillage

★★★★★

Verfügbarkeit

★★★★★

Reparaturfreundlichkeit

★★★★★

Nachfrage

★★★★★