Best of BMW

Gerhard Mensaks 3.0 CSi Coupé gehörte zum Ensemble der Sonderausstellung "Fahrkultur RUHR.2010" im Rahmen der Essen Motor Show. Dort begeisterte es viele, viele tausend Autofans. Dabei konnten sie nicht einmal ahnen, in welch erbarmungswürdigem Zustand sich der Zweitürer bei der Übernahme durch den Hünxener befand. Wir stellen Ihnen das faszinierende Gefährt und dessen bewegte Geschichte im Detail vor.

Es ist schon erstaunlich, wie inflationär seit ein paar Jahren mit dem Begriff "Coupé" umgegangen wird. Egal ob viertürige Limousine, vermeintlich dynamischer Kompaktwagen oder Gelände-Crossover – Marketingabteilungen und Kollegen von verschiedenen Motormagazinen werden nicht müde, allen erdenklichen Fahrzeugen dieses Attribut unterzujubeln. Aber was genau ist eigentlich ein Coupé? Schon im Zeitalter der pferdebespannten Kutschen kannte man das Wort. Es bezeichnete eine kompakte, besonders wendige Konstruktion, die über einen offenen Bock für den Kutscher und dahinter über einen geschlossenen Kasten für (zumeist zwei) Passagiere verfügte. Im Automobilbau wurden klassischerweise zweitürige, geschlossene PKW "Coupé" genannt. Prägende Stilelemente waren eine elegante Seitenlinie und ein luftiges Dach, das zumeist nur von zwei Säulenpaaren gestützt wurde. Die B-Säule entfiel häufig zugunsten einer harmonischeren Optik. Außerdem zumeist besser ausgestattet und dem entsprechend teurer als beispielsweise Limousinen, waren Coupés von Natur aus eine eher exklusive Art der Fortbewegung.

Die Marke BMW hat eine lange Tradition, was den Bau von Coupés betrifft. Sie begann bereits in den Vorkriegsjahren. Schon das erste Modell überhaupt, der 3/15 (1929 bis 1932), wurde als Coupé angeboten. Selbst in der schrecklichen Zeit des Zweiten Weltkrieges brachte BMW geschlossene Zweitürer hervor, die an Eleganz und Sportlichkeit ihres Gleichen suchten. Man denke in diesem Zusammenhang nur einmal an das 328 Touring-Coupé, das 1940 die Mille Miglia gewann. In der Nachkriegszeit weckten Traumwagen, wie der von Albrecht Graf von Goertz gezeichnete 503 oder auch der kleine 700 Sport Begehrlichkeiten. In der jüngeren Vergangenheit stachen vor allem die wunderschöne 6er-Reihe E24, der hypermoderne 8er (E31) oder auch die überaus massentauglichen Coupé-Varianten der beliebten 3er-Reihe aus dem grauen Auto-Einheitsbrei heraus.

Für Fans der Münchner Edelautos immer noch eines der faszinierendsten Fahrzeuge indes ist das intern "E9" genannte Coupé, eine Abwandlung der E3-Limousine. Es ersetzte ab 1968 die zweitürigen Neue-Klasse-Modelle 2000 C und 2000 CS. Optisch stellte es eine Weiterentwicklung der Vorgängertypen dar, die zwar nahezu dasselbe Heck, dafür aber eine deutlich gefälligere Front mit offenliegenden Doppelscheinwerfern erhielt. Außerdem war der E9 ausschließlich mit kräftigen Sechszylinder-Motoren mit 2,5 bis 3,2 Litern Hubraum zu haben. Das Topmodell der Baureihe war der gemeinsam mit Alpina entwickelte 3.0 CSL, dessen Zusatzbezeichnung für "Coupé Sport Leicht" stand. Als Homologationsbasis für den Tourenwagensport entwickelt, brachte der CSL ledig-

Fahrkultur pur: Gerhard Mensaks 3.0 CSi Coupé war einer der Hingucker bei der Sonderschau "Fahrkultur RUHR.2010"

Nicht ersichtlich: Die Karosserie des BMW hat die Halbe-Million-Kilometer-Marke längst überschritten

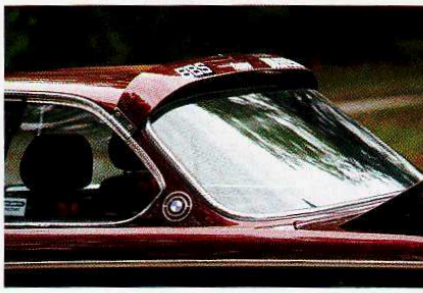
Schnelle Mixtur: Ein 3,6-Liter-Rennblock (kombiniert mit einem 3,5-Liter-Kopf) ermöglicht im Zusammenspiel mit offenen Webern rasante Fahrleistungen

lich 1.165 Kilogramm auf die Waage. Aufgrund seines üppigen Flügelwerkes erhielt der 200 PS starke Sportwagen schnell den Spitznamen "Batmobil" und gilt als erstes Produkt der BMW-Motorsport-Abteilung, aus der später die M GmbH hervorgehen sollte. Übrigens fertigten die Münchner die E9-Baureihe nicht etwa selbst, sondern überließen die Produktion Karmann. Insgesamt entstanden in Osnabrück etwas mehr als 30.000 Stück, von denen nur wenige heute noch existieren.

Ein Exemplar gehört dem BMW-Enthusiasten Gerhard Mensak – und das schon seit über 28 Jahren. Dabei handelt es sich keineswegs um eine gewachsene Passion. Vielmehr verliebte sich der heute 56-Jährige bereits beim ersten Kontakt in den E9, wie er sich gern zurückerinnert: "Ein Freund von mir kam eines Tages mit einem solchen Fahrzeug um die Ecke. Ich war hin und weg von der sportlichen Eleganz dieses BMW. Leider fehlte mir

Tierisch bequem: Die komfortablen Recaros ließ der Besitzer mit Echtleder-Bezügen ausstatten

Hart im Wind: Die mit offenen Doppelscheinwerfern ausgerüstete Front wirkt durch den Spoiler aggressiv



Geflügel vom Starnberger See: E9-Spezi Werner Hand fertigte das Spoiler-Kit mit Segen des TÜV

zu diesem Zeitpunkt das Geld für ein eigenes Exemplar. Erst als jener Freund mir einen Unfallwagen schmackhaft machte, sollte der Traum von einem E9 in greifbare Nähe rücken." Dieses Fahrzeug, ein 3.0 CSi, war zu diesem Zeitpunkt zehn Jahre alt und gehörte einer Vertreterin eines Hamburger Kaffee-Unternehmens. Sie nutzte das Coupé als Dienstwagen und legte damit über 300.000 Kilometer zurück. Der wenig gepflegte Zweitürer war voll mit Zigarettenstummeln, überzeugte jedoch durch seinen günstigen Preis: Für gerade einmal 5.000 D-Mark wechselte der CSi den Besitzer.

Gerhard Mensak dachte damals jedoch noch nicht daran, den BMW als Liebhaberobjekt überwiegend in die Garage zu stellen. Nach einer gründlichen Reinigung und Instandsetzung nutzte auch er ihn zunächst als Alltagsfahrzeug und fuhr damit knapp 70.000 Kilometer per Anno zur Arbeit auf Montage. 1989 fand diese Phase allerdings ein jähes Ende, als Gerhard Mensaks Gattin den Wagen mit den Worten "in dem BMW hat's Mäuse" angewidert abstellte. Ungläubig sah der Elektro-Monteur nach und entdeckte tatsächlich unhygienische Spuren, die auf eine Nager-Invasion schließen ließen. Die undichten Stellen, durch die das unliebe Vieh ins Innere des BMW gelangen konnten, waren schnell ausgemacht und stellten den Coupé-Fan vor die unangenehme Wahl: Restauration oder Presse. Er entschied sich für Ersteres – glücklicherweise!

Druckmittel: Der große Heckflügel belastet das Heck bei hohem Tempo mit bis zu 50 Kilogramm, weswegen eine Strebe das Hauptblatt stützt

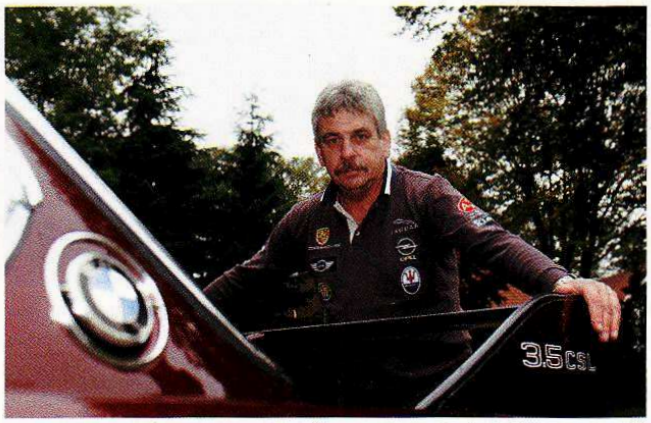
Dynamisch: Das Gewindefahrwerk sorgt für einen sportlichen Standpunkt, die Räder unterstreichen ihn

Schnell mal aufmachen: Die Haubenentriegelung geht dank Schnellverschlüssen flott von der Hand

Glänzende Aussichten: Großzügiger Einsatz von Chrom führt zu edler Anmutung des E9

Eine flüchtige Durchsicht machte durchaus Mut, den Schaden relativ einfach in den Griff bekommen zu können. Zwar war der Bereich rund um die Lenksäule durch massiven Rostbefall äußerst fragil geworden, aber ansonsten machte die Substanz einen ordentlichen Eindruck – augenscheinlich! Denn als Mensak sein Fahrzeug bei dem E9-Experten Werner Hand am Starnberger See abstellte, sah die Sache alsbald etwas anders aus: "Die äußeren Blechteile waren völlig okay, aber das Sandstrahlen der Rohkarosse war sehr dramatisch. Mein Auto ist dabei fast auseinandergefallen", erzählt der gebürtige Sauerländer. Allein dem Geschick Werner Hands und seiner Vertrauten ist es zu verdanken, dass der BMW doch noch gerettet werden konnte – auch wenn die vereinbarten 10.000 DM für die Instandsetzung nach der ersten Diagnose ins Reich der Fabeln verbannt werden musste.

Dafür wurde das Coupé am Starnberger See über die Restauration hinaus individualisiert und erhielt ein an den CSL angelehntes Spoilerkleid. Dies umfasste neben einer tiefen Frontschürze einen Dachspoiler und einen großen Heckflügel. Bei der Lackierung entschied sich Gerhard Mensak, der Marke BMW fremd zu gehen und wählte ein Bordeauxrot von Opel. Passend zu dem CSL-ähnlichen Auftritt erhielt der E9 ein neues Triebwerk. Der ursprüngliche Motor hatte bis dato über eine halbe Million Kilometer abgespult – und di-



BMW-Coupé-Enthusiast aus voller Überzeugung: Gerhard Mensak freut sich über den regen Zuspruch, den sein 3.0 CSi auf Veranstaltungen erfährt

70er-Jahre-Schick: Das schlichte Interieur folgte mit matten Holzeinlagen dem Geschmack der damaligen Zeit

es ohne größere Reparaturen. Der "neue" Sechszylinder bestand aus einem 3,6-Liter-Rennsport-Block, den ein Bekannter, der einst bei Schnitzer in Freilassing beschäftigt war, besorgte. Darauf setzte er einen 3,5-Liter-Kopf, wie er auch in den späteren E24- und E28-Modellen 635CSi beziehungsweise 535i zu finden war. Diese brisante Mischung ist für eine prüfstandgemessene Leistung von 270 PS gut und beschert dem Oldie neuzeitliche Fahrleistungen. Damit ging allerdings ein Problem einher, wie der Besitzer erzählt: "Der Heckflügel wird bei hohem Tempo mit etwa 50 Kilogramm belastet. Dadurch bog sich das Hauptblatt anfangs bedrohlich durch. Mein Freund Werner Hand setzte deshalb eine Abstützung in der Mitte ein, die ich sogar eingetragen bekommen habe – wie übrigens alle Teile, die er mir angefertigt hat. Auch den Motor hat der TÜV abgesegnet."

Gediegene Eleganz: Nur wenige Fahrzeuge strahlen eine derart zeitlose Souveränität aus wie dieser BMW

Die Zeiten, in denen der schöne Zweitürer 70.000 Kilometer pro Jahr herunterreißen musste, sind freilich längst vorbei. Heute fährt Gerhard Mensak rund 2.500 Kilometer mit seinem selbsternannten "CSL 3.5". Und auch wenn er seinen Oldie nicht mehr missen möchte, noch einmal würde er einen derart aufwändigen Aufbau nicht über sich ergehen lassen. Glücklicherweise konnte er sich stets der Unterstützung seiner Frau und guter Freunde, wie Werner Hand gewiss sein. Dass es überhaupt soweit kam, hatte er jedoch jemandem anderes zu verdanken. Ohne seinen Vater hätte Gerhard Mensak sich wohl nie auf das Abenteuer E9 eingelassen, denn: "Er sagte zu mir: Kauf Dir ein Auto, einen VW kannst Du immer noch fahren..." Gut, dass der Junior diesen Rat befolgt hat!

Text: Marcel Kühler
Fotos: Dieter Debo

REPORTFACTS BMW 3.0 CSi Coupé, Baujahr 1972

(Halter*- bzw. Herstellerangaben)

Motor: 3,6-Liter-Rennsport-Motorblock Typ M30 (Schnitzer), 3,5-Liter-Zylinderkopf Typ M30, zwei Ventile pro Zylinder, eine obenliegende 300°-Nockenwelle, Antrieb über Kette, offene Weber-Doppelvergaser ohne Luftfilter, Pierburg-Benzinpumpe, Fächerkrümmer, Rochhausen-Abgasanlage

Leistung: 270 PS* (Serie: 200 PS bei 5.500 U/min, 272 Nm max. Drehmoment bei 4.300 U/min)

Kraftübertragung: manuelles Fünfgang-Getriebe (nachgerüstet), Sperrdifferential, Hinterradantrieb

Fahrwerk: höhen- und härteverstellbares Bilstein-Rennsport-Gewindefahrwerk, Domstreben vorn und hinten

Felgen: BBS-Leichtmetallfelgen Typ "RS" in 7J x 16 ET11 an der Vorderachse und 9J x 16 ET24 an der Hinterachse

Reifen: 205/55 VR16 vorn und 245/45 VR16 hinten

Karosserie: Rohkarosse sandgestrahlt und geschweißt, Motorhaube mit Schnellverschlüssen, Frontspoiler (um 5 mm verlängert) sowie Dachspoiler und Flügelwerk hinten von Fa. Werner Hand, Neulackierung in "Bordeauxrot metallic" (Opel)

Länge x Breite x Höhe in mm: 4.660 x 1.670 x 1.330

Leergewicht: 1.400 kg

Interieur: Recaro-Sportsitze (nachträglich mit Leder bezogen), Hosenträgergurte, 380-mm-Sportlenkrad, Zusatzinstrumente, Panasonic-Radio

Beschleunigung 0-100 km/h: keine Angabe (Serie: 8,0 sec.)

Höchstgeschwindigkeit: keine Angabe (Serie: 220 km/h)