

OLDTIMER MARKT

Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder

Mai 5/2010

€ 3,20

DUCATI 860

Kerniger
Typ mit
Ecken-
und
Kanten



Frontantriebs-Pionier: Alvis FWD



Schräger Vogel: AMC Matador



Trommelbremsen reparieren



Schwaben-Vespa: Heinkel 150

FIT FÜR DEN FRÜHLING

Oldtimer richtig
ausmotten

EIN MANN, EIN WORT?

Vertrag per
Handschlag



KAUFBERATUNG

BMW
E9



Restauriert: Zastava 750 – der andere Fiat

A € 3,50 - H sfr 6,20 - N £ 1,10 - B € 3,90 - T € 4,10 - G € 4,00 - P € 5,20

D R 1380 - E € 4,20 - N € 3,00 - DK dkr 35,00 - N sfr 49,00 - S sfr 48,00 - G € 4,90 - CZ csk 172,00



AUTOMOBIL Original oder Fälschung? Wir sind ein Phänomen auf der Spur: der Replika



10

AUTOMOBIL Nur in Le Mans fuhr Alvis mit seinem frontgetriebenen FWD 1928 nach vorn



174

ZWEIRAD Gar nicht so simpel: Wartung Reparatur von Trommelbremsen



204



22

ZWEIRAD Eine ungewöhnliche Verpackung für Taglionis V-Twin: Ducati 860 GT/GTS



36

KAUFBERATUNG Das große BMW-Coupé ist eine Schönheit – mit oft hässlichen Überraschungen



188

REPORT Enten-Jagd: Eine spektakuläre Steuer wurde zum Top-Thema der Techno Classica

AUTOMOBIL

- 10 Repliken sind aus der Oldtimer-Szene kaum wegzudenken. Aus gutem Grund?
- 36 Kaufberatung BMW CS 2800 bis 3.0 CSL: Blender erkennen und meiden
- 42 AMC Matador Coupé – eine Attacke auf die Geschmacksnerven
- 174 Alvis 12/75 FWD: Der skurrile Brite mit Frontantrieb sollte ein Exot bleiben
- 196 Zastava-Restaurierung: Wie ein „Fióo“ nach Baden-Württemberg kam
- 210 Nachgehakt: OLDTIMER MARKT testet Kleinanzeigen – Mazda 1800

ZWEIRAD

- 22 Ducati 860 GT und 860 GTS: Ein Typ mit Ecken und Kanten
- 182 Heinkel 150: Grandios gefloppt – die Anti-Vespa aus dem Schwabenland
- 204 Trommelbremsen: Mit diesen Tipps holen Sie das Optimum heraus

SCHWEINWERFER

- 30 Aktuell: Märkte, Messen, Treffen, Ausfahrten

SERVICE

- 34 Vertrag per Handschlag: Juristische Tücken beim Kauf auf Teilmärkten
- 50 Die Werkstattfrage: Jochen Geiken hilft bei technischen Problemen

TIPPS UND TECHNIK

- 52 Ausmotten: So starten Sie mit dem Klassiker sorgenfrei in die Sommersaison

START UND ZIEL

- 58 Eifelrennen: Sie können im eigenen Auto oder als Beifahrer im Ring-Taxi dabei sein

REPORT

- 188 Techno Classica: Steuerfahndung und Besucherrekord in Essen
- 192 Sag: Ich will... Zeig mir Deine Autoaufkleber, und ich sage Dir, wer Du bist

Ganz schön verdorben

Äußerlich atemberaubend, aber tief im Innern beängstigend verdorben: Erfahren Sie, warum kaum jemand eine grundlegende Restaurierung des großen BMW-Sechszylinder-Coupés der E9-Baureihe durchzieht...

So viel Verdorbenheit in schöner Hülle gab es bislang nur bei Salma Hayeks berühmtem Schlangentanz in dem Tarantino-Filmklassiker *From Dusk Till Dawn!* Doch befinden wir uns nicht in einer veruchten mexikanischen Bar, sondern in Dieter Tögels Werkstatt in Hochheim bei Wiesbaden. Und vor uns windet sich kein Vampir in Gestalt einer erotischen Schlan-

der gleichen Karosserie wie die Vierzylinder-Coupés 2000 C und CS basierte und wie jene auch bei Karmann gebaut wurde. Die unvergleichlich elegante Grundform stammte aus der Feder des BMW-Hausstylisten Wilhelm Hofmeister, der lediglich bei der Frontgestaltung des „Schlitzaugen-Coupés“ am Käufergeschmack vorbeigezeichnet hatte – ein Missstand, dem die



Das große BMW-Coupé ist sehr elegant – und äußerst schwierig zu restaurieren. Was dazu führt, dass viele Blender auf dem Markt sind

gentänzerin, sondern ein großes BMW-Coupé der E9-Baureihe leuchtet matt im Dämmerlicht – mit Rostlöchern, so gewaltig, dass Salma Hayeks Königsboa auf Nimmerwiedersehen in ihnen verschwinden könnte. Dieses Auto ist kein Blut-, sondern ein gefährlicher Goldsauger, der danach trachtet, den blind Verliebten um ein kleines Vermögen zu bringen...

Ende 1968 begann die Produktion des Sechszylinder-Coupés 2800 CS, das auf

BMW-Designabteilung bis zum Erscheinen des Sechszylinders abhalf. Nun wirkte das Coupé mit den rahmenlosen Seitenscheiben und dem filigranen Dachpavillon wie aus einem Guss.

Karosserie

Und gewissermaßen aus einem Guss ist es auch, wie nun Dieter Tögel erläutert, der sich professionell als Kiz-Meister und privat als Vorsitzender des BMW CSL Ow-



Die Türen sind lang und oft bodenlos



Gern werden Roststellen am Stoß zwischen Frontblech und Kotflügel...



...sowie an den Seitenteilen mit Spachtel „kuriert“. Ein Magnettest schafft Klarheit



Bitte abtasten: Auf den Falzen der vorderen Radhäuser binden Schmutzablagerungen (Pfeil re.) Feuchtigkeit – mit üblen Folgen



Um löchrige Spritzwände (li.) zu sanieren, müssen Kotflügel und Stehwände herausgetrennt werden! Indiz für Gammel ist Rost an der Rückwand von Sicherungskasten (innen links von der Lenksäule) und Handschuhfach

Nicht bei Fielmann: Die Brille ist rundum auf Rost zu untersuchen



Heckblech: Hier gammelt's an Zierleisten und Rückleuchten



Zwischen Kofferraumboden und Karosse rostet's rundum



Rost an drei Fronten: Radhaus, Schwellerspitze, A-Säulenfuß



Schwer instandsetzbar: die Aufnahmen des Hinterachs-Rahmens



Nur schöner Schein? Radläufe immer per Magnet abtasten!



Längsträger: solide, solange die Ablaufbohrungen frei sind



Die Schweller wirken gesund? Lassen Sie sich nicht täuschen, es handelt sich lediglich um aufgesetzte Blenden

Motor und Antrieb



Bisweilen reißen die Stege zwischen Kühlmantel...



...und Brennraum, nach einer Welle erodiert die Kalotte



Kopf-Klappern deutet auf eingelaufene Nocken hin



Bei guter Wartung und einem sensiblen Warmfahr-Fuß sind die großen M30-Sechszylinder locker für 200.000 km gut



Wartungsmangel: Pitting an Kipphebeln und Ventilen



Einspritzventile: Riecht's beim Start nach Sprit?



Keine Raketenphysik: Logischer Aufbau und gute Teileversorgung freuen Schrauber



Luftfilterdeckel ab: Sind die Wellen der beiden Zenith-Vergaser ausgeschlagen?



Bei diesem Diff ist ein Simmering-Wechsel fällig



Wird oft vergessen: Auslöse-Kontakt für die D-Jetronic



Kupplung: Trennt sie nicht, ist oft der Geberzylinder hin



Poltern bei Lastwechsel: Ist das Diff-Lager gerissen?



Antriebsgelenke: Meist reicht Zerlegen und Fetten



Sitzt die Kardanwelle mittig im Stützlager?



Kalkspuren hinter der Riemenscheibe zeigen: Diese Wasserpumpe ist fällig



Öllecks an der Zylinderkopfdichtung sind oft nur von unten gut zu erkennen

Ersatzteilpreise BMW 3.0 CSI

Nockenwelle	199 €
Kipphebel	18 €
Ein-/Auslassventil	26/43 €
Wasserpumpe	30 €
Kupplung komplett	130 €
Zündschir	65 €
Querlenker inkl. Traggelenk	89 €
Bremsscheibe vorn/hinten	49/52 €
Satz vordere Bremssättel (AT)	349 €
Kotflügel vorn	675 €
Außenschweller (orig.)	139 €
Reparaturblech Radlauf	99 €
Reparaturblech Türboden	58 €
CSL-Tür	2379 €
Türdichtung	245 €

Quelle: Wuloh und Neuh, Tel.: 02922/700020

ners Club seit Jahrzehnten mit den Autos befasst: „Außer den Türen und Hauben ist restlos alles an der selbsttragenden Karosserie verschweißt!“ Das an sich erleichtert Restaurierungen schon nicht gerade. Was aber viel schlimmer ist: Einige Bereiche hat Karmann nach dem System Gordischer Knoten konstruiert...

Zum Beweis öffnet der Hochheimer im Innenraum das Handschuhfach sowie eine Klappe links der Lenksäule, hinter der sich Haubenentriegelung und Sicherungskasten verbergen. Mit einer Taschenlampe kann nun die Rückseite der Motorspritzwand ins Visier genommen werden. Ergebnis: Um die Kabelbaumdurchführung herum zeigt sich böser Rost, beifahrerseitig kross gebratenes Flickwerk.

Was das bedeutet, erläutert Dieter Tögel: „Es bedeutet, dass die Spritzwand durchgegammelt ist. Um die zu schweißen, muss der Außenkotflügel herausgeschnitten werden sowie zwei Verbindungsbleche. Meistens zeigen sich dann weitere Rostschäden an Innenkotflügeln, Stoßdämpferdomen und A-Säulen.“

Immerhin hat das Flex-Massaker auch sein Gutes, denn nun lassen sich diverse weitere Rostnester in einem Aufwasch mit sanieren. Etwa die Kotflügel falze oben im Radhaus, auf denen sich Schmutz sammelt, die Muttererde der Korrosion. Oder die Stöße zu Frontschürze und A-Säule, in denen oft der Gilb nistet. Oder die meistens kompostierten Schweller spitzen.

Tögel: „Neben dem komplexen Aufbau kommt erschwerend hinzu, dass kaum eine Tür von einem in ein anderes Auto passt – die ist entweder zu lang oder zu kurz. Es existieren auch keine Richtbank-Koordinaten für die Position der A-Säule. Offenbar hat man die Autos bei Karmann von hinten nach vorn aufgebaut, und so müssen es heutige Restaurierer auch machen, wenn nachher alles passen soll.“ Das

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

BMW Coupé-Club e.V.

Werner Hand, Bahnhofstr. 9, D-82399
Raisting, Tel.: 08807/91030, Fax: /91701,
E-Mail: whand@online.de,
www.bmw-coupeclub.de

BMW CSL Owners Club e.V. (im BCE)

Dieter Tögel, Frankfurter Str. 68, D-65239
Hochheim, Tel.: 06146/84455/56, E-Mail:
dieter.toegel@online.de

Bundesverband Weiss-Blau

Günther Stadelmeier, John-F. Kennedy-Str. 52,
D-34128 Kassel, Tel.: 0160/97485967,
Fax: 01212/502146121, E-Mail: guenther.
stadelmeier@web.de

BMW Club Deutschland e.V.

Pomela Lange, Altenburger Str. 16a,
D-36304 Alsfeld, Tel.: 06631/7060770,
Fax: /7060772, E-Mail: cluboffice@bmv-
club.de, www.bmw-club.de

BMW Club Europa e.V. (BCE)

Schleißheimer Str. 416, D-80935 München,
E-Mail: office@bmv-club-europa.org,
www.bmw-club-europa.org

Edition Weiss-Blau

Thomas G. Mueller, Krumdal 12, D-22587
Hamburg-Blankensee, Tel.: 040/860400,
Fax: /564550, E-Mail: info@edition-weiss-
blau.de, www.edition-weiss-blau.de

BMW Veteranen Club Österreich

Kurt Seldler, Schönbrunnerstr. 47, A-1050 Wi-
en, Tel.: 01/5884120, Fax: /5884123,
E-Mail: info@bmv-veteranenclub.at,
www.bmv-veteranenclub.at

BMW Veteranen-Club Schweiz

Martin R. Bertschinger, Gartenstr. 1,
CH-5600 Lenzburg, Tel.: 062/8917879,
Fax: /8918664, www.bmv-veteranen-club.ch

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.

heißt: Provisorisches Einsetzen der Türen, welche die Position der A-Säulen und Kotflügel bestimmen, an denen sich wiederum die Frontmaske orientiert, von der sodann die Haubenposition abhängt. Schlagartig setzt die Erkenntnis ein, warum man sich auf eine längere Suche einstellen muss, um ein wirklich gut restaurierte Coupés zu ergattern...

Dabei sind die „üblichen“ Rostherde bei üblichen E9 bereits eine Herkulesaufgabe, wie sich beim weiteren Rundgang um das Auto zeigt: eine Frontmaske des Grauens, wolkige Lackaufwürfe um die Blinker, Radläufe, Lüftungsgitter, Zierleisten und

Rückleuchten herum, auf der gesamten Länge durchgefalte Schwellen, die bereits die Zierblenden von sich werfen, Kantenrost an den Hauben, nur noch partiell vorhandene Türböden und ein Kofferraumboden, der am umlaufenden Stoß zur Karosserie stark separatistische Tendenzen zeigt.

Von unten sind die Bodenbleche perforiert oder grob geflickt, der umlaufende Falz des Tanks ist verrottet, und in den besonders kritischen Aufnahmepunkten des Hinterachs-Hilfsrahmens leuchtet es rotbraun. Der Hochheimer E9-Spezialistbe-

ruhigt indes, dass es sich bei unserem Fotomodell um ein extrem schlechtes Exemplar handele und kaum ein Coupé alle Schwachstellen auf sich vereine.

Das wahre Problem ist: Kaum ein BMW-Zweitürer präsentiert sich so ehrlich wie unser Fotomodell. Eine nennenswerte Zahl ist notdürftig reparaturgeschweißt und kommt dank reichlich Spachtelmasse und einer Lackdusche optisch oftmals verlockend schön daher, denn glänzt das Coupé, kann sich der Anbieter sicher sein: Der nächste blind Verliebte ist nicht fern.

Der heutige Marktwert*



BMW Coupé (E9)	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
2,5 CS	1975-1975	22.300 €	14.100 €	8.200 €	3.100 €	900 €	30.180 DM
2800 CS	1968-1971	26.200 €	16.400 €	9.600 €	3.400 €	1.200 €	22.980 DM
3,0 CS	1971-1975	29.900 €	18.600 €	11.100 €	3.800 €	1.300 €	27.840 DM
3,0 CSL	1971-1972	68.000 €	42.300 €	30.300 €	13.100 €	7.600 €	31.950 DM
3,0 GiL	1971-1975	30.200 €	20.000 €	12.600 €	4.200 €	1.400 €	30.650 DM
3,0 CSL	1972-1973	79.100 €	48.700 €	32.500 €	13.700 €	7.800 €	31.950 DM
3,0 CSL	1973-1975	83.000 €	53.000 €	34.800 €	14.500 €	8.000 €	32.700 DM

* Ermittelt von Classic Data GmbH, Herzer Str. 130, 44575 Costrup-Rauel, Tel. 02305/29011

Fahrwerk und Bremse



Jetzt wieder im Austausch zu haben: die vorderen Scheibenbrems-Festsättel



Teure Lösung: Tragarmgelenke gibt es nur als Einheit mit dem Querlenker



Test an der Hinterachse: Sind die Handbrems-Trommeln verrostet, hängen Bremsättel?



Hauptbremszylinder: Vom Reparatur-Satz bis zum Neuteile ist alles verfügbar



Wird das Auto beim Bremsen schwammig, sind die Zugstreben-Buchsen unter Verdacht

„Kürzlich bat mich ein Kunde, ein Auto anzuschauen, das auf den ersten Blick toll dastand. Ich riet vom Kauf ab. Wenige Tage später kam freudestrahlend ein Mann zu mir, der spontan genau jenes Auto gekauft hatte...“ Dem armen Kerl steht nun eine bittere Wahrheit bevor...

Um solche Fehlgriffe zu vermeiden, gehören eine Taschenlampe, ein Magnet oder besser noch Schichtstärkenmesser und am besten ein echter E9-Kenner zur Grundausstattung jeder Besichtigung.

Technik

Natürliche und dauerhafte Schönheit findet sich im Innern des BMW. Gute Wartung und gefühlvolles Warmfahren vorausgesetzt, sind die turbinenhaften Sechszylinder locker für 200.000 Kilometer gut. Zudem sind nahezu alle Ersatz- und Verschleißteile für die Motoren mit dem Werks-Code M30 noch neu und zu moderaten Preisen verfügbar – oft sogar beim BMW-Händler.

Erster Verschleiß kündigt sich durch das einst BMW-typische Bläuen im Schubbe-

trieb an; es kündigt von ausgehärteten Ventilschaftdichtungen. Tickert es im Kopf vernehmlich, sollte man zudem den Ventildeckel abnehmen und sich die Nocken genau anschauen. Sie neigen zum Einlaufen – vor allem, wenn Schwarzschlamm die Ölzufuhr in den Kopf vermindert. Dann sind meistens auch die Kipphebel, im Endstadium sogar die Ventile hinüber.

Ebenfalls nicht so selten sind Risse in den Aluköpfen, die sich vor allem beim Kaltstart durch unruhigen Motorlauf und eher seltener durch Wasser im Öl oder umgekehrt bemerkbar machen. Ein solcher Kopf ist unrettbar verloren, es gibt jedoch reichlich gebrauchten Ersatz, der indes zu den Kolben passen muss, denn die Brennraumform wurde mehrfach geändert. Zu „Kopfschmerzen“ kann übrigens auch ein defekter Visco-Lüfter führen, der einfache Test dazu: Springt der Ventilator bei im Stand laufendem, heißem Motor nach kurzer Zeit an?

Für die Gemischaufbereitung sorgen wahlweise zwei Zenith-Fallstrom-Registervergaser oder eine Bosch D-Jetronic.

Technische Daten

BMW Coupé (E9)

Motor: Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; im Kopf v-förmig hängende Ventile, von obenliegender, per Duplexkette antriebbarer Nockenwelle über Kipphebel benötigt; siebenfach galgante Kurbelwelle; zwei Zenith-Fallstrom-Registervergaser (2,5 CS, 2800 CS, 3,0 CS/CSL bis 1972) bzw. Bosch D-Jetronic (3,0 CSI, 3,0 CSL ab 1973)

Hubraum: 2,5 CS: 2494 ccm; 2800 CS: 2788 ccm; 3,0 CS/CSL/CSI: 2985 (ab 1972: 3003) ccm; 3,0 CSI (ab 1973): 3153 ccm

Bohrung x Hub: 2,5 CS: 86 x 71,6 mm; 2800 CS: 86 x 80 mm; 3,0 CS/CSL/CSI: 89 x 80 (ab 1972: 89,25 x 80) mm; 3,0 CSI (ab 1973): 89,25 x 84 mm

PS bei U/min: 2,5 CS: 150 bei 6000; 2800 CS: 170 bei 6000; 3,0 CS/CSL/CSI: 180 bei 6000 (ab 1972: 200 bei 5500); 3,0 CSI (ab 1973): 206 bei 5600

mkg bei U/min: 2,5 CS: 21,5 bei 3700; 2800 CS: 23,8 bei 3700; 3,0 CS/CSL/CSI: 26 bei 3700 (ab 1972: 27,7 bei 4300); 3,0 CSI (ab 1973): 29,2 bei 4200

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung; Vierganggetriebe (auf Wunsch ZF-Dreigang-Automatik mit Wandler); Hinterradtrieb

Karosserie: Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie

Vorderachse: Einzelaufhängung an Querlenkern und McPherson-Federbeinen; Querstabilisator

Hinterachse: Einzelaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern; Querstabilisator

Bremsen: Servovorderstützen, hydraulisches Zweikreis-Bremsensystem mit Scheibenbremsen rundum (2800 CS: hinten Trommel)

Länge x Breite x Höhe: 4660 x 1670 x 1370 (CSI und CSL ab 1972: 4660 x 1730 x 1370) mm

Höchstgeschwindigkeit: 2,5 CS: 201 km/h; 2800 CS: 206 km/h; 3,0 CS/CSL/CSI: 213/215/220 km/h; 3,0 CSI (ab 1973): 220 km/h

Verbrauch: 2,5 CS: 13-16 l; 2800 CS/3,0 CS: 13-16 l; CSI/CSL: 12-17 l (alle Modelle Superbenzin mit 95 ROZ)

Bezeit: 2,5 CS: 1974 bis 1975; 2800 CS: 1968 bis 1971; 3,0 CS/CSI: 1971 bis 1975; 3,0 CSI: 1971 bis 1972 (2985 ccm); 1972 bis 1973 (3003 ccm); 1973 bis 1975 (3153 ccm)

Kat-Nachrüstung: Kein Anbieter bekognt

Interieur und Zierteile



Die Velours-Fauteuils sind an den Wangen oft durchgeschuert – und Bezugstoffe rar



Wo es an Dichtungen anstößt, löst sich das Furnier durch eingedrungene Nässe auf



Alles eine Frage des Geldes: Tür- und Innenverkleidungen gibt es noch neu



Gebrauchter Ersatz für defekte Instrumente findet sich noch reichlich am Markt



Scheibendichtungen reißen, Türdichtungen...



...schrumpfen. Neuteile sind verfügbar – und teuer



Zierleisten sollten in gutem Zustand sein – sie sind rar

Erstere kranken vor allem an ausgeschlagenen Drosselklappenwellen; sie können bei abgenommenem Luftfilterdeckel kontrolliert werden. Auch wird es zunehmend schwierig, Experten zu finden, die die komplexen Vergaser mit ihrer kühlwasser-gesteuerten Startautomatik einstellen können. Eine Grundrevision beider Zenith schlägt mit rund 1000 Euro zu Buche.

Den gleichen Betrag kostete eine unscheinbare kleine Druckfühler-Dose in Nachbarschaft des Hauptbremszylinders, die auf die Einspritzmenge der D-Jetronic

CSL



! wie „leicht“ hieß: 0,7-mm-Dünnblech, Türen und Hauben aus Alu, Scheiben aus Makrolon. Ersatz liegt im BMW-Regal



Auch unter der CSL-Haube rotiert Großserientechnik



Scheel-Sitzer: Original-Cord ist Mangelware



War nur per Einzelabnahme TÜV-fähig: der Spoiler



Reine Zierde: Die CSL-Stoßstange ist aus GFK

Interieur/Zierteile

Zu den verdeckten Mängeln im Innenraum zählen verschlissene Tachos und schrumpfende Türdichtungen sowie defekte elektrische Fensterheber hinten. Tür- und Seitenverkleidungen sind teils noch neu erhältlich, damalige Bezugsstoffe nicht, sodass man sich gegebenenfalls auf Abstriche bei der Originalität gefasst machen muss. Chromzierat ist mit einer Ausnahme noch verfügbar: Die umlaufende Zierleiste ist selbst gebraucht rar!

Fazit

Was bislang wie eine Kaufabratung klang, bedarf der Relativierung. Viele der 30.000 gebauten Coupés kamen aufgrund ihres Kaufpreises in gute Familien. Nicht wenige haben als behütete Zweitwagen überlebt, meist in der Schweiz oder Südeuropa. Ein solches Exemplar ist die günstigste Art, in die E9-Welt einzusteigen.

Nicht allzu häufig sind von Grund auf restaurierte Autos. Nur selten wechseln sie den Besitzer, und wenn, dann zu scheinbar horrenden Preisen. Doch der Schein trügt. Denn am teuersten sind letztlich jene glänzenden Biender, von denen es beim E9 nicht wenige gibt. Sie sind es, die in Garagenächten ihr wahres Gesicht zeigen – ein Anblick, dem nur begnadete Spengler widerstehen können! Alle anderen werden niedergeworfen – entweder moralisch als hastige Weiterverkäufer, oder finanziell als Restaurierer...

Text: Dirk Ramackers

Fotos: dr, Archiv

d.ramackers@oldtimer-markt.de

Einfluss nimmt. „Kostete“ deshalb, weil die Dose neu nicht mehr lieferbar und gebrachter Ersatz Glückssache ist. Vor allem lange Standzeiten setzen dem Druckfühler zu, was sich in unruhigem Motorlauf und viel zu fettem Gemisch äußert. Auch undichte Einspritzdüsen kommen vor (starker Spritgeruch beim Kaltstart, Brandgefahr!), hier gibt es indes Ersatz.

Helle Kalkablagerungen hinter der oberen Riemenscheibe sind die weiße Fahne einer kapitulierenden Wasserpumpe, Geräusche in dem Bereich können auch von einer peitschenden Steuerkette herrühren, die über verschlissene Gleitschienen raspelt. Ansonsten gilt der Block als haltbar – immerhin musste er im Rennbetrieb bis zu 800 PS verkraften. BMW-Mann Tögel rät jedoch dazu, bei jeder Kopfüberholung auch die Pleuellagerschalen zu wechseln, was bei eingebautem Motor geht.

Zum Antrieb: Die frühen Borg-Warner-Automatiken gelten Kennern wie Friedrich Schumacher, Coupé-Spezialist des BMW-Veteranen Clubs, als anfällig. Er rät zur späteren ZF-Version. Viele E9-Fans bevorzugen jedoch ohnehin Schaltwagen, denn trotz GT-esken Auftritts ist der BMW ein sportliches Auto. Dieter Tögel: „Vielfahrern empfehle ich den Wechsel auf ein Fünfganggetriebe aus der ersten 5er-Baureihe, für dessen Einbau lediglich die Kardanwelle gekürzt werden muss. Es bringt Laufruhe und mindert Verschleiß sowie den Verbrauch um bis zu zwei Liter auf 100 Kilometer.“ Bleiben die Kupplung, bei der Probleme meist defekte Geberzylinder verantworten, an Simmerringen leckende Differenziale und trocken laufende Antriebswellengelenke, deren Fettfüllung sich in die (hoffentlich intakte) Manschette zurückgezogen hat.

Die Gummiteile von Fahrwerk und Antrieb sind von so guter Qualität, dass bisweilen noch die erste Garnitur ihren Dienst versieht. Rumpelnde Kardanwellen (Guibogelenke, Stützlager), Schlagen bei Lastwechseln (hintere Diff-Aufhängung) und schwammiges Fahrverhalten (Lager des Hinterachsrähmens, Querlenker) vor allem beim Bremsen (Zugstreben gummi vorn) sollten also nicht verwundern.

Gute Nachrichten bei den Bremsen: Die vorderen Festsättel, lange vergriffen, gibt es wieder! Somit ist die Versorgung auch hier, wie bei allen Antriebs- und Fahrwerksteilen, wieder lückenlos.

Haben Sie ein Fahrzeug mit Geschichte?



Besonders **SICHER.**
Der Oldtimer-Schutzbrief.

Wir bieten Ihnen eine Versicherung für die Zukunft. Die Classic Police von AXA.

Infos unter Telefon 0 18 03/55 11 11*,
www.AXA.de oder direkt bei unserem
Betreuer in Ihrer Nähe! Kommen Sie zur
Versicherung, die neue Maßstäbe setzt.

Maßstäbe / neu definiert

