

Motor Klassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



70 Jahre Mercedes 300 SL
Auf den Spuren
der Legende



Traum-Tour im
Alfa Romeo Sp



Faszination Porsche 911 Targa

F-Modell · G-Modell · 964 · 993
Kaufberatung: Der beste Targa für Sie!

EXTRA-HEFT



Alles über
den AvD-
Oldtimer-
Grand
Prix 2014

**Eintritts-
Gutschein**
+ **50% Rabatt** auf
Ihre Tageskarte!
**Einkaufs-
Gutschein**
+ **50% Rabatt** auf
die offizielle Oldtimer-
GP-Cap 2014!

BMW 3.0 CSI

Die perfekte Restaurierung



Service-Kosten Citroën XM

Alles halb so schlimm?



MG Midget für 12000 Euro

Ante und ihr erster Klassiker



Sport: ADAC Sachsenring Classic und Paul Pietsch Class

Meister-Werk

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact



Dirk Löhmer aus Minden restaurierte einen BMW 3.0 CSI aus erster Hand. Besonderen Wert legte er auf die Unterstützung von Meistern ihres Fachs, den sogenannten alten Hasen, die schon früher an solchen Autos schraubten.

Mag sein, dass auf Kaffeekränzchen eher unerhebliche Informationen ausgetauscht werden, aber nicht immer. Denn genau bei einer solchen Gelegenheit erhielt Dirk Löhmers Schwiegermutter einen interessanten Hinweis. Eine ältere Dame erzählte von einem in einer Tiefgarage abgestellten alten Auto, das ihrem verstorbenen Lebensgefährten gehört hatte.

Als Dirk Löhmer davon erfuhr, spitzte er neugierig die Ohren. Der Liebhaber von

Old- und Youngtimern, der auch schon mit einem Bericht über die Restaurierung seines VW Scirocco Serie 1 im Youngtimer-Heft von Motor Klassik vertreten war, wollte der Sache unbedingt auf den Grund gehen. Doch das erwies sich als schwierig.

Erstbesitzer war ein Pilot

Denn die ältere Dame aus Hannover hatte offenbar noch gar nicht daran gedacht, sich von dem Wagen zu trennen. „Mit dem Auto waren für sie sehr viele wichtige Erinnerungen verknüpft“, erklärt Löhmer, aber das er-



Die Bezeichnung 3.0 am Heck weist auf den Hubraum hin, das i auf die Bosch-Einspritzung



Lediglich die Vordersitze sind neu bezogen, ansonsten wurde die Patina im Inneren erhalten



Die Bodenplatten im Kofferraum mussten neu angefertigt und originalgetreu bezogen werden



Nach intensiver Aufarbeitung wirken die schmucken Alufelgen wieder wie neu

fuhr er erst später. Zunächst dauerte es eine Weile, bis er überhaupt einmal den Kontakt zu der Dame fand, die sich anfangs eher abweisend zeigte. Doch Löhmer gab nicht auf, und seine Mühe sollte sich lohnen.

Der Lebensgefährte der Dame war einst Flugkapitän bei der Lufthansa gewesen. Während er über den Wolken einen Jumbo Jet genannte Boeing 747 pilotierte, hatte er sich für seine erdgebundenen Touren 1972 einen neuen BMW 3.0 CSI gekauft, den er bis zu seinem Tod behielt. Allerdings konnte er die letzten Jahre sein Auto aus gesund-

Ein Klassiker aus erster Hand mit nachvollziehbarer Historie und allen Dokumenten ist besonders reizvoll

heitlichen Gründen nicht mehr bewegen, weshalb das Coupé meist in der Tiefgarage weilte – aber stets angemeldet.

So stand Löhmer nun vor einem BMW E9 aus erster Hand mit 138.000 Kilometern auf der Uhr. Der Motor startete willig, und Löhmer fuhr den Wagen ans Tageslicht. Der reizvoll patinierte, unverbastelte Innenraum faszinierte ihn sofort. „Zuvor hatte ich mich mit BMW nie so intensiv beschäftigt, aber in diesem Augenblick gefiel mir die Form richtig gut“, erinnert er sich. Doch trotz aller Begeisterung meldete sich der

DATEN UND FAKTEN BMW 3.0 CSI

■ **Motor:** wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, Ventile über Kipphebel betätigt, Bohrung x Hub 89 x 90 mm, Hubraum 2985 cm³, Verdichtung 9,5:1, Leistung 200 PS bei 5500/min, maximales

Drehmoment 27,7 mkg bei 4300/min, Gemischaufbereitung durch Bosch-Einspritzanlage

■ **Kraftübertragung:** Hinterrad-antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe

■ **Karosserie und Fahrwerk:** selbsttragende Stahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Federbeinen und

Schubstreben, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, rundum hydraulische Teleskopdämpfer, vorn und hinten Querstabilisator, ZF-Gemmer-Lenkung mit Servo, rundum Scheibenbremsen, Felgen 6J x 14 H2, Reifen 195/70 VR 14

■ **Maße und Gewicht:** Radstand 2625 mm, Länge x

Breite x Höhe 4630 x 1670 x 1370 mm, Spur vorn/hinten 1446/1402 mm, Gewicht 1400 kg

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Höchstgeschwindigkeit circa 220 km/h, Beschleunigung null bis 100 km/h in 7,3 s, Verbrauch circa 17 l/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** 1971 bis 1975, 8142 Exemplare

Realist in ihm, und der sah etliche Roststellen an der Karosserie.

Anhand von Fotos und Dokumenten seiner Oldtimer, darunter eine frühe Corvette und eine Mercedes Pagode, hatte er der Dame klargemacht, dass er kein Händler war und keine kommerziellen Interessen verfolgte. Damit nun auch der Kauf und die Preisgestaltung für alle Beteiligten transparent wurden, fuhr er den BMW zur Werkniederlassung in Hannover, wo er einen BMW-Classic-Experten zurate zog.

Suche nach Experten

Endlich, sechs Monate nach dem eingangs erwähnten Kaffeekränzchen, wurde Löhmer zum zweiten Besitzer dieses Wagens. Sofort startete er mit der Planung der Restaurierung. Damit diese möglichst perfekt ausfällt, vertiefte sich Löhmer mit großem Engagement in die BMW-Szene, um sich ein Kompetenz-Netzwerk aufzubauen: „Für mich war es wichtig, dass die alten Hasen, die sich mit solchen Autos und dem Handwerk auskennen, dabei sind.“

Einer von ihnen heißt Kurt Bekemeier, ein Technikspezialist, den Löhmer schon

durch die Restaurierung seiner anderen Autos kannte. Die Firma Bekemeier hatte gerade in Hille bei Minden eine große Werkstatthalle gebaut. Dort sollten alle weiteren Arbeiten stattfinden, nachdem Löhmer das Coupé in seiner Garage bis auf den Antrieb und die Achsen demontiert hatte. Allerdings wollte er auch selbst mitarbeiten, soweit es seine Fähigkeiten erlaubten.

Zunächst wollte er die Karosserie chemisch entlacken lassen. Nach längerer Suche fand er einen geeigneten Betrieb in Bad Salzfluren, wohin er die mittlerweile voll-

ständig entbeinte Karosserie brachte. Was letztlich zum Vorschein kam, wirkte ein wenig überraschend, denn der BMW war stets von einer Vertragswerkstatt betreut worden. Offenbar hatte das BMW-Kleid schon sehr früh mit Rost zu kämpfen gehabt. Mehrfach übereinander geschweißte Bleche und viel Spachtelmasse belegten, dass hier keine fachkundigen Karosseriebauer am Werk gewesen waren. Oder man hatte sich damals entschieden, den Wagen möglichst kostengünstig am Leben zu halten.

Auf jeden Fall standen umfangreiche Blecharbeiten an. Löhmer konnte dafür einen sehr erfahrenen Karosseriebauer im Ruhestand gewinnen, der allerdings krankheitsbedingt immer nur wenige Stunden am Stück arbeiten konnte, weshalb sich allein die Blecharbeiten über neun Monate hinzogen.

Natürlich sollte alles so originalgetreu wie möglich werden, weshalb sich Löhmer besonders freute, als er auf ein passendes Referenzobjekt stieß, ein nur 12000 Kilometer gelaufenes Originalauto, einst gefahren von Wilhelm Karmann. Dieses Auto gehört zum Bestand des Karmann-Museums, wo

Bei der Restaurierung stand Originaltreue im Fokus – selbst beim Auftragen des Unterbodenschutzes



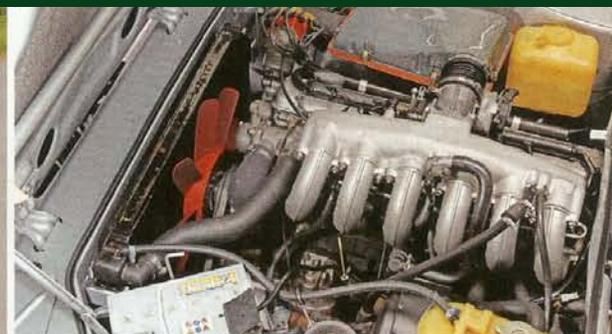
Rost im Verborgenen

■ Neben diversen schon beim Kauf offensichtlichen Roststellen kamen nach dem Entlacken und dem Heraustrennen der Vorderkotflügel weitere durchgerostete Partien zum Vorschein. Mehrlagig eingeschweißte Bleche wie im Schwellerbereich zeugten vom Kampf gegen die Korrosion



Originalgetreuer Neuaufbau

■ Die Karosserie wurde unter Verwendung sehr vieler neuer Originalblechteile wieder aufgebaut. Beim Setzen der Schweißpunkte orientierte man sich an dem noch im Originalzustand befindlichen BMW-Coupé von Wilhelm Karmann, das zum Bestand des Karmann-Museums gehört



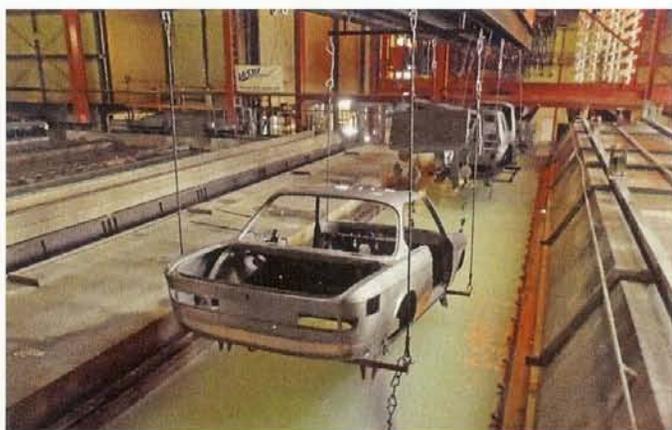
Alle vorhandenen Instrumente funktionierten noch und wurden lediglich gereinigt

Nach der zweijährigen Restaurierung fährt sich das BMW-Coupé wie ein Neuwagen

Jedes Bauteil wurde geprüft. Die meiste Arbeit am Motor floss in die Überholung des Zylinderkopfs

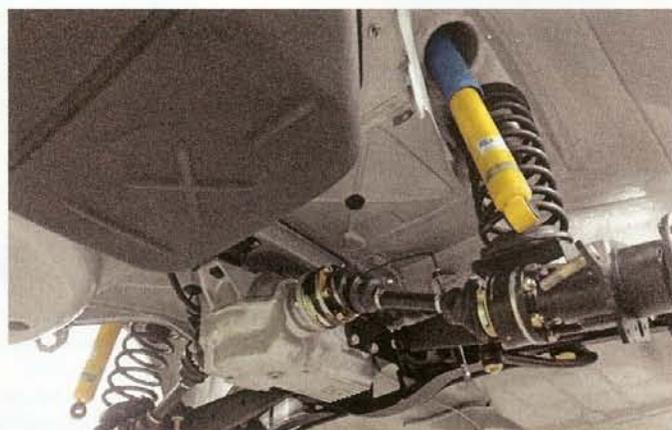


Dirk Löhmer (rechts) sicherte sich bei der Restaurierung der Technik die Hilfe von Kurt Bekemeier



Mehrmals gebadet

■ Die Karosserie des BMW-Coupés wurde mehrfach gebadet. Zunächst kam sie nach der Demontage in ein Entlackungsbad. Erst nach mehreren Durchgängen war alles blank, und die Spachtelreste waren entfernt. Nach dem Ende der Blecharbeiten erfolgte eine kathodische Tauchlackierung (Foto)



Überholtes Fahrwerk

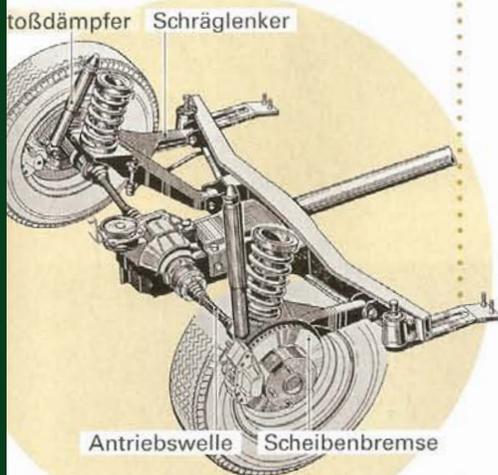
■ Alle Achsteile wurden entrostet und pulverbeschichtet. Natürlich kamen alle Verschleiß- und Gummitteile wie Achsbuchsen, Manschetten, Leitungen, Bremsbeläge und Stoßdämpfer neu dazu. Sogar die homokinetischen Gelenke der Antriebswellen wurden zerlegt, geprüft und gereinigt



Das Coupé steht nun wieder so da wie vor 42 Jahren bei seiner Auslieferung

Hintere Einzelradaufhängung des BMW E9

■ Das BMW E9 Coupé kam 1968 auf den Markt, zunächst als 2800 CS. Kurz zuvor war die Produktion der Limousinen 2500 und 2800 ange laufen. Wie diese besaß das Coupé eine hintere Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Schraubenfedern und Teleskopdämpfern. Allerdings erhielt erst der 3.0 CS von 1971 hintere Scheibenbremsen.



übrigens Löhmers restaurierter Scirocco zu bewundern ist. An Karmanns E9 dokumentierte Löhmer alle originalen Spaltmaße, die Lage der Schweißpunkte, wo genau der Steinschlagschutz aufgetragen ist und vieles mehr.

So originalgetreu wie möglich

Natürlich sollten auch möglichst Originalteile verwendet werden. So stöberte er den Spezialisten Christian Wille bei Hamburg auf, von dem er Teile wie Kotflügel, Motorhaube, Radhäuser, Reserveradmulde, Türhäute, Schweller etc. ordern konnte. Die Schweller hat er übrigens unter fachkundiger Anleitung selbst eingeschweißt, ansonsten teilte ihn der Karosseriebauer stets zu Hilfsarbeiten ein.

Endlich war das Thema Blech erledigt, doch an manchen Stellen hatte sich schon wieder Flugrost gebildet. Also kam die Karosserie wieder ins Entlackungsbad, und dann wurde sie umgehend nach Geeste ins Emsland geschafft, wo sie in den Genuss einer katholischen Tauchlackierung kam.

Kurt Bekemeier kümmerte sich derweil um den Sechszylindermotor. Der war noch in relativ gutem Zustand, allerdings wurden der Zylinderkopf komplett überholt, die

D-Jetronic gecheckt und defekte Teile wie etwa der Zusatzluftschieber erneuert. Das Getriebe war ebenfalls noch okay, aber die Kupplung musste erneuert werden.

Viel Arbeit floss in die Überholung des Fahrwerks. Metallene Achsteile wurden entrostet und pulverbeschichtet, alle Verschleißteile der Radaufhängung sowie etliche Teile der Bremsanlage erneuert. Selbst die homokinetischen Gelenke der Antriebswellen hat Löhmer zerlegt, gereinigt, geprüft und wieder montiert.

Das komplett erhaltene Interieur wurde vorwiegend aufgearbeitet, um die Patina zu erhalten. Ein Sattler erneuerte lediglich die Bezüge der Vordersitze und den Dachhimmel. Die Abdeckungen im Kofferraum ersetzte Löhmer selbst.

Rund zwei Jahre dauerte es, bis der BMW wieder wie ladeneu auf die Straße rollte. Eine der ersten Fahrten führte zu jener Dame, von der Löhmer das Auto gekauft hat. Er chauffierte sie dann gemeinsam mit einem Freund des Erstbesitzers durch Hannover, und es war unschwer zu sehen, wie Erinnerungen an frühere Zeiten wieder wach wurden. Beim nächsten Kaffeekränzchen haben sie bestimmt davon erzählt. ■

RESTAURIERUNG BMW 3.0 CSI

■ **Kaufort/Jahr:** Hannover, 2012

■ **Kaufzustand:** Das Fahrzeug war aus erster Hand, fahrbereit und zugelassen, aber seit zehn Jahren in einer Tiefgarage abgestellt. Die Karosserie war durch etliche Schönheitsreparaturen instand gehalten worden, das Interieur war gut und wies erhaltenswerte Patina auf

■ **Vorgeschichte:** Der Wagen wurde 1972 von einem Lufthansa-Flugkapitän aus Hannover als

Neufahrzeug erworben und dann stets von einer Vertragswerkstatt nach Vorschrift gewartet. 2002 bekam der Wagen ein H-Kennzeichen, aber der Besitzer konnte ihn aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr fahren

■ **Restaurierungsumfang:** komplett zerlegt, Karosserie entlackt und unter Verwendung zahlreicher neuer und selbst gefertigter Bleche restauriert sowie im KTL-Bad konserviert. Originalgetreuer

Steinschlagschutz und Lackaufbau, Vordersitze neu mit Leder bezogen, restliches Interieur aufgearbeitet, Dachhimmel neu, Motor soweit nötig überholt, Kupplung erneuert, Fahrwerk komplett revidiert, Edelstahl Auspuff montiert u. v. m.

■ **Restaurierungsdauer:** 2005 bis 2011

■ **Fachkundige Unterstützung:** Motoren-Technik Bekemeier, 32479 Hille, www.mtb-exklusiv.de

(Technik); C. Wille, 21629 Neu Wulmstorf, Tel. 01 72/311 23 66, info@bmw-coupe.com (Experte, Teile); Heyde & Stickdorn GmbH, 32108 Bad Salzfluren, www.abbeiz.de (Entlacken); WOB Wesseling GmbH, 49744 Geeste, www.ktl-wob.de (KTL-Bad); R. Bokemeier, 32479 Hille, www.bokemeier.de (Sattler); Walloth & Nesch, 59757 Arnsberg, www.wallothmesch.com (Teile)

■ **Marktwert:** 53000 Euro (laut Gutachten)