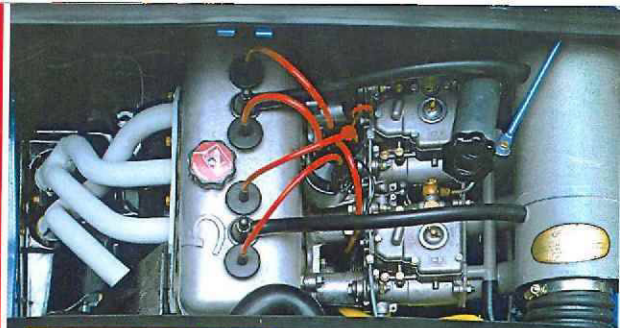


Oldtimer PRAXIS

Oktober
10/2017
€ 2,70

DAS SCHRAUBER-MAGAZIN



Technik-Thema:
Der Renault-8-Gordini-Motor zerlegt



Besuch beim Sattler
Mach mal Sitz – vom
Schaumstoff- und Feder-
kern bis zum Bezug

116 Seiten!

Service, Infos, Technik-Tipps für
das schönste Hobby der Welt!



Der Haken daran

Die Anhängerkupplung
am Oldie – Tipps zu
Kauf und Montage



Dauerbrenner

40 Jahre unterwegs im MG TD



Gran Turismo

Herausforderung: Fiat 130 Coupé



Flott gemacht!

Doppelvergaser-Weltkugel-Taunus



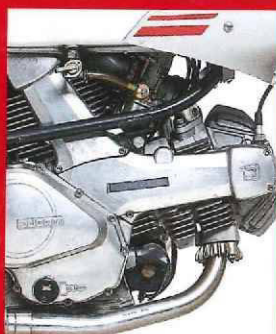
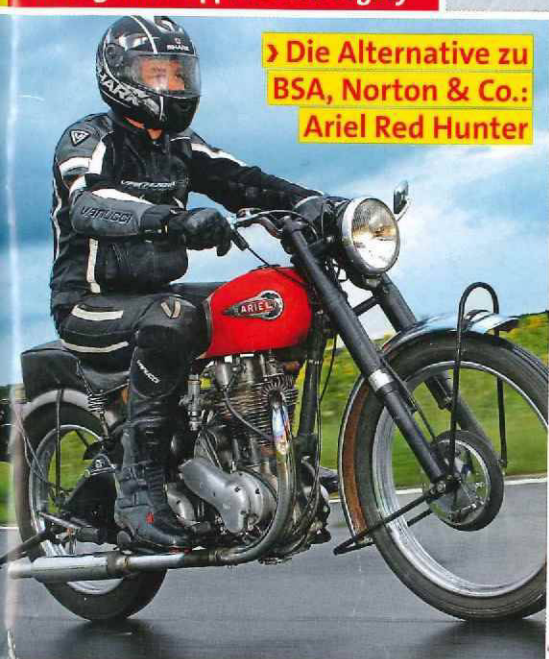
Das Zugpferd

Youngtimer-Tipp: Subaru Legacy



Der legitime Erbe BMW 323i

Die Alternative zu
BSA, Norton & Co.:
Ariel Red Hunter



Seziert

Der Desmo-V2
der Ducati Pantah

Jugendtraum

Zündapp
KS 80



4018
AT € 3,00
CH CHF 4,30
NL € 3,30
BE/LU € 3,20
FR € 3,40
ES/IT € 3,50
GR € 3,80
SI € 3,90
FI € 4,10
CZ CZK 125,-
DK DKK 30,-
HU HUF 1180,-
SE SEK 49,-



KOMPAKTE Luxusklasse



„ADO mit der Goldkante“:
Der Zustand des Dreiers vor
der Blech-Restaurierung



Klare Identität, klare Farbe: Der 1982er 323i zählt zu den späten
Exemplaren und fiel zum Glück nie in wilde Bastler-Hände



Mit dem **BMW 323i** schufen die Münchener Automobilbauer einen der Urväter der Luxus-Kompaktwagen: Indem sie ihrem Volumenmodell einen feinen Sechszylinder implantierten.

Der erste Dreier-BMW hat den zweifelhaften Ruf des Schnellrosters. Auch soll er seinem Vorgänger Nullzwo leistungsmäßig nicht das Wasser reichen können. Manche Vorurteile können sehr hartnäckig sein. Wohl dem, der nichts auf sie gibt – denn er hat eine Menge Spaß!

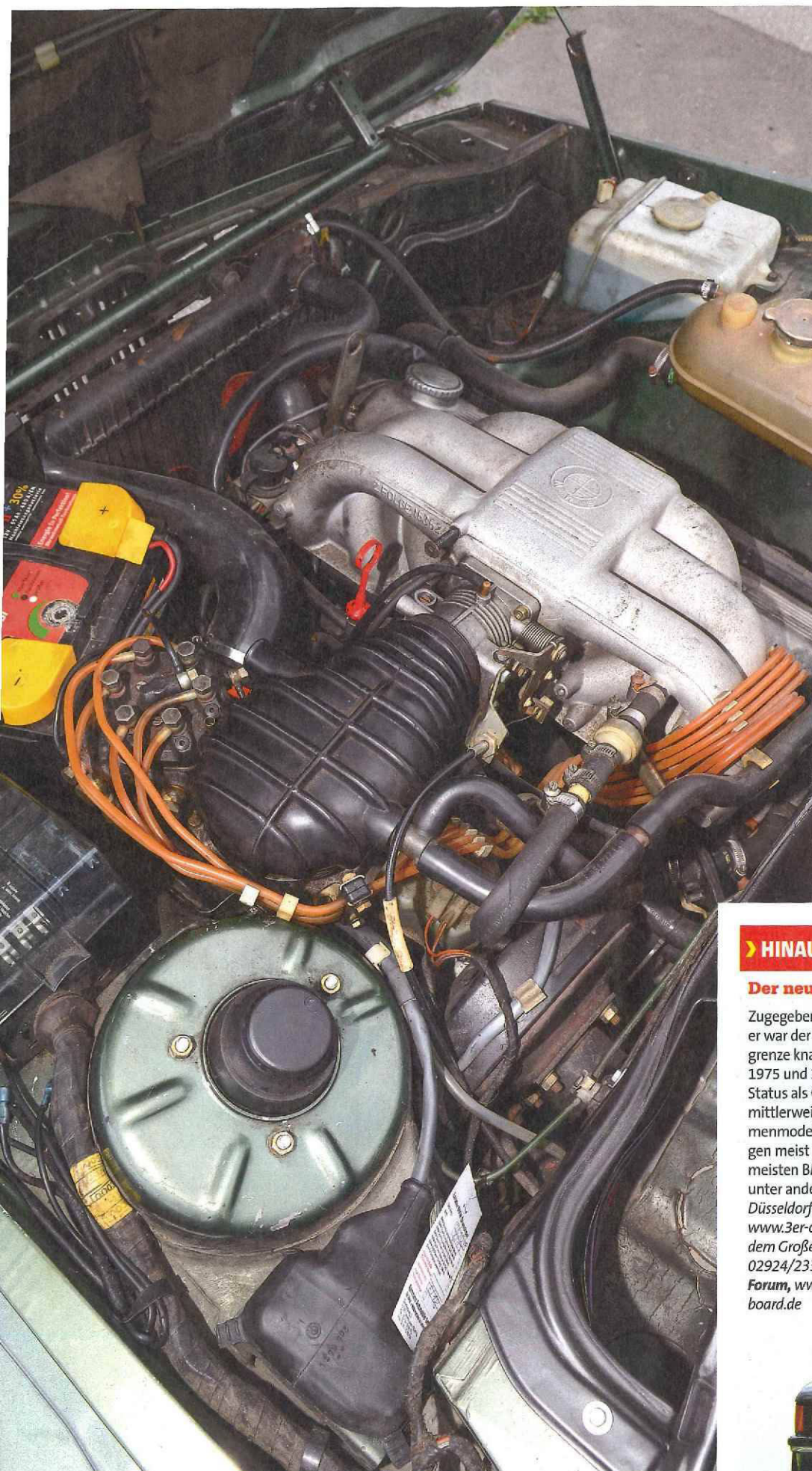
Erinnern Sie sich noch an „ADO mit der Goldkante?“ Richtig: die Gardinen, für die in den siebziger Jahren beharrlich im Fernsehen geworben wurde. Klaus Goldbaums 1982er BMW 323i hatte auch den Spitznamen „Ado“. Zumindest vor der großen Blechanierung. Denn ein Vorbesitzer verpasste dem Wagen goldfarbene Flanken – etwa dort, wo

andere einst die zerklüftete Alpina-Linierung hinklebten, um ihren Dreier schneller zu machen...

„Ich war mir wirklich nicht sicher, ob ich die Goldstreifen wieder auflackieren lassen sollte“, erzählt der 56-jährige Leverkusener, der sich vor einigen Jahren das Traumauto seiner Jugend erneut kaufte. Bis dahin hatte er sich gar nicht so sehr für Oldti-

„1983 kaufte ich mir den ersten E21, seither waren eigentlich immer wieder BMWs in meinem Fuhrpark.“

Klaus Goldbaum



Unter der Ansaugpinne der K-Jetronic steckt der meisterhafte M-20-Reihensechszylinder, der mit Zahnriemenantrieb aufwartet. 143 PS bei 6000 Touren entwickelt das drehfreudige Triebwerk



Die 02er-Baureihe sah schnittiger aus, doch der E21 sollte eben auch optisch in Richtung Komfort und Seriosität weisen. Er wuchs in Länge und Breite um zehn Zentimeter zum Vorgänger



Für ambitionierte Fahrer war der 323i serienmäßig mit ZF-Fünfganggetriebe ausgerüstet, Automatik gab's auf Wunsch

> HINAUS IN DIE WEITE WELT

Der neue Dreier wurde gleich Millionär

Zugegeben, der E21 ist bis heute kein Kult-Modell. Aber er war der erste Pkw der Münchener, der die Millionen-grenze knackte: 1.360.000 Exemplare wurden zwischen 1975 und 1983 gebaut. Sein Erfolg bescherte BMW den Status als Global Player. Der Dreier ist bis heute, in der mittlerweile sechsten Generation, das weiß-blaue Volumenmodell. Die Liebhaberpreise der Erstserienautos liegen meist noch unter 10.000 Euro, Ersatzteile liefern die meisten BMW-Oldiehändler. Fans des E21 treffen sich unter anderem hier: **BMW 3er Club e.V.**, Holger Nantke, Düsseldorf, Straße 27, 41238 Mönchengladbach, www.3er-club.de; **BMW Club Mobile Classic e. V.**, Auf dem Großen Felde 11, 59519 Möhnesee, Telefon 02924/2333, www.bmw-veteranenclub.de; **BMW E21 Forum**, www.e21-board.de





mer interessiert. „Ich hatte wohl eine kleine Midlife-Krise“, lacht der BMW-Freund. „Ich wurde 50, die Silberhochzeit stand an, unsere Tochter wurde volljährig – alles innerhalb eines Jahres. Ich hatte das dringende Gefühl, mir etwas Gutes tun zu müssen.

Also habe ich mal im Internet geguckt, ob noch irgendwo ein E21 zu finden ist. Mit diesem Modell fing meine Autoleidenschaft Ende der Siebziger an. Leider wurde er mir nein Erster schon kurz nach dem Kauf geklaut, und mit dem zweiten Dreier wurde ich irgendwie nicht richtig warm. Danach kamen Legionen von Spaß- und Alltagswagen, meist Audi und BMW. Aber das kennt wohl jeder: Die Erinnerung ans erste Auto bleibt.“

Und so kommt es zum BMW mit der Goldkante – aber nicht sofort: „Ich war überrascht, überhaupt noch Sechszylinder-E21-Angebote zu finden, und so habe ich recht zügig einen 323i gekauft, der mir brauchbar erschien. Beim BMW-Händler meines Vertrauens nahmen wir den Wagen kurz darauf auf die Bühne. Der Meister meinte darauf, dass das Auto durchaus rettbar wäre. Aber wenn ich bald damit fahren wolle, wäre es besser, ich suche vielleicht doch ein anderes.“

Gesagt, getan: Klaus Goldbaum hat mittlerweile Kontakt zum BMW-Dreier-Club aufgenommen, und ge-

meinsam mit einem Bekannten macht er sich bald auf nach Holland, wo ein Clubmitglied einen 1982er 323i anbietet: „Ado“.

Der zypressengrüne 323i mit dem betörenden 143-PS-Sechszylinder macht einen respektablen Eindruck, war jahrzehntelang in erster Hand, danach folgten zwei Kurzzeit-Besitzer. 150.000 Originalkilometer und nur leichter Rostbefall zeugen von guter Pflege. Der Kauf ist Formsache. „Den Spitznamen hatte der Wagen im Club schnell weg“, lacht Goldbaum, der auch an diversen Ausfahrten und Rallyes damit teilnimmt. Doch der Grat zwischen Patina und Gammel ist schmal, und dass größere Eingriffe in die Substanz anstanden, war von Anfang an klar.

„Der Motor blühte BMW-typisch. Ich hab’ immer ein wenig darüber weggesehen. Aber als mich eine Cabrio-Fahrerin an der Ampel fragte, ob meine Handbremse gezogen sei, weil mein Auto so qualme und stinke, war’s mir schon peinlich. Zunächst wollte ich den originalen Motor bei BMW instandsetzen lassen. Aber der Preis, den man mir nur für eine Zylinderkopfüberholung nannte, war atemberaubend. Eine freie Werkstatt, an die ich über Clubkontakte geraten bin, hat die Arbeiten zum Bruchteil des genannten Preises erledigt.“

Freilich gerät das Ganze zur kompletten Revision des Triebwerks, denn nicht nur die Ventilschaftdichtungen sind hinüber: Am Ende stehen neue Kurbel-, Pleuel-, und Nockenwellenlager auf der Rechnung, dazu das Honen des Blocks aufs erste Übermaß und ein Satz neuer Kolben. „Der Motor lief zwar vorher noch ordentlich, aber offenbar hatte einer der Vorbesitzer einen sehr, sehr schweren Gasfuß. Zum Glück waren die Teile für den M-20-Motor noch zu kriegen, sodass er heute wieder Nichtraucher ist...“

Der Rest der Technik erweist sich als weitgehend unverschlissen. Das Fünfganggetriebe erhält lediglich eine frische Ölfüllung, Motoranbauteile wie Kupplung und Wasserpumpe werden eher vorsorglich ersetzt. „Nur die LeerlaufEinstellung ist bis jetzt noch nicht optimal. Im warmen Zustand sinkt sie arg tief ab, doch das möchte ich im kommenden Winter in den Griff kriegen“, sagt Klaus Goldbaum.

Nachdem der Motor eher unerwartet zur (zugegebenermaßen unspektakulären) Baustelle geriet, kann die Karosserie nicht mehr schockie-



Die Sitzbezüge sind erneuert, das „fahrerorientierte“ Armaturenbrett hat die Jahrzehnte unbeschadet überdauert



Das Cassettenteil des Radios ist verstummt – dank Digital-Umbau tönen heute Falco, Culture Club und Co. via iPod im Handschuhfach



Die 15-Zoll-Alpina-Räder bot ein Clubfreund an. Dazu sagt man nicht nein...



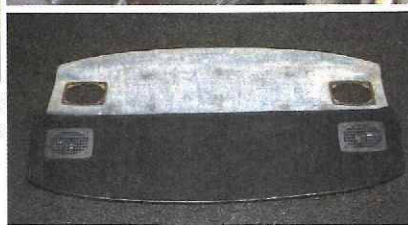
Seit der Restaurierung hat der 323i gut 6000 Kilometer zurückgelegt und glänzt durch Zuverlässigkeit

ren. Der Wagen hatte wohl schon einmal einen Neulack erhalten, und an Spritzspachtel wurde nicht gespart. „Bei der Bestandsaufnahme entdeckten wir einen alten Heckschaden: Der Übergang von Kofferraumboden zum Heckblech war aufgewölbt und verrostet, der Bereich hinterm linken Radkasten morsch, und auch die Verstärkung ums Tankrohr am rechten Radkasten sah mürbe aus. Aber gemessen daran, dass bei manchen E21 praktisch das ganze Heck abgerostet ist, war das doch überschaubar. Zudem konnte BMW die Blechteile noch liefern.“ Auch die Schweller besorgte der Rheinländer neu. Zwar ist hier kaum Rost zu se-

> Auf den ersten Blick gut, aber im Detail verdächtig...



Rechts ist keine weiße Hutablage zu sehen. Dort liegt das verblichene Original, darunter der bessere Ersatz



Die Blechsubstanz war okay, aber der Gammel hatte sich dennoch festgebissen. Vor allem im Heck, wo ein alter Unfallschaden auftauchte. Die Schweller trennte der Restaurierer auf Verdacht auf – und fand prompt diverse Anrostungen. Ersatzteile gab's noch bei BMW



Bilstein-Gasdruckdämpfer, Vogtland-Federn und die raren Alpina-Räder hielten als zeitgenössisches Tuning Einzug. Und für den Komfort gab's einen Satz hintere Ausstellfenster

hen, doch sein Karosserie-Spezi befindet, man solle lieber mal in die Hohlräume hineinschauen. „Recht hat er gehabt: In allen doppelten Blechlagen saß der Rost. Allzu lange hätte ich so keine Freude am schönen neuen Lack gehabt, der ja den krönenden Abschluss unserer Sanierung bilden sollte. Und so kamen hier auch Neuteile zum Einsatz. Plus einer Extra-Portion Hohlraumversiegelung!“

Der Neulack im Originalfarbton ist kaum getrocknet, als das Gröbeln über die Innenaustattung einsetzt. Zwar sind die Sitze weitgehend intakt, aber ebenso wie die Teppiche teils stark verblüht. Die Rückbank und die Hutablage strahlen schon fast weiß. Als für sie passender Ersatz auftaucht, ist klar, dass der Rest nicht so blass bleiben soll. Für die vorderen Sitze gibt es sogar noch neue Bezüge bei BMW, hinten war nichts mehr zu bekommen. Eher zufällig taucht dann beim einen Sattler der dunkle Hahnentritt-Stoff auf, bei einem Kollegen findet sich noch passender Samt für die seitlichen Einfassungen. Auch die Türverkleidungen bekommen neuen Stoff verpasst, sodass jetzt nur noch bei den Teppichen Farbunterschiede zu sehen sind. Aber das darf nach 35 Jahren auch so sein: „Völlig ohne Zeichen des Alters käme so ein Auto einfach zu steril daher“, befindet der Eigner.

„Den ersten 323i den ich kaufte, gab ich nach einigen Wochen wieder her. Ein BMW-Meister kam, sah und befand ihn als zu rostig.“

Klaus Goldbaum

TECHNISCHE DATEN

BMW 323i E21

Motor: wassergekühlter ohc-Reihensechszylinder mit Zahnriemengetriebener Nockenwelle; Typ BMW M20

Hubraum: 2315 ccm
B x H: 80 x 76,8 mm

Leistung: 143 PS
bei 6000 U/min

Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Maße (L x B x H in mm):
4365 x 1610 x 1380

Leergewicht: 1180 kg

Vmax: 195 km/h

Baujahre: 1977–1982

VORSCHAU

**26-27-28-29
Oktober 2017**

**Hier
können Sie
Ihre Träume
kaufen.**

Mit über 5000 Autos und Motorrädern zum Verkauf und über 600 Händlern von Ersatzteilen, Auto e Moto d'Epoca ist der wichtigste Markt in Europa.



Bonhams

freut sich, Ihnen eine neue europäische Auktion von hochwertigen Sammlerfahrzeugen in Zusammenarbeit mit AUTO E MOTO D'EPOCA vorstellen zu können.

SAMSTAG, 28 OKTOBER 2017



Eintrittskarten erhalten Sie (im Vorfeld der Messe) auch über www.autoemotodepoca.com

Organisationsbüro: Intermeeting Srl
Tel. 0039.049.7386856 Fax 0039.049.9819826

PADOVA
FIERE

Powered by:
GEO SPA

**AUTO
D'EPOCA**
FIERA DI PADOVA

Folgen Sie uns auf



www.autoemotodepoca.com



Der doppelte Auspuff ist Erkennungsmerkmal des 323i. Derzeit atmet der Wagen durch Hartge-Tuningteile aus



Der Besitzer

Als Klaus Goldbaum überlegte, sich selbst ein Motorrad zum 50. Geburtstag zu schenken, war seine Frau nicht begeistert. Mit einem Auto war sie einverstanden, und so holte sich der Leverkusener mit dem 323i den Traumwagen seiner Jugend zurück. In der Zwischenzeit hat auch noch ein E30 Touring den Weg zu ihm gefunden.

„Die benötigten Blechteile gab es alle noch bei BMW, ebenso die Sitzbezüge. Schwierig zu finden waren eher Kleinteile.“

Klaus Goldbaum

Der Zusammenbau bringt weitere Änderungen mit sich: Vogtland-Federn und Bilstein-Gasdruckdämpfer sorgen für eine leichte Tieferlegung, die maroden Endschalldämpfer ersetzt Klaus Goldbaum durch originale Tuning-Teile von Hartge aus den Achtzigern. Kurios: „Der erste Prüflingenieur hätte mir die neuen Federn problemlos eingetragen. Die Schalldämpfer, die so alt wie das Auto sind, aber nicht. Also fuhr ich zur nächsten Prüfstelle, und dort gab es keine Diskussionen. Aber wohl die Lösung des Problems: Das originale Hartge-Gutachten bezog sich auf eine komplette Auspuffanlage plus Motortuning. Ich wollte aber nur die Endtöpfe eintragen lassen; das hat der Erste Prüfer wahrscheinlich gar erfasst. Am Motor ist ja nichts geändert, mit den werksseitigen 143 PS vermisst man nichts, und Rennen fahren möchte ich ja auch nicht.“

Die raren 15-Zoll-Alpina-Alus bietet schließlich ein Clubfreund Klaus Goldbaum an – ein Angebot, zu dem man nicht „Nein“ sagen kann... Als das zeitgenössische Becker-Cassetenradio schwächelt, lässt der BMW-Liebhaber beim Fachmann einen Digital-Anschluss nachrüsten: „Jetzt



Nur etwas mehr als 162.000 Kilometer sammelte der E21 in 35 Jahren. Der Drehzahlmesser erreichte aber wohl oft den roten Bereich, denn der Motor blühte ordentlich...

arbeitet das Radio als Verstärker für den iPod, der im Handschuhfach liegt. Witzig, dass dieses Ding auch schon fast als Retro-Objekt gilt!“

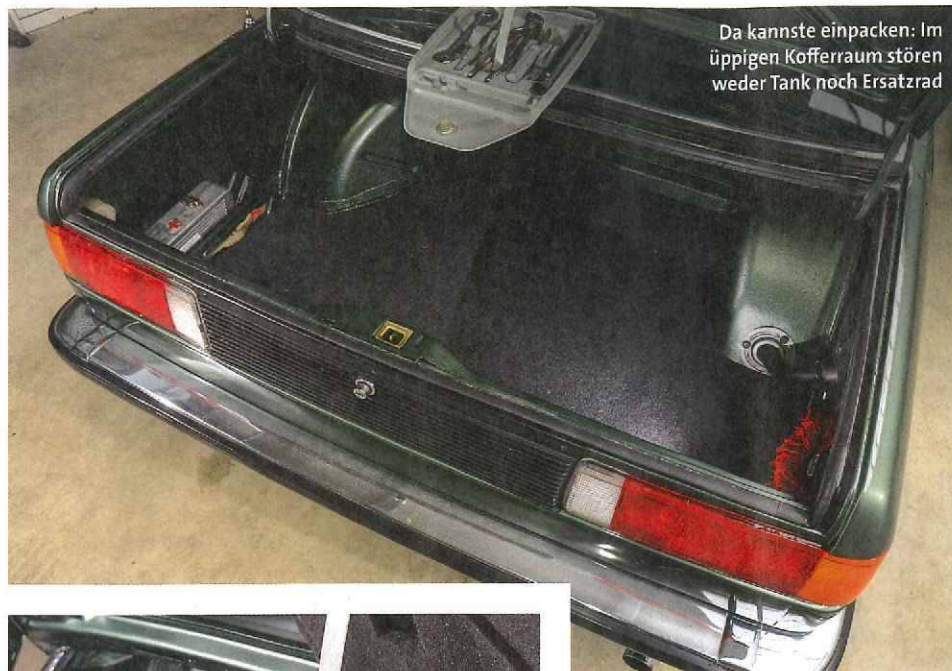
Die einzigen Ersatzteilprobleme bereiten die gebraucht gekauften hinteren Ausstellfenster: „Die unteren Dichtungsgummis sind porös. Hier muss ich vorerst mit kleinen Rissen leben, bis Ersatz auftaucht, und auch die Zierleiste an der Unterkante ist improvisiert. Ihre Halteklammern gibt's nicht mehr, und so habe ich sie erst mal geklebt. Immerhin: Es fällt nicht auf, und die Sache ist zum Glück auch wasserdicht.“

Seit knapp einem Jahr ist der 323i nun wieder auf der Straße und hat seither keinerlei Schwächen gezeigt.

Nichts klappert, nichts tropft. Langeweile kommt trotzdem nicht auf: „Das originale Lederlenkrad wird mir doch langsam etwas zu bröselig, der Kofferraum verwandelte sich vergangenes Jahr bei einem Sturzregen ausgerechnet auf dem BMW-Dreier-Jahrestreffen in ein Schwimmbad. Ich werde mal sehen, ob ich eine neue Dichtung auftreiben kann.“

Apropos: Das Dreier-Treffen 2016 hat Klaus Goldbaum organisiert, inzwischen ist er nachhaltig vom Virus infiziert. „Nur die Goldkante bekommt der 323er nicht mehr. Auch wenn die Clubkollegen es vorschlugen – ich fand sie aber zu schräg...“

Text: D. Bartetzko, Fotos: A. Beyer



Da kannst du einpacken: Im üppigen Kofferraum stören weder Tank noch Ersatzrad



Das Lederlenkrad erhält bald einen neuen Bezug – der alte wird nun doch bröselig



Auch, wenn die E21-Baureihe nicht so verehrt wird wie das Vorgängermodell 02, war sie ein Meilenstein in der BMW-Historie: Erstmals nach Jahrzehnten boten die Münchener ihr Kompakt-Modell wieder mit Sechszylinder an

Besuchen Sie uns auf der MOTOR-WORLD Classics in Berlin vom 5.10.-8.10.2017.



Besonderes Fahrzeug? „Best for Cars“ - die Spezialversicherung!



Highlights:

- ✓ Wertgutachten bei PKW erst ab 50.000 €,
- ✓ Youngtimertarif für PKW ab Fahrzeugalter 20 Jahre möglich,
- ✓ Beitragsfreier Ausland-Schaden-Schutz,
- ✓ Grobe Fahrlässigkeit ist mitversichert,
- ✓ Fahrer ab 18 Jahre möglich.

Interessiert?

Dann lassen Sie sich von unserem Expertenteam ein Angebot erstellen.

Telefon 0711 662-725778

Oder besuchen Sie uns im Internet unter www.oldtimer.de



württembergische

Der Fels in der Brandung.