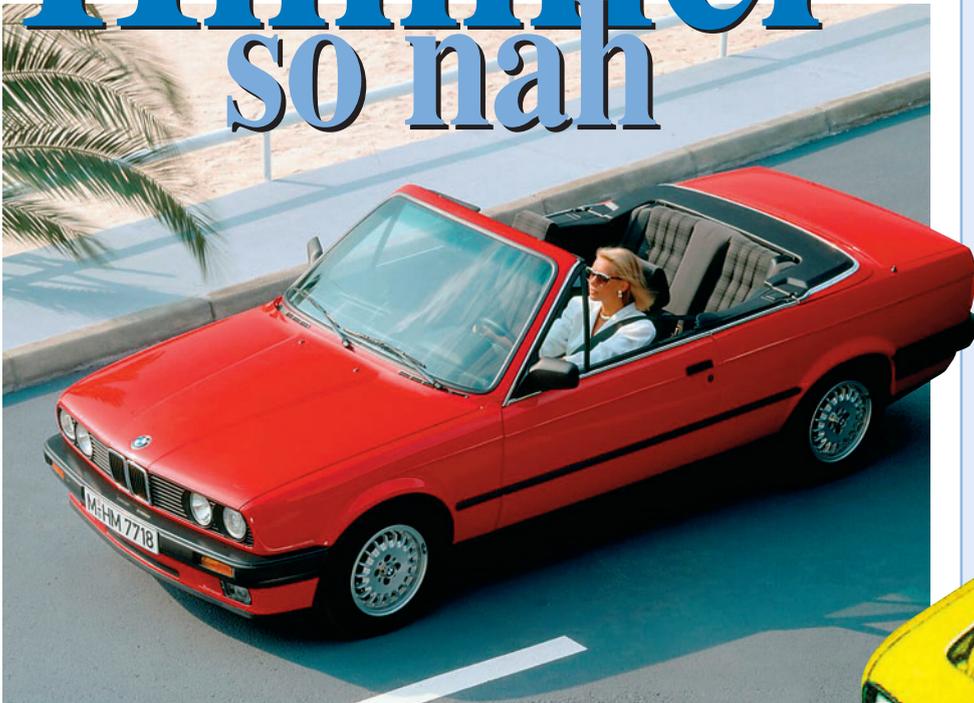


# Dem Himmel so nah



Leise rieselt Oxid: Die Spiegel-Dreiecke aus Aluminium korrodieren mit den Jahren

## Von Prinz bis Proll: BMW 3er Cabrios

**Dieser Tage stellt BMW auf einem großen US-Autosalon die vierte Generation des 3er Cabrios vor. Urahn der Baureihe ist das E30-Cabrio – längst ein Klassiker! Allerdings kann der bayerische Beau auch ein paar ganz hässliche Seiten zeigen...**

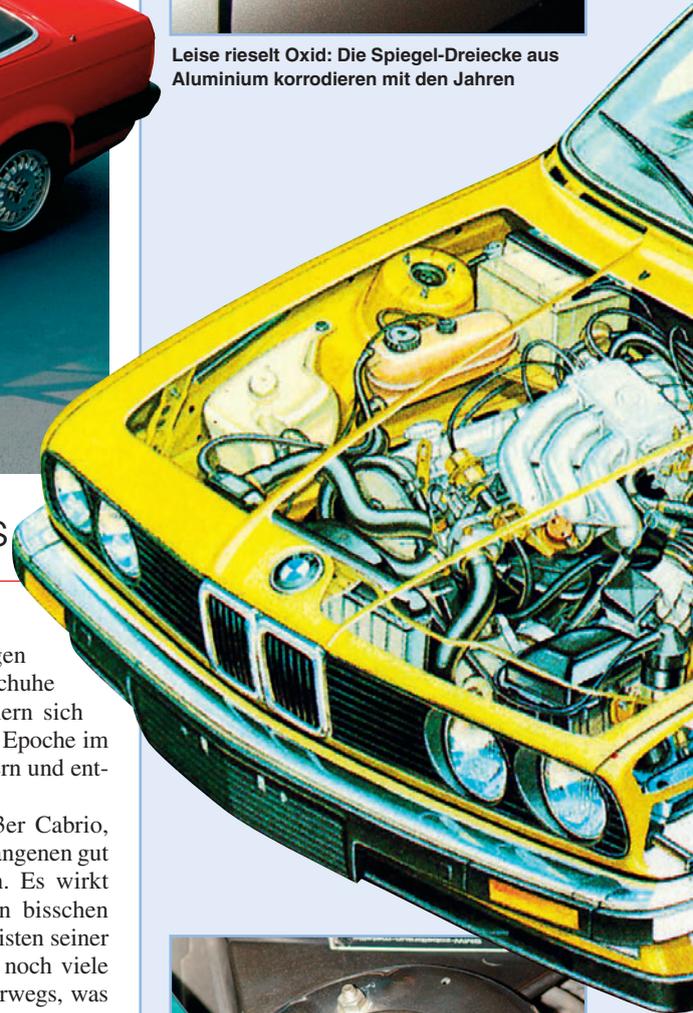
Im besonderen Fokus der tief empfundenen Technikfeindlichkeit Mitte der achtziger Jahre stand das Auto, das für alljährlich zehntausende Verkehrstote ebenso die Verantwortung aufgetragen bekam wie für den sauren Regen, der den deutschen Wald dahinraffte. Wer den angemessenen Nutzfahrzeug-Status des Autos lustbetont überhöhte, galt weiten Kreisen zumindest jüngerer Menschen als pervertierter Götzendiener.

Mutig erscheint in diesem Licht die Entscheidung von BMW, eine Cabrioversion der bereits 1982 angelaufenen 3er-Reihe zu lancieren und damit das Lust- zum Grundprinzip zu erheben. Andererseits mögen die Umweltaktivisten gedacht haben, dass von einem Hersteller, der „Freude am Fahren“ propagiert, nichts anderes zu erwarten sei.

Viele der einstigen Aktivisten haben die Strickpullis längst gegen Kammgarnanzüge und ihre Sportschuhe gegen SUVs getauscht und erinnern sich kaum noch an jene bürgerbewegte Epoche im vergangenen Jahrtausend, die so fern und ent-rückt erscheint.

Anders das 1985 präsentierte 3er Cabrio, dessen schlichter Eleganz die vergangenen gut 20 Jahre nichts anhaben konnten. Es wirkt frisch und unverbraucht und kein bisschen schrullig-youngtimerig wie die meisten seiner Zeitgenossen. Zudem sind immer noch viele E30 im täglichen Straßenbild unterwegs, was einiges über die Langzeitqualitäten der zweiten 3er-Reihe aussagt. Und über den Hersteller: „Wenn Sie Teile brauchen, gehen Sie natürlich zum BMW-Händler – wohin sonst?“, wundert sich Ralf Ziegler vom BMW 3er-Club über die Frage nach empfehlenswerten Teilelieferanten. Die Frage ist berechtigt, denn längst nicht jeder deutsche Premiumhersteller bietet solch eine nahezu lückenlose Versorgung.

Natürlich ist auch der E30 nicht frei von Leiden, und sein oftmals größtes Leiden ist der BMW-Fahrer selbst. Vor allem Drittbesitzer und deren Nachfolger investieren ihr knapp bemessenes Geld lieber in Subwoofer, Aluräder



Klassiker: An den vorderen und hinteren Stoßdämpferdomen nagt die Korrosion



**Gurken-Maske:** Findet sich Rost an der Frontschürze?



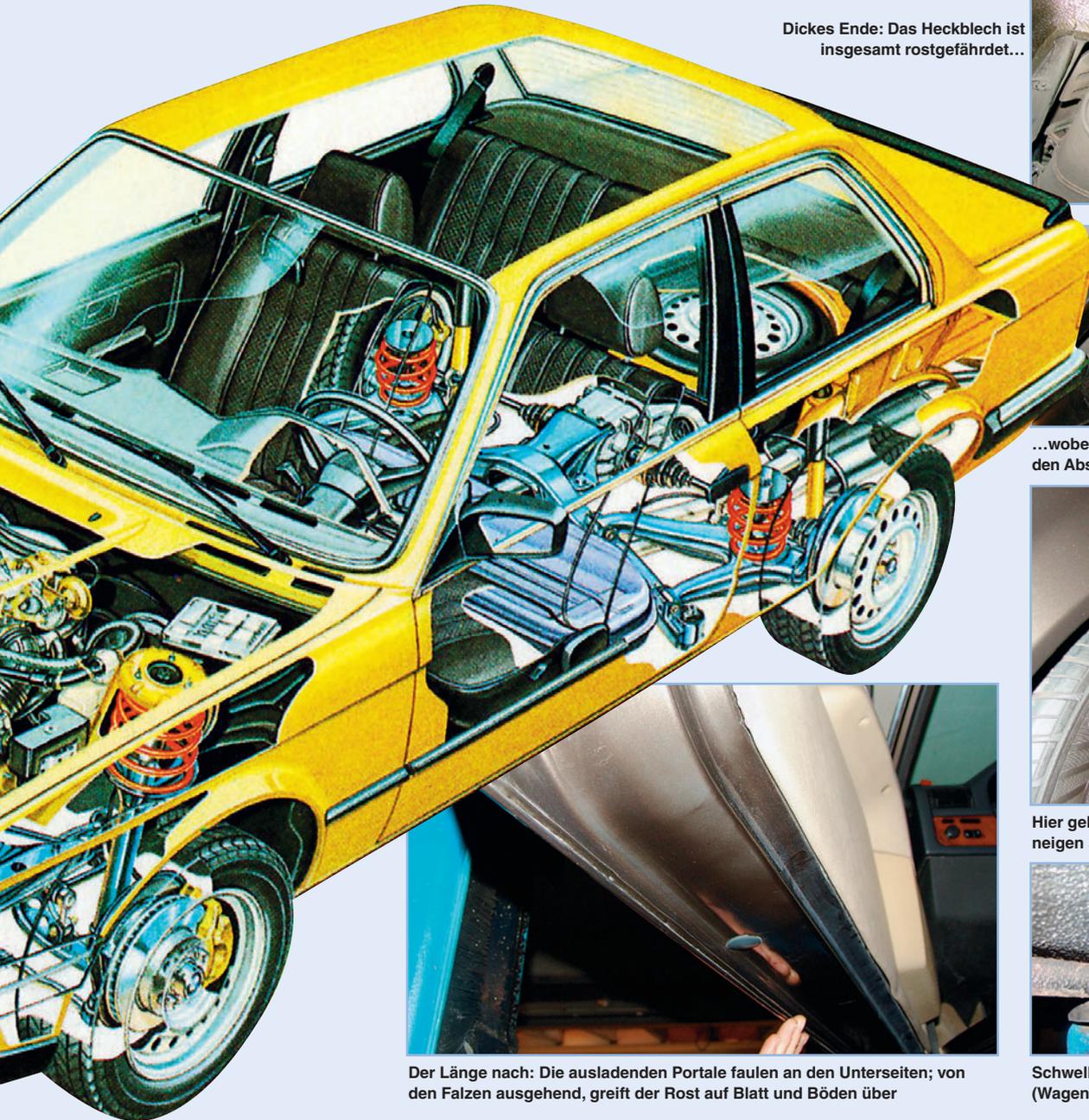
**Lochblech:** An den unteren Ecken kann der Scheibenrahmen gammeln



**Säureattentat:** Das Blech unter der Batterie ist meistens zerfressen



**Verdecktes ermitteln:** Unter den Seitenverkleidungen nistet oft Rost



**Dickes Ende:** Das Heckblech ist insgesamt rostgefährdet...



...wobei sich das Epizentrum um den Abschlepphaken herum befindet



**Hier geht's rund:** Die Radläufe neigen stark zu Lochfraß



**Schweller:** Die Ausbuchtungen (Wagenheberaufnahmen) verrotten



**Lochfraßgefahr:** Besonders im Bereich zwischen Schweller, B-Säule und Seitenteil sollte genau...



...nach Rostansätzen geforscht werden. Findet sich die Sicke nicht mehr, wurde...



...wohl bereits Kosmetik betrieben. Dann sollte auch unter der Schwellerleiste geforscht werden



**Lenkgetriebe:** Ist es undicht, steht der Austausch an



**Es klappert die Welle...:** Sind die Hardyscheiben okay?



**Getriebe:** chronisch undicht, ansonsten aber solide



**Seidige Sechszylinder:** Sie sind eigentlich solide und langlebig. Finger weg, wenn sich Wasser im Öl zeigt, denn dann ist höchstwahrscheinlich der Kopf gerissen



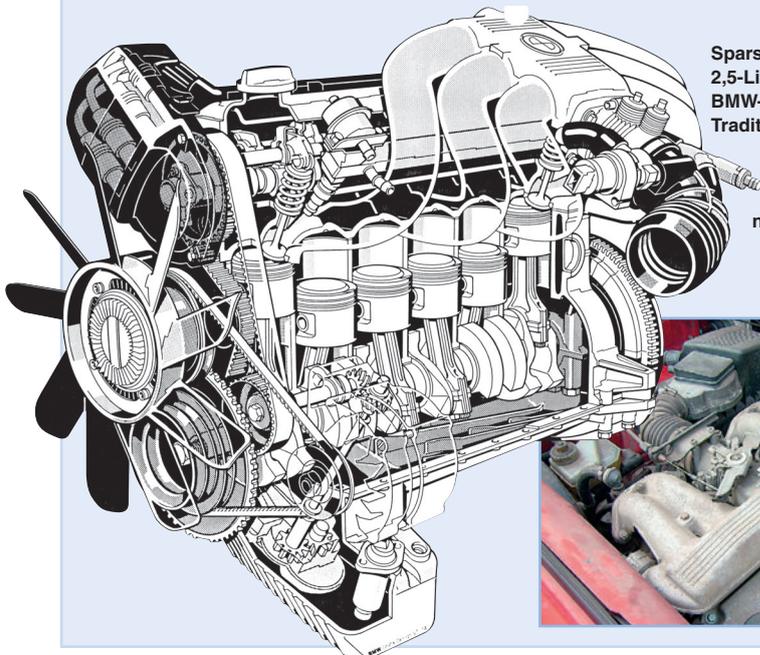
**Sensibel:** Wartung ist das A und O bei den Triebwerken



**Överlust:** oft reicht es, die Ölwanne nachzuziehen

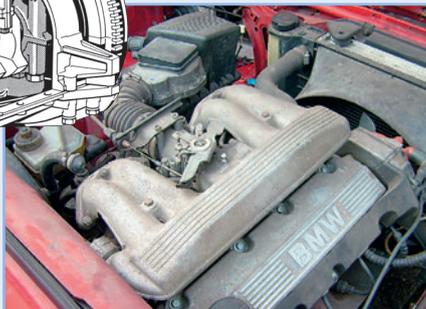


**Zahnriemen:** Wurde er regelmäßig gewechselt?



**Sparsam und stark:** Der 2,5-Liter steht in bester BMW-Sechszylinder-Tradition

**Vierzylinder:** Dreht er nicht aus, sind garantiert die Nockenwellen verschlissen – ein K.o.-Kriterium



**BMW 3er-Club (E21 und E30) e.V.**  
Ralf Ziegler, Steinacker 38  
D-53229 Bonn  
Tel.: 0228/481688, Fax: /616538  
E-Mail: info@bmw-e21e30.de  
www.bmw-e21e30.de

**BMW Archiv Saar**  
Dieter Bollinger, Lindenstr. 11  
D-66578 Schiffweiler

**BMW Baur TC Club**  
Bernd Nicolaus, Im Kirchenfelde 26  
D-33106 Paderborn  
Tel.: 05251/910171, Fax: /910172  
E-Mail: nibroe@t-online.de  
www.bmw-baur-tc-club.de

**Bundesverband Weiss-Blau**  
Lange Straße 10  
D-49080 Osnabrück  
Tel.: 0171/8332002, Fax: 01212/527196295

**BMW Club Deutschland e.V.**  
Altenburger Str. 16a  
D-36304 Alsfeld  
Tel.: 06631/7060770, Fax: /7060772  
E-Mail: cluboffice@bmw-club.de  
www.bmw-club.de

**BMW Club Europa e.V. (BCE)**  
Erlenwiese 12  
D-36304 Alsfeld  
Tel.: 06631/9110344, Fax: /9110345  
E-Mail: office@bmw-club-europa.org  
www.bmw-club-europa.org

**Edition Weiss-Blau**  
Thomas Mueller, Krumdal 12  
D-22587 Hamburg-Blankenese  
Tel.: 040/860400, Fax: /860647  
www.edition-weiss-blau.de

**BMW-Veteranen-Club Deutschland e.V.**  
Bahnhofstr. 17  
D-35745 Herbord  
Tel.: 02772/41665, Fax: /41666  
E-Mail: info@bmw-veteranenclub.de  
www.bmw-veteranenclub.de

**BMW 3er-Club (E21/E30) Schweiz**  
Frank Probst, Heimstr. 14  
CH-4950 Hutwil  
Tel.: 079/3908355  
E-Mail: info@ch.bmw-e21e30.org  
www.ch.bmw-e21e30.org

**BMW-Veteranen-Club Schweiz**  
Martin R. Bertschinger, Gartenstr. 1  
CH-5600 Lenzburg  
Tel.: 062/8917879, Fax: /8918664  
www.bmw-veteranen-club.ch

**BMW Veteranen-Club Österreich**  
Ing. Herbert Charvat, Arneithgasse 76  
A-1160 Wien  
Tel.: 01/4056809, Fax: /4038965  
E-Mail: info@bmw-veteranenclub.at  
www.bmw-veteranenclub.at

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint einmal jährlich im Oktober.

und Schraubfahrwerke als in gutes Öl und Zahnriemen, die man schließlich nicht sieht. Von daher beginnt der Mängel-Check im Kfz-Brief, der das untersuchte Fahrzeug im Ideal-

## Der heutige Marktwert\*

fall als Ersthand-Zweitauto ausweist. Der zweite Griff geht zum Wartungsheft, das sich hoffentlich nicht jungfräulich präsentiert.

### Karosserie

Der Check beginnt mit einem Rundgang ums Auto, bei dem auf Wellen im Blech oder ungleichmäßige Spaltmaße geachtet werden sollte, denn vor allem die leistungsstarken Sechszylinder können minderbegabte Fahrer auf nasser Straße im wahren Sinne des Wortes ins Schleudern bringen. Nun folgt ein beherzter Griff an die Radläufe, die nicht gebördelt sein sollten und hinten zudem rostfrei. Weitere potenzielle Rostherde an der Außenhaut sind die unteren Ecken des Scheibenrahmens, Front- und Heckschürzen sowie das Heckblech um die Nummernschildaufnahme.

Weiter geht es mit den Türen, deren Böden sich bisweilen von Korrosion angegragt zeigen. Wichtiger noch: Wie sieht der Übergang zwischen Schweller und Seitenteil sowie Schließblech aus? „Im hinteren Viertel des Türausschnitts sollte sich eine kleine Trennfuge zwischen Schweller und Seitenwand finden. Ist die nicht mehr da, wurde bereits an Rostsymptomen herumgedokort“, warnt E30-Fan Ziegler und rät, die Plastikabdeckung im Einstieg abzunehmen: „Darunter erkennt man Gammel im Frühstadium.“ Eine Etage tiefer sind es die vorderen Wagenheberaufnahmen, die verfaulen. Man erkennt sie lediglich an leichten Ausbuchtungen im Schweller.

Nun gilt es, alle drei Hauben des Autos zu öffnen. Unter der Motorhaube zeigen sich bisweilen die Stoßdämpferdome angegriffen und fast immer das Blech des Batteriehalters. Auch im Verdeckkasten (dessen Aufsteller meistens nicht mehr halten, was sie versprechen) kann sich der Rost einnisten, ebenso wie im Kofferraum, in dem die Seitenverkleidungen demontiert werden müssen, um aussagekräftige Einblicke zu erhalten. Auch ein Check der Reserveradmulde kann nicht schaden.

Alle genannten Schwachstellen finden sich ebenso an den Topcabriolets von Baur. Worauf bei den TC zusätzlich zu achten ist, erklärt Peter Lammers vom Baur TC Club: „Kritisch sind die Kontaktbereiche zwischen Baur- und BMW-Blech oberhalb des Scheibenrahmens sowie hinten an den C-Säulen. Hier muss darauf geachtet werden, dass die Entwässerungssicke nicht durch eine nachträglich montierte Dichtung verschlossen wurde, sonst läuft das Wasser nach innen. Und schließlich sollte man den gesamten Dachausschnitt genau prüfen.“

### Technik

Während die Baur-Modelle mit jeder angebotenen Motorisierung geordert werden konnten, begann werksseitig die Freude am Offenfahren mit dem 1,8-Liter der M40-Baureihe, weswegen wir uns hier auf diesen Vier- sowie die beiden Sechszylinder beschränken.

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
318i Cabrio	1990 bis 1993	–	6.800 €	3.800 €	1.800 €	600 €	43.400 DM
320i Cabrio	1985 bis 1991	–	7.100 €	4.000 €	2.000 €	700 €	43.100 DM
325i Cabrio	1985 bis 1991	–	7.800 €	4.300 €	2.200 €	800 €	46.800 DM
M3 Cabrio	1988 bis 1991	–	24.600 €	15.600 €	8.400 €	–	90.000 DM

Baur Topcabriolets liegen preislich etwa 25 Prozent unter den Vollcabrios

\*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

Baur TC: Sie gammeln am Übergang zwischen Baur-Blech und Werks-A-Säule...



...sowie innen im Dachausschnitt, weil oft Wasserreste im Rahmen stehen bleiben



Ablauf des Lüftungskastens: Ist er zu, sammelt sich Wasser im Fußraum (nicht nur bei Baur)



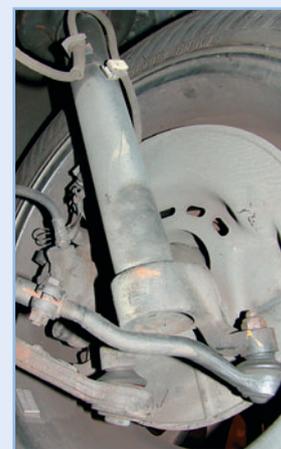
C-Säule: Auch hier gammelt im Schutz des Verdeckes die Lötnaht zwischen Baur- und BMW-Blech



Diff: Singt es vernehmlich, ist das Zahnflankenspiel (zu) groß



Lager der Hinterachse: Ist der Spalt zu, ist das Lager hinüber



Solide: Die Bremsanlage ist gut und haltbar



Tatort Tiefsägung: Waren Pfluscher am Federwerk?



Oft luftig: die Lager der vorderen Querlenker



Spröde: Die Fahrwerksgummis kommen langsam in die Jahre

## Technische Daten: BMW 3er

Modell	316/316i/318i/318is	320i/323i/325i
<b>Motor</b>	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor: wassergekühlt; Typ M 10: je zwei im Kopf hängende Ventile pro Zylinder, von obenliegender Nockenwelle über Schlepphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Bosch L-Jetronic (316: Pierburg-Vergaser); Typ M 40 (ab etwa 1986): je vier Ventile pro Zylinder, von obenliegender Nockenwelle betätigt; Bosch Motronic	Sechszylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; im Kopf hängende Ventile, von obenliegender Nockenwelle über Schlepphebel betätigt; siebenfach gelagerte Kurbelwelle; Bosch Motronic (bis ca. 1986 L-Jetronic)
<b>Bohrung x Hub</b>	M 10: 316, 316i und 318i: 89 x 71 mm; M 40: 316i: 84 x 72 mm; 318i/318is: 84 x 81 mm	320i: 80 x 66 mm; 323i: 80 x 76,8 mm; 325i: 84 x 75 mm
<b>Hubraum</b>	M 10: 316, 316i und 318i: 1766 ccm; M 40: 316i: 1596 ccm; 318i/318is: 1796 ccm	320i: 1990 ccm; 323i: 2316 ccm; 325i: 2494 ccm
<b>PS bei U/min</b>	M 10: 316: 90 bei 5500; 318i: 102 bis 105 bei 5800; M 40: 316i: 100 bei 5500; 318i: 113 bei 5500; 318is: 136 bei 6000	320i: 125 bei 5800 (ab 1986 129 bei 6000); 323i: 139 bei 5300; 325i: 171 (Kat: 170) bei 5800
<b>mkg bei U/min</b>	M 10: 316: 14 bei 4000; 318i: 14,5 bei 4500; M 40: 316i: 14,1 bei 4250; 318i: 16,2 bei 4250; 318is: 17,2 bei 4600	320i: 17 bei 4000 (ab 1986 16,4 bei 4300); 323i: 20,5 bei 4000; 325i: 22,6 bei 4000 (Kat: 22,2) bei 4300
<b>Getriebe</b>	Einscheiben-Trockenkupplung; Viergang- (nur 316 und 318i: bis 1984) bzw. Fünfgang-Schaltgetriebe (wahlweise Viergangautomatik); Kardanwelle; Hinterradantrieb	
<b>Karosserie</b>	Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie	
<b>Vorderachse</b>	Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern und McPherson-Federbeinen; Stabilisator	
<b>Hinterachse</b>	Einzelradaufhängung an Schräglenkern; Minibloc-Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer	
<b>Bremsen</b>	Servounterstütztes, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit Scheibenbremsen vorn und Trommeln hinten (318is, 323i und 325i: Scheiben rundum)	
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	4325 x 1645 x 1380 mm	
<b>Radstand</b>	2570 mm	
<b>Verbrauch Ø</b>	M 10: 316: 8 bis 10 l/100 km; 318i: 8 bis 10 l/100 km; M 40: 316i: 7,5 bis 10 l/100 km; 318i: 8 bis 10 l/100 km; 318is: 8 bis 10 l/100 km Superbenzin (wenige 316i und 318i Normalbenzin)	320i: 9 bis 11 l/100 km; 323i: 9 bis 11 l/100 km; 325i: 8 bis 11 l/100 km
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	M 10: 316: 175 km/h; 318i: 185 km/h; M 40: 316i: 185 km/h; 318i: 190 km/h; 318is: 205 km/h (Automatikversionen sind rund 5 km/h langsamer)	320i: 200 km/h (ab 1986 195 km/h); 323i: 205 km/h; 325i: 220 km/h
<b>Bauzeit</b>	M 10: 316: 1983 bis 1987; 318i: 1983 bis 1987; M 40: 316i: 1988 bis 1991; 318i: 1987 bis 1993; 318is: 1989 bis 1993	320i: 1983 bis 1993; 323i: 1983 bis 1985; 325i: 1985 bis 1993
<b>Stückzahl</b>	Baur TC (alle Motorvarianten, gebaut von 1983 bis 1993): ca. 7000 Stück; Vollcabrios (nur als 318i, 320i und 325i gebaut): 132.623 Stück (inkl. 800 M3, gebaut von 1988 bis 1991)	
<b>Kat-Nachrüstung</b>	Euro-1-Nachrüstung für 325i: Gat, HJS; Euro-2-Aufrüstung für 318i, 320i und 325i: Gat, HJS, Twintec (Gat-Kat: 02043/9400-0; HJS: 02373/987-0, Twintec: 01805/670012)	



Teuer und sinnbefreit: 800 Cabriolet-Exemplare wurden vom Sportmodell M3 gebaut

Grundvoraussetzungen für ein langes Leben beider Motortypen sind regelmäßige Wartung mit Zahnriemen- und Ölwechsel sowie gefühlvolles Warmfahren. Dann erreichen die Motoren Laufleistungen jenseits der 300.000 Kilometer. Fehlt es hingegen für die Wartung an

Geld und fürs Warmfahren an Gefühl, läuft beim Vierzylinder zügig die Nockenwelle ein. Dann erreicht er nicht mehr Höchst Drehzahl und -geschwindigkeit, was im Rahmen einer Probefahrt überprüft werden kann.

Beim Sechszylinder geht der erste Griff zum Öleinfüllstutzen. Hat sich an dessen Deckel caramelfarbenes Wasser-Öl-Gemisch niederschlagen, ist nicht selten der Kopf gerissen.

Alle Motoren, wie auch die Getriebe, neigen zu unbedenklichen Ölundichtigkeiten. Rumpelt es im Antrieb, dürften die Hardyscheiben der Kardanwelle hinüber sein, während vernehmbares Singen auf hohes Flankenspiel der Differentialzahnäder hinweist. Dass die Kupplung beim 325i rupft, ist weder schön

noch tragisch. Im Sinne des TÜV schwerer wiegen die chronischen Undichtigkeiten des Lenkgetriebes und die eigentlich immer defekte Leuchtweitenregulierung.

Auch fahrwerksseitig zeigt der 3er Schwächen. „Die Traglenke der vorderen Querlenker verschleiben recht zügig, und auch die Tonnenlager an der Hinterachse sind regelmäßige Wechselkandidaten“, weiß Dirk Joachimsen vom BMW Club Deutschland e.V. Den Bremsen stellt der Enthusiast ein gutes Zeugnis aus: „Die sind unproblematisch.“

### Interieur/Zierteile

Die Verdeckfrage sollte sich bereits auf der Probefahrt geklärt haben: Starke Windgeräusche

sche deuten auf Undichtigkeiten im Bereich des Scheibenrahmens und der Seitenscheiben hin. Zweiter Schwachpunkt des ansonsten sehr haltbaren Faltdachs ist die Folienheckscheibe: „Ersatz für die Scheibe ist heutzutage so teuer, dass sich der Austausch der gesamten Verdeckhaut oft eher lohnt“, rät Ralf Ziegler und warnt vor elektrischen Verdecken: „Wenn das nicht 1a funktioniert, sollte ein Fachmann konsultiert werden!“

Außer bisweilen spinnenden Serviceintervallanzeigen und Blinkhebeln mit Bordcomputer-Tippschalter machen die Bedienelemente keine Probleme. Das Armaturenbrett zeigt sich von der Sonne unbeeindruckt, jedoch schrumpft die Tierhaut auf Ledersitzen und

### Literatur-Tipp

Mischa Berghoff: BMW 3er-Reihe (E30). Aus der Reihe Youngtimer-Pflege. 32 Seiten mit 80 farbigen Abbildungen, Format 21 x 30 cm, Heel-Verlag (Königswinter) 2006, ISBN 3-89880-637-5, Preis 7,95 Euro

Kopfstützen, und die Wangen der Sitze sind oft verschlissen. Die gute Nachricht: „Von wenigen Stoffvarianten abgesehen, sind alle Teile verfügbar“, beruhigt Dirk Joachimsen.

### Fazit

Die Teileversorgung ist top: Blech und Technik gibt es neu bei BMW oder bei Händlern wie Reiner Ahrend (Tel. 02205/4087) oder der Firma *E30-Teile.de*, die ferner Gebraucht- und Interieurteile vorhalten. Dank Abgasreinigung sind die Unterhaltskosten fast aller Modelle niedrig, dazu bietet das 3er-Cabrio vier vollwertige Sitze – und empfiehlt sich damit als perfekter Familien-Spaßzweitwagen.

Nur der Richtige muss es sein! Und der führt idealerweise bis heute ein behütetes Leben in geschützter Einfamilienhausgarage, während seine geschundenen Brüder mit im Basstakt schnarrendem Nummernschild vor Stadtrand-Diskos als Brunnftverlängerung erhalten müssen...

**Text: Dirk Ramackers**  
**Fotos: P. Lammers/Archiv/dr**



**Blindgänger:** Die Scheibe ermüdet schneller als der Rest



**Fahre und prüfe:** Ist das Verdeck noch ganz dicht?



**Sportsitze:** Oft sind die Wangen vom Einsteigen verschlissen



**Pflege-Indikator:** Ist das Bordwerkzeug noch komplett?



**Schöner wohnen:** Hier sind Probleme selten, von bisweilen spinnenden Intervallanzeigen und defekten Blinkerschaltern mit Tippkontakt für den Bordcomputer abgesehen



**Infotainment:** Das Check Control macht kaum Ärger...



...bei der Intervallanzeige sollte es fünfmal grün leuchten



**Entklebt:** Bisweilen löst sich der Interieurbezug ab



Bei Dysfunktion elektrischer Verdecke heißt es: Finger weg (im Bild ein manuelles Dach)



**Meistens müde:** Die Aufsteller der Haube des Verdeckkastens versagen oft den Dienst



Fahren Sie, wir versichern:  
**OldTimer**

HALLE 5  
STAND C-04



**OCC**

Wielandstr. 14 b | D-23558 Lübeck | Fon +49 (451) 8 71 84 - 0 | Fax +49 (451) 8 13 20 38 | [www.oldiecarcover.de](http://www.oldiecarcover.de)  
Iglasegasse 14/19 | A-1190 Wien | Fon (0810) 900 612 | Fax +43 (1) 2 36 62 58 - 9 | [www.oldiecarcover.at](http://www.oldiecarcover.at)