



Alltagstauglichkeit: zuverlässig, haltbar, (relativ) sparsam im Verbrauch



Schrauberfreundlichkeit: Keine Low-Tech, aber sauber konstruiert



Teileversorgung: Weitgehend lückenlos, Preise jedoch steigend

Nullzwo 2.0

Geschichte wiederholt sich: Wie schon der legendäre 02, so hat auch BMWs zweite 3er-Reihe den Dreisprung vom Premium-Kompakten über die Vorstadt-Prollkiste zum kommenden Klassiker geschafft. Die letzten Guten werden gerade verteilt...

Vergessen die Zeiten, in denen die zweite Baureihe des 3er-BMW in dem fragwürdigen Ruf stand, bevorzugter Untersatz von ländlichen Bauernlummeln und Vorstadt-Cowboys mit Migrationshintergrund zu sein. So wie 20 Jahre zuvor der 2002, in dem Normalbürger stets Proleten mit Marlboro-Schachtel im T-Shirt-Ärmel und viel zu engen Jeans vermuteten. Beim E30-3er ging die Image-Rekonvaleszenz jedoch deutlich flotter vonstatten.

Wie mir neulich eine 50-jährige Reitlehrerin bestätigte. Sonst eher der spröde Typ, geriet sie beim Anblick meines delphin-metall-farbenen 318i in echte Verzückung: „So einen hatte ich auch mal! Hach, ein schönes Auto...“ Doch nicht nur Zeitgenossen des E30, auch junge Menschen turnen immer

wieder mit dem Foto-Smartphone im Anschlag um den 3er herum und löchern mich mit Fragen zu technischen Details. Bemerkenswert bei einer Klientel, die sonst eher Bytes als Benzin im Blut hat. Und kaum ein Auto-Blog im weltweiten Netz, in dem nicht regelmäßig E30 portraitiert und als Instant-Klassiker bejubelt würden.

Woher kommt diese Begeisterung? Ein Grund für die Popularität liegt wohl in der Form: pur und funktional, aber dennoch elegant. Dynamisch, ohne aggressiv zu wirken. Dabei hatte der damalige BMW-Chefgestalter Claus Luthé keine leichte Aufgabe, galt es doch, die von 02 und der Vorgängerbaureihe E21 überlieferte, offensive Design-DNA in eine neue, zunehmend autokritische Zeit einzupassen. Das Ergebnis geriet zeitlos. Und wirkt im aktuellen Umfeld grimmiger

Kühlerschlünde und böse blickender Xenon-Leuchten auf wohlthuende Weise gelassen.

Im Innenraum setzt sich die funktionale Eleganz fort mit einem fahrerorientierten Cockpit, in dem immer noch alles wie selbstverständlich zur Hand ist.

Doch mit der größte Trumpf des E30 lässt sich nur er-fahren: sein außergewöhnlich agiles, bis in den Grenzbereich hinein gut beherrschbares Handling, das ihn bis heute im Hobby-Motorsport zu einem begehrten Untersatz macht.

Das mit dem sportlichen Handling wurde freilich nicht immer so gesehen. Die im rambauartigen BMW 2002 sozialisierten Jünger forschter Gangart empfanden den E30 anfangs nur als weiteren Schritt hin zu jener Massenkompatibilität, die BMW-Boss Eberhard von Kuenheim schon beim Vorgänger

DIE KAROSSERIE



1 Tatort Seitenteil hinten rechts: Nach Ausbau der Batterie und Verkleidungen zeigt sich...



2 ...nicht selten dieses Bild. Da sich der Bereich eigentlich nur durch Austrennen des Seitenteils...



3 ...nachhaltig sanieren lässt, sollte man vom Kauf absehen. Ebenfalls kritisch: Gammel hinter...



4 ...dem Schutzblech der Benzin-Rücklaufleitungen im rechten hinteren Radhaus



5 Bördelline-Syndrom: Nicht fachmännisch umgelegte Radläufe führen unweigerlich zu Korrosion



6 Das Blech um die Rückleuchten ist rostgefährdet, speziell beim Kombi, dessen Heckklappe...



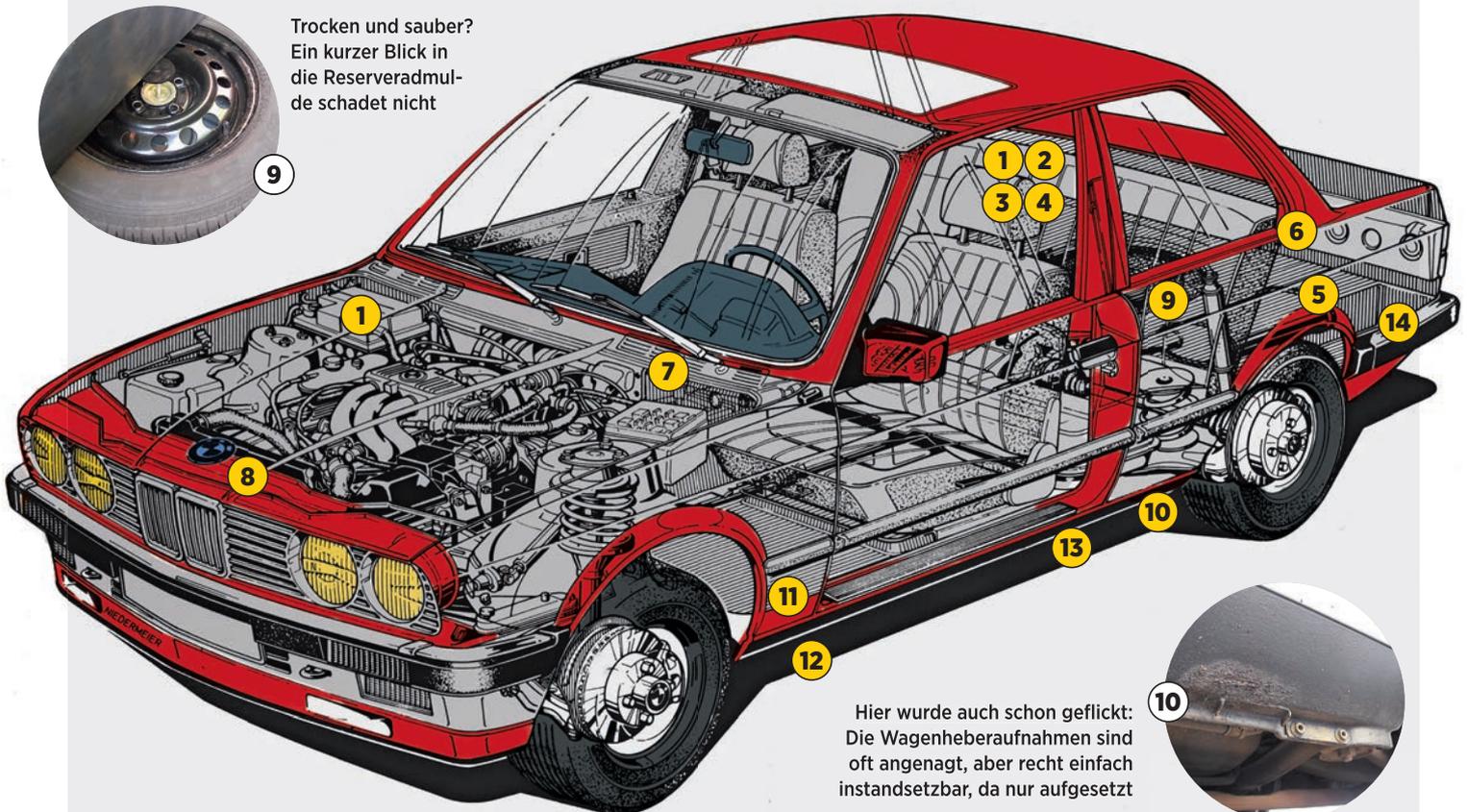
7 ...gammelt. Lochfraß am Scheibenrahmen kommt stets von innen (Lüftungsgitter raus), der...



8 ...Motorhaube setzt eher Steinschlag zu - ein typisches Problem vieler schneller Autos



Trocken und sauber? Ein kurzer Blick in die Reserveradmulde schadet nicht



Hier wurde auch schon geflickt: Die Wagenheberaufnahmen sind oft angenagt, aber recht einfach instandsetzbar, da nur aufgesetzt



11 Zeigt der Frontkotflügel Bläschen, hat sich im Hohlraum dahinter mangels regelmäßiger...



12 ...Reinigung meist ein Feuchtbiotop entwickelt, das mit der Zeit auch die A-Säule schädigt



13 Fehlt die Fuge? Dann wurde Rost am Schweller vermutlich „weggespachtelt“...



14 E30-Klassiker: Im Bereich der hinteren Abschleppöse zeigen selbst Top-Autos oft Rost

E21 zum Mantra erhoben hatte. Wobei ihm der Erfolg recht gab: 1,3 Millionen Stück hatte BMW vom E21 absetzen können, beim Nachfolger sollten es 2,3 Millionen werden.

Erreicht wurde diese beeindruckende Zahl auch durch eine bei BMW nie zuvor dagewesene Varianten-Vielfalt. Den Auftakt machte im Herbst 1982 der übliche Zweitürer, dicht gefolgt von einer familienfreundlichen Version mit vier Portalen. Im September 1985 lancierte München das Cabrio, zwölf Monate später die Sportversion M3 und im Herbst 1987 schließlich den Touring genannten Kombi. Der blieb sogar bis Mitte 1994 in Produktion, als die dritte 3er-Generation bereits vier Jahre am Markt war.

Um Limousine und Touring soll es in dieser Kaufberatung gehen, der rare M3 bleibt ebenso außen vor wie die begehrten Cabrios, denen wir bereits in OLDTIMER MARKT 2/2007 eine Kaufberatung widmeten.

Die Karosserie des E30 fällt in jene Ära, als die deutschen Premium-Hersteller nach

dem Ideal des Langzeitautos trachteten und Klimmzüge unternahmen, um die Rostproblematik in den Griff zu bekommen. Am konsequentesten ging das Thema seinerzeit Audi mit der vollverzinkten Karosserie an, beim 3er wurden zumindest gefährdete Bleche verzinkt und die Rohkarossen kataphoretisch beschichtet. Dennoch sind nur die wenigsten E30 heute noch rostfrei.

Beim ersten Rundgang sollten deshalb der Frontscheibenrahmen, die hinteren Enden der Frontkotflügel auf Höhe der A-Säule, die Schweller und dort speziell die Wagenheberaufnahmen, die Schwelleroberseiten in den Türfüllungen samt Stoß zum Seitenteil, die hinteren Radläufe und das Heckblech im Bereich der Abschleppöse in Augenschein genommen und per Magnet abgetastet werden. Beim Kombi kommt die rostfreundige Heckklappe dazu.

Bleibt der oberflächliche Check ohne Befund, geht es ins Detail. Stimmt der Verkäufer zu, können die Lüftungsgitter neben den Scheibenwischern entfernt und der dahinter

liegende Hohlraum per Taschenlampe und Winkelspiegel inspiziert werden. Letztere leisten auch gute Dienste, um in die Ablaufbohrungen der Frontkotflügel zu schauen. Hat der Vorbesitzer diesen Bereich von den geöffneten Vordertüren aus regelmäßig mit einem scharfen Wasserstrahl gespült, kann sich dort kein Schmutz festsetzen, der sonst früher oder später den Kotflügel durchfaulen lässt und den A-Säulenfuß angreift.

Über Leben und Tod entscheidet der Zustand des hinteren Seitenteils rund um den Tankstutzen, weshalb Interessenten auf das etwas knifflige Herausnehmen der rechten Kofferraum-Innenverkleidung bestehen sollten. Im besten Fall blickt man danach auf gesundes Blech, im schlechtesten auf den rechten Hinterreifen. „Sollte das der Fall sein, kann man das Auto vergessen, weil hier so viele Bleche zusammenlaufen, dass eine Sanierung zu aufwendig wird“, weiß Alf Dickhaut aus langjähriger Erfahrung (siehe Kasten S. 50). Einmal im Kofferraum zugange, sollten Interessenten zudem gleich die Batteriemulde (nur Sechszylinder), die Reserve- radmulde sowie die Endspitzen ausleuchten.



ELEKTRIK



TÜV-relevantes Problem aller NFL: die ständig malade Leuchtweitenregulierung. Haltbarere Nachrüst-Systeme sind nicht billig



Klopfen reicht oft: Rückleuchten-Ausfälle rühren von Wacklern in den Modulen her



Sofern unverbastelt, ist die Elektrik solide und ohne eingebaute Schwachstellen



Hinterleuchtete Aquarien: In den Nebelscheinwerfern steht oft das Wasser – wie auch hier



Ärger mit Zentralverriegelungen gibt es selten, auch die Schlösser sind solide

Ersatzteilpreise

BMW 318i (viertürige Lim., NFL)

Kotflügel vorn links	€ 59,95
Seitenteil hinten rechts	€ 270
Stoßstange hinten	€ 189
Außenspiegel links (manuell)	€ 90
Türdichtung	€ 23,50
Leuchtweitenregulierung (original)	€ 245
Nockenwelle	€ 290
Ein-/Auslassventil je	€ 18
Zahnriemensatz inkl. Spannrolle	€ 69,90
Wasserpumpe	€ 39,95
Satz Tonnenlager	€ 39,80
Querlenkerbuchse	€ 13,75
MacPherson-Federbein komplett	€ 69

Erhältlich bei Walloth und Nesch, www.wallothnesch.com, Telefon 02932/9004519

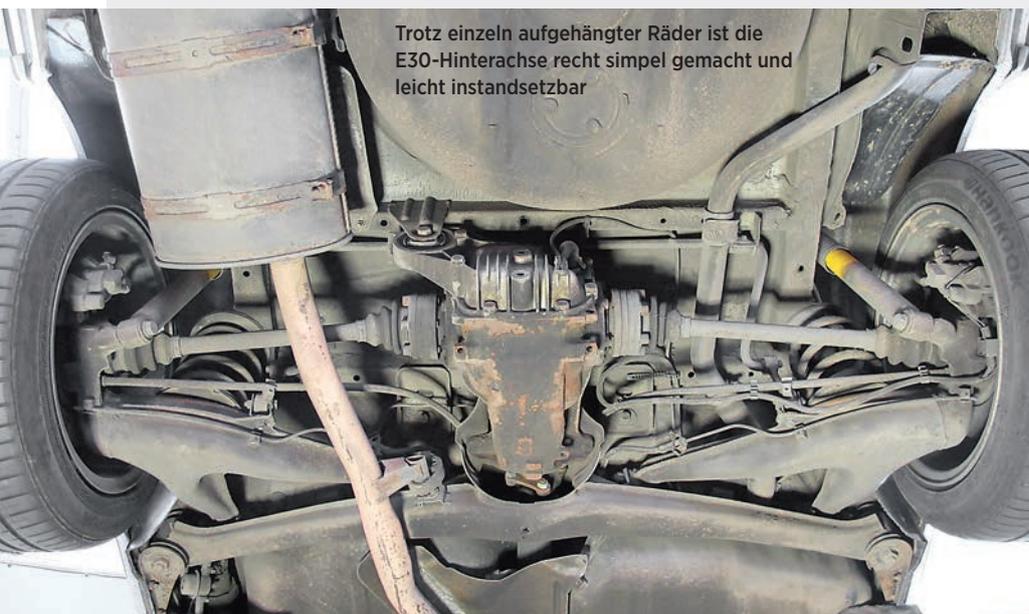
BMW 320i (zweitürige Lim., VFL)

Seitenteil hinten rechts	€ 361
Reparaturblech Wagenheberaufn.	€ 3,50
Heckklappe Kombi	€ 455
Dichtung Frontscheibe/Spreizkeder	€ 65/36
Scheinwerfer Abblendlicht kompl.	€ 334
Rücklicht komplett	€ 174
Zylinderkopf (auch 325i)	€ 1300
Zahnriemensatz inkl. Spannrolle	€ 101
Wasserpumpe	€ 160,50
Unterdruckschlauch Einspritzanl.	€ 11,30
Koppelstange Querstabi vorn	€ 31,50
Chromstoßstange/Gummileiste vorn	€ 532/70
Chromleiste Regenrinne links kompl.	€ 188

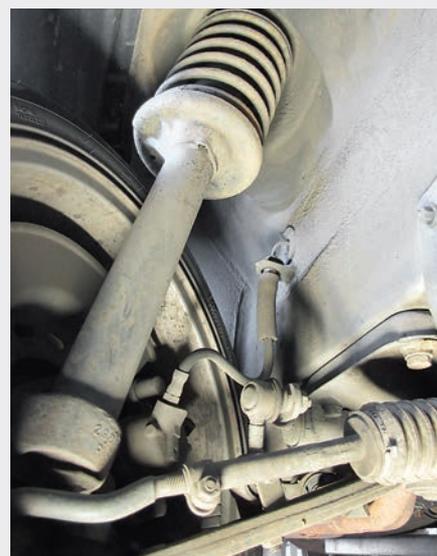
Erhältlich bei BMW Classic, shop.bmw-classic.de, Telefon 0800/6070700

Weitere Anbieter finden Sie im Kleinanzeigenteil

FAHRWERK UND BREMSE



Trotz einzeln aufgehängter Räder ist die E30-Hinterachse recht simpel gemacht und leicht instandsetzbar



Achtung beim Austausch: Die MacPherson-Federbeine gibt es in zwei Stärken



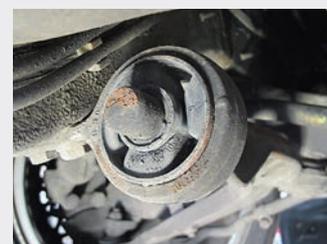
Poltert die Hinterachse, liegt es an den oberen Dämpferaufnahmen...



...oder maladen Tonnenlagern, bei denen kein Spalt mehr zu sehen ist



Sind die Räder eingetragen? Schleifen sie hinten am Radlauf?



Beim E30 noch einzeln tauschbar: die Querlenkerbuchsen



Bilstein-Dämpfer waren eine Werks-Option, alles andere sollte eingetragen sein



Nur die Sechszylinder (und der is) weisen auch hinten Scheibenbremsen auf. Die Bremsanlage...



...ist standfest und recht problemlos, für ganz Schnelle gibt es reichlich Sportzubehör

„Hier sammelt sich Wasser, wenn die Rückleuchtendichtungen porös geworden sind“, so E30-Typreferent Stefan Bordt vom BMW Veteranen Club.

Letzter Prüfpunkt im Heckbereich ist das rechte Radhaus, an dessen Innenseite ein geschraubtes Schutzblech die Benzinleitungen schützt – und gleichzeitig für Korrosion sorgt, weil sich Schmutz dahinter sammelt. Das Bodenblech des 3er zeigt sich in der Regel gesund, sollte aber gerade bei tiefergelegten Autos auf Aufsetzer hin untersucht werden, und auch ein Blick von innen unter die Auslegeware der vorderen Fußräume schadet nicht. Im Frontbereich gilt die Aufmerksamkeit Unfall-Kaltverformungen und dem Batteriehalter im Motorraum, sofern es sich um einen Vierzylinder handelt.



CLASSIC-DATA-MARKTWERT

TYP	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
316	83-87	-	2.300 €	1.000 €	400 €	-	19.250 DM
316i	87-88	-	3.000 €	1.500 €	500 €	-	25.500 DM
316i	88-91	-	2.900 €	1.400 €	400 €	-	25.950 DM
318i*	83-87	-	3.600 €	1.700 €	700 €	-	21.550 DM
318i	87-91	-	3.400 €	1.700 €	600 €	-	29.100 DM
318 is	89-91	-	5.800 €	2.900 €	1.200 €	-	29.170 DM
320i**	83-91	-	3.800 €	1.900 €	700 €	-	24.550 DM
323i	83-85	-	4.900 €	2.600 €	800 €	-	27.400 DM
325e	85-86	-	5.900 €	3.500 €	1.400 €	-	31.700 DM
325i**	85-91	-	6.900 €	3.600 €	1.100 €	-	33.000 DM
325ix**	85-91	-	6.700 €	3.600 €	1.100 €	-	48.300 DM

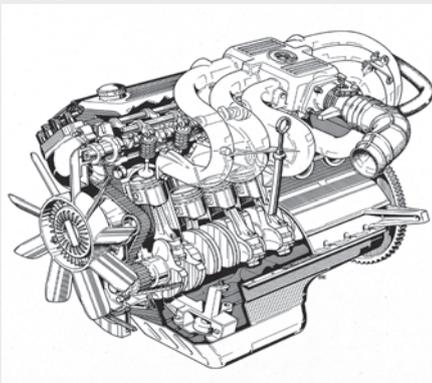
Viertürer ab Herbst 1983 (Preise wie Zweitürer), Aufpreis für Kombis (ab 1987) zehn Prozent;

* Modelle ohne G-Kat deutliche Abschläge (ab 1987 Kat Serie), ** Chrommodelle (VFL, bis Ende 1987) rund zehn Prozent Aufpreis

MOTOR UND ANTRIEB

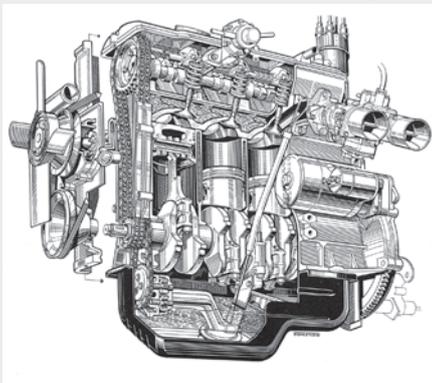


Für alle Kat-Benziner gibt es Euro-2-Nachrüstungen (links). Die allgemeinen Probleme sind überschaubar: malade Lambdasonden (oben Mitte), Undichtigkeiten der Ölwanne (unten Mitte), defekte Visco-Lüfter (rechts) und poröse oder gerissene Schläuche im Ansaugtrakt (ganz rechts)



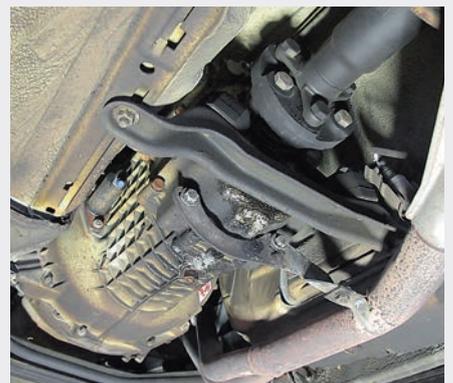
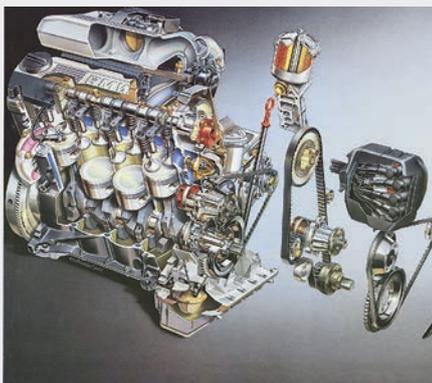
M20-Sechszylinder: solides und seidenweich laufendes Meisterwerk, das jedoch durch Risse zwischen Zylinder 5 und 6 auffallen kann, die bei demontiertem Ventildeckel meist zu sehen...

...sind und erst recht bei zerlegtem Kopf. Indiz: caramelfarbene Wasserspuren am Öldeckel



M10-Vierzylinder: seit den Sechzigern als solide und schrauberfreundlich bekannt, im E30 nur mit Einfach- statt Duplex-Steuerkette. Verschleiß beginnt an den Schaftdichtungen und Ventilführungen

Die Diffs neigen bei hohen Laufleistungen zum (oft unkritischen) Heulen und weisen Spiel auf



M40-Vierzylinder: Das Zahnriemen-Wechselintervall ist knapp bemessen, häufig klappert er aus dem Zylinderkopf, weil die Nockenwelle mangels Schmierung eingelaufen ist

Von ausnudelnden Schalthebelführungen abgesehen, sind die Getriebe unauffällig

Clubadressen

E30-Freunde Niedersachsen

Kirsten Heitmüller, Danziger Str. 2
D-31171 Nordstemmen
Tel.: 05069/4729666 oder
0162/9496248
E-Mail: info@e30-freunde-
niedersachsen.de

BMW Veteranen Club Deutschland

Bahnhofstr. 17, D-35745 Herborn
Tel.: 02772/41665, Fax: /41666
E-Mail: info@bmw-veteranenclub.de
www.bmw-veteranenclub.de

BMW Veteranen & Klassiker Club Schweiz

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

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de. Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter **Tel.: 06131/992164** gern weiter.

Die Technik des E30 ist aufgrund der zahlreichen Motorvarianten ein weites Feld. Als generell unkritisch und recht agil gelten die frühen, aus O2 und E21 bekannten Vierzylinder des Typs M10. Bekannt sind die Motoren für gelegentliche Ölundichtigkeiten des Blocks, etwa an der Ölwan- nendichtung aus Kork oder am hinteren Kurbelwellensimmerring, der mit den Jahren eine Nut in die Kurbel- welle fräsen kann. Bei BMW gibt es Distanzringe, die auf den Kurbelwel- lenstumpf aufgeschoben werden und den neuen Simmerring in eine andere Position bringen.

Kopfseitig neigen die Ventilführun- gen bei hohen Laufleistungen zum Ovalisieren, was auch den ohnehin aushärtenden Ventilschaftdichtungen nicht gut bekommt. Wurde die No- ckenwelle bei den Vorgängern noch von einer Duplexkette angetrieben, musste bei 316 und 318i eine Simplex- kette reichen, die sich längen kann.

Auf den Block der M20-Sechszylin- der, auf dem auch die weitgehend ausgestorbenen Dieselmotore auf- bauten, trifft das zum M10-Block Ge- sagte ebenfalls zu. Beim M20 treibt ein Zahnriemen die Nockenwelle an, der (nachweislich) alle vier Jahre oder 60.000 Kilometer samt Spannrolle gewechselt werden sein sollte. Kri- tischster Punkt der seidig laufenden Motoren sind Risse im Zylinderkopf, die zu caramelfarbenem, milchigem

TECHNISCHE DATEN

BMW 3ER (BAUREIHE E30)

MOTOR

Bauart	Wassergekühlte Vierzylinderviertakt-Reihenmotoren M10/M40/M42: M10 (316, 318i, 316i bis Modelljahr 1987): v-förmig im Kopf hängende Ventile, von obenliegender, kettenge- triebener Nockenwelle über Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Pier- burg-Vergaser (316) oder Bosch L-Jetronic. M40 (316i und 318i ab MJ 1988): v-förmig im Kopf hängende Ventile, von obenliegender, Zahnriemengetriebener Nockenwelle über Kipphebel und Hydrostößel betätigt; Bosch Motronic. M42 (318is): je vier v-förmig im Kopf hängende Ventile pro Zylinder, von zwei obenliegenden, kettengeriebenen Nockenwellen über Tassenstößel betätigt; Bosch Motronic
Bohrung x Hub	Vierzylinder: M10: 89 x 71 mm; M40: 84 x 72 mm (316i), 84 x 81 mm (318i und 318is) Sechszylinder: 80 x 66 mm (320i); 80 x 76,8 mm (323i); 84 x 75 mm (325i); 84 x 81 mm (325e)
Hubraum	Vierzylinder: M10: 1766 ccm; M40: 1596 ccm (316i), 1796 ccm (318i und 318is) Sechszylinder: 1990 ccm (320i); 2316 ccm (323i); 2494 ccm (325i); 2693 ccm (325e)
PS bei U/min	Vierzylinder: M10: 90 bei 5500 (316), 105 bei 5800 (318i), 102 bei 5800 (318i/316i Kat bis MJ 1987); M40: 100 bei 5500 (316i), 113 bei 5500 (318i), 136 bei 6000 (318is) Sechszylinder: 125/129 (ab MJ86) bei 5800 (320i); 139 bei 5300 (323i); 171/170 (Kat) bei 5800 (325i); 122 bei 4250 (325e)
Nm bei U/min	Vierzylinder: M10: 140 bei 4000 (316), 145 bei 4500 (318i), 140 bei 4500 (318i/316i Kat bis MJ 1987); M40: 138 bei 4250 (316i), 159 bei 4250 (318i), 169 bei 4600 (318is) Sechszylinder: 171/164 (ab MJ86) bei 4000/4300 (320i); 205 bei 4000 (323i); 226/222 (Kat) bei 4000/4300 (325i); 230 bei 3250 (325e)
Antrieb	Einscheiben-Trockenkupplung; vollsynchronisiertes Vier- (bis 1984) oder Fünfgang- Schaltgetriebe (wahlw. Sport- oder Schongetriebe); wahlweise Drei- (bis 1984) oder Viergang-Automatik; iX: permanenter Allradantrieb

KAROSSERIE

Aufbau	Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie
L x B x H	4325 x 1645 x 1380 mm
Radstand	2570 mm
Leergewicht	zwischen 1020 (316 zweitürig) und 1290 kg (325i touring) kg

FAHRWERK

Vorderachse	Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern und MacPherson-Federbeinen; Querstabilisator
Hinterachse	Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Minibloc-Schraubenfedern und Teleskopstoß- dämpfern; Querstabilisator (außer 316/318i bis MJ87)
Bremsen	Hydraulisch betätigtes, servounterstütztes Zweikreis-Bremssystem mit Scheibenbremsen vorn und Trommeln hinten (318is, 323i und 325i: Scheiben rundum); ABS gegen Aufpreis

DATEN & MESSWERTE

Verbrauch Ø	Vierzylinder: 8-10 l/100 km; Sechszylinder: 8-11 l/100 km (Kat-Versionen 9-12 l/100 km)
Vmax	Vierzylinder: M10: 175 km/h (316), 185 km/h (318i, 318i/316i Kat bis MJ 1987); M40: 185 km/h (316i), 190 km/h (318i), 205 km/h (318is) Sechszylinder: 200 km/h (320i); 205 km/h (323i); 220 km/h (325i); 190 km/h (325e)
Bauzeit	1983 bis 1993
Stückzahl	2.339.251 (alle Modelle inkl. M3)

Niederschlag am Öleinfüllstutzen füh- ren und bei abgenommener Ventil- haube oft gut zu sehen sind. In dem Fall werden rund 1300 Euro und einige Stunden Arbeit fällig.

Mit den Facelift-Modellen ab Sep- tember 1987 führte BMW einen neuen Vierzylindermotor ein, den M40. Auch dieser Antrieb ist prinzipiell nicht schlecht, bietet aber weder die Aura des klassischen M10 noch die Laufkul- tur der Sechszylinder. Erschwerend kommt hinzu, dass die Motoren häufig deutliches Ventilklopfen vernehmen

2,3
MILLIONEN

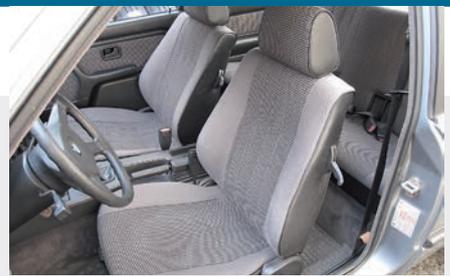
3er der E30-Reihe entstanden binnen zehn Jahren. Damit war der zweite 3er fast doppelt so erfolgreich wie sein Vorgänger E21, das bis dato meistge- baute BMW-Modell

lassen, was auf eine eingelaufene Nockwelle schließen lässt. Neben mutmaßlichen Qualitätsdefiziten machen verschlammte Ölprühhöhle der Welle den Garaus oder gelockerte Ölwanenschrauben, die zu einem Abfall des Öldrucks auf Kosten des Kopfs führen. Hinzu kommt ein knapp bemessenes Zahnriemenwechselin- tervall von vier Jahren oder 40.000 km, das minutiös eingehalten werden sollte. Deutlich besser ist der (ketten- getriebene) 16V-Motor vom Typ M42 des Sportmodells 318is.

INTERIEUR



Besonders Heizung (beschlagen die Scheiben?), Lüftung (rattert der Motor?) und die Schieberegler der Luftverteilung (sind Züge gerissen?) gilt es innen zu prüfen



Aufgeplatzte Sitze sind speziell fahrerseitig häufig, originale Bezugsstoffe ein Problem



Die Sportsitze lieferte Recaro bei, Schäden an den Wangen sind üblich



Lenkrad: falls Zubehör, ist es eingetragen? Und weist die Zahnstangenlenkung Spiel auf?

Alle Motoren eint, dass sie bei gerissenen oder porösen Ansaugschläuchen der Einspritzanlagen unruhig laufen und schlecht Gas annehmen. Die Motorelektronik macht hingegen kaum Probleme.

Wie auch Getriebe, Kardanwellen und Differenziale nicht, letztere fangen bei hohen Laufleistungen lediglich an zu singen und bilden Leerspiel aus.

Ebenso unauffällig bleibt meist die Bremsanlage (von Rost an den hinteren Leitungen abgesehen), nicht aber das Fahrwerk, bei dem Poltern von vorn auf ausgeschlagene Querlenkerbuchsen und Stabi-Koppelstangen hindeutet, hinten auf defekte Stoßdämpferdom- oder Tonnenlager, durch die der Hinterachs-Hilfsrahmen mit der Karosserie verbunden ist. Je nach Schüsselung kommen

selbst moderate 205er Reifen in scharfen Kurven oder beim Durchfedern in Kontakt mit den hinteren Radläufen. Und wie immer gilt: Abweichungen vom Original sollten eingetragen sein!

Interieur und Zierteile bieten ein uneinheitliches Bild. Originalitätsfans sollten ein Auto mit perfekter Innenausstattung kaufen,

DIE GESCHLOSSENEN KAROSSERIEVARIANTEN



„Nackte“ VFL-Zweitürer ohne Schiebedach wie dieser 316 werden zunehmend rar, weil sie als Basis für Sportumbauten erhalten müssen



Im September 1987 führte BMW den Touring ein, oben ein an den Schweller- und Radlaufblenden erkennbares Allradmodell



Im September 1987 kam die Facelift-Version (NFL), erkennbar an Kunststoff-Stoßstangen und größeren Leuchten. Oben: 318is



Chromstoßstangen und kleine Rückleuchten kennzeichnen die erste „Vor-Facelift“-Serie des E30, in der Szene als VFL bezeichnet

DER SPEZIALIST

Seine prägende Kindheit...

...hat Alf Dickhaut (41) auf BMW-Rückbänken von 1600-2 bis 5er verbracht, „hängen geblieben“ ist der frühere Heingericke-Einkäufer aber beim kompakten



E30. Seit 2001 sammelt der Nordhesse auf 500 Quadratmetern Hallenfläche vor allem exotische Versionen der zweiten Dreier-Reihe und hat sich in dieser Zeit das nötige

Know-How und die handwerklichen Fertigkeiten selbst beigebracht. „Wissen statt Halbwissen“ lautet seine Devise.

ZIERRAT



Entwarnung an der Chrom-Front: Sowohl die Scheiben- und Regenrinnenleisten aus...



...eloxiertem Aluminium, als auch die von innen durchrostenden Stoßstangen gibt es neu, auch...



...Teile wie Leuchten und Spiegel sind kein Problem. Hier reicht oft auch etwas Pflege

denn originale Bezugstoffe und neue Verkleidungen sind kaum mehr zu bekommen – anders als bei Chrom- und Anbauteilen, deren Versorgung quasi lückenlos ist. Zu achten ist innen zudem stets auf ein intaktes, da kaum reparierbares Check Control und funktionierende Schieberegler von Heizung und Lüftung, bei denen die Züge bisweilen reißen und sich nur bei ausgebautem Armaturenbrett instandsetzen lassen.

Fazit: Wer auf den E30-Zug noch aufspringen will, sollte durchbeschleunigen. Top-Modelle wie der 325i oder unverbastelte und unverheizte 318is sind längst in festen

Händen, die letzten guten Exemplare schlichterer Versionen werden jetzt verteilt. Das hat auch eine Klientel entdeckt, die ihr Lehrgeld längst bezahlt hat, weiß Teilehändler Alexander Nesch (siehe Kasten S.46): „Die haben oft für viel Geld einen 02 restauriert und zahlen auch 8000 Euro für einen top 318er, weil sie wissen, dass das immer noch billiger ist, als wieder ein Auto aufzubauen.“ Geschichte wiederholt sich, aber man kann auch aus ihr lernen...

TEXT **Dirk Ramackers**
FOTOS **dr/Alf Dickhaut/Archiv**
d.ramackers@oldtimer-markt.de

Buchtipp

Speziell an Neueinsteiger

wendet sich der *Praxisratgeber Klassikerkauf BMW 3er-Reihe*, aber auch Kenner finden genug fundierte Infos. Erschienen im Heel-Verlag, Preis: schlanke 9,99 Euro. Im Buchhandel erhältlich unter ISBN 978-3-86852-882-4.



OLDTIMER MARKT SHOP



Viele Fragen – eine Antwort!

Nutzen Sie die ARTIKELSUCHE

in unserem Online-Shop-Archiv.

» **Umfassende Detailsuche**
in mehr als 11.000 Artikeln

» **Behalten Sie den Überblick:**
Gesamtinhaltsverzeichnisse
kostenlos downloadbar

» **Über 200 Kaufberatungen**
zum sofortigen Download