

DIE KLEINEN SCHWÄCHEN DER „GROSSEN KLASSE“

# TEURERER SPORT- Komfort-Genuss

Mit der großen Sechszylinder-Limousine 2500 und 2800 drängte BMW 1968 frisch gestärkt in die Oberklasse. Das neue Topmodell überzeugte mit gutem Platzangebot, angemessenem Komfort und leistungsstarken Motoren. Auf welche Untugenden der potenzielle E3-Käufer heute achten muss, klärt unsere Kaufberatung.

**A**nno 1968 – das Jahr der Studentenrevolten. Zunächst in Paris, dann auch in deutschen Städten. Ein Angriff auf die gesellschaftliche Oberschicht. Eine Attacke gegen die etablierten Vertreter der automobilen Oberklasse starten im September jenen Jahres auch die Bayerischen Motoren Werke: Mit den neuen Limousinen 2500 und 2800 wollen sie den Konkurrenzkampf gegen die Mercedes W108 (250 S bis 300 SE) aufnehmen und haben auch die Kunden des Ford 20/26 M sowie der Opel-Limousinen Commodore und Admiral im Visier.

Unter der langen Haube des großen Viertürers mit dem typinternen Code „E3“ arbeitet ein Reihensechszylinder: Das Triebwerk basiert technisch auf den

Vierzylindern der „Neuen Klasse“, Motorenkonstrukteur Alex von Falkenhausen hat ihm allerdings konkurrenzlose Lauf-ruhe, Elastizität und Dynamik anerkennen. Die Bohrung der Sechszylinder ist mit 86 Millimeter identisch, die Hubdifferenz (71,6 Millimeter beim 2500 und 80 Millimeter beim 2800) ergibt sich durch unterschiedliche Kurbelwellen. Mit 150 bzw. 170 PS gehören die nur rund 1,3 Tonnen schweren E3-Limousi-

lierung sowie eine Differenzialsperre. 1971 lanciert BMW die Modelle 3.0 S und Si mit drei Liter Hubraum dank größerer Bohrung. Die 180 PS starke Vergaser-Version „S“ wird zwar häufiger gebaut als der 20 PS stärkere „Si“-Einspritzer, rangiert aber in der Beliebtheits- und Image-skala deutlich dahinter – bis heute.

Auch wenn der E3 als große, geräumige Limousine auftritt: Schon bald nach der Markteinführung kritisieren viele

## GROSSE KLASSE: Die E3-Limousinen setzen in puncto Fahrdynamik neue Akzente

nen Ende der 60er-Jahre zu den Etablierten auf der linken Autobahnspur sowie der noch tempofreien Landstraße. Im Design greift die repräsentative „Große Klasse“ einige Stilelemente der zwei Jahre zuvor präsentierten O2er-Baureihe auf und transportiert damit das sportliche Image der bayrischen Marke in die Oberliga – formal ein klarer Kontrapunkt zum barocken Vorgänger 501/502. Und auch in puncto Fahrdynamik setzt der E3 klare Akzente.

Der 2800 bietet für seinen fast 2.000 DM höheren Kaufpreis nicht nur mehr Leistung, sondern auch eine Niveaugu-

Kunden die mangelnde Beinfreiheit im Fond. BMW reagiert mit einer um zehn Zentimeter gestreckten Langversion: Sie steht ab Anfang 1974 als 3.3 L in der Preisliste, sukzessive ergänzen der 2.8 L, der 3.3 L sowie der 3.3 Li die Palette.

### Raritäten gesucht

Mit den geweckten Begehrlichkeiten kommen E3-Suchende heute nicht mehr weit: Vor allem der 2800 der 1. Serie sowie die Einspritzer 3.0 Si und 3.3 Li sind gesucht, aber meist in festen Händen. Mehr Glück hat man auf der Suche nach der Basisvariante 2500, von der bis zum

Länge läuft: Die gestreckten Versionen mit mehr Beinfreiheit im Fond gab's ab 1974.





Produktionsstopp 1977 exakt 92.415 Exemplare vom Band rollten (davon 17.387 mit Automatik) – fast 47 Prozent der Gesamtproduktion also. Kein Wunder, dass der 2500er heute über 50 Prozent der E3-Population stellt. Die beläuft sich nach groben Schätzungen von Experten wie Georg Lutz – Chef des Restaurierungsbetriebes PROCAR GmbH in Albaching – auf rund 800 offiziell in Deutschland angemeldete Fahrzeuge. „200 davon sind im Besitz von Mitgliedern des BMW E3-Limousinen Club. Und dann dürfte es noch etwa 1.500 unbekannte Objekte im Zustand 1 bis 5 geben.“

Klingt für potenzielle E3-Suchende hoffnungslos. Ist es aber nicht: „Es werden immer wieder interessante Stücke angeboten“, so Lutz. Der aber gleichzeitig vor „Blendern“ warnt: „Das sind äußerlich harmlos wirkende Ruinen. In den Verkaufsanzeigen tauchen sie als ‘gut erhalten, prima Substanz, nur kleine optische Mängel, technisch einwandfrei’ auf.“ Die Karosserie mag dann auf den ersten Blick mit ihren diversen Roststellen und ein paar fehlenden Zierleisten gar nicht so schlecht ausschauen ...

Womit wir in medias res wären: Auf welche Schwachstellen also sollten Sie als Kaufinteressent Ihr Augenmerk richten? Dass Sie von einem Exemplar mit

kaschierten Unfallschäden die Finger lassen sollten, ist eh' klar. Es sei denn, es bietet brauchbare Karosserie- und/oder Technik-Ersatzteile für gutes Geld. Ein Auto im besten Zustand ist sowieso immer der beste Kauf – je besser die Substanz und je weniger der Restaurierungsaufwand, desto günstiger ist selbst die höhere finanzielle Investition, so Georg Lutz' Empfehlung. Und einen BMW E3 unbesehen bei einer Internet-Auktion zu

ersteigern? Davon rät einem schon der gesunde Menschenverstand ab ...

Bei allen Angeboten sollte man den genannten Kilometerstand kritisch hinterfragen: „Der entspricht selten den Tatsachen, der E3 war ein Vielfahrerauto,“ erklärt Lutz, der in seiner Karriere jedes Modell der „Großen Klasse“ besessen hat. Bei der Besichtigung achten Sie nun explizit darauf, dass Typ und Ausführung den Ausstattungslisten entsprechend übereinstimmen. Das von BMW so gerne propagierte Baukastenprinzip funktioniert nicht in jedem Teilebereich: Vor allem Triebwerke und Gemischaufbereitungen findet man immer wieder in dafür nicht vorgesehenen Motorräumen. Ebenso sollte man auf das baujahrspezifische Interieur sowie auf korrekte Achs- und Lenkungsteile achten. Der sportliche Charakter des BMW E3 basiert unter anderem auf der Leichtigkeit des Gesamtpakets.

## Die Karosserie

Vor allem bei der Karosserie wurde Gewicht gespart. Sie gilt dennoch als außerordentlich steif. Zumindest wenn der Vorbesitzer seine Limousine nicht als Zugfahrzeug eingesetzt hat: Permanent schwere Lasten am Haken können die Karosseriebleche verzogen haben.

## INFO

### Ersatzteilpreise **MOTOSO**

#### BMW E3 (neu/gebraucht ab ...)

Aniasser	135**
Antriebswellen	geb. ab 105,80*
Bremsbeläge hinten	neu ab 13,99*
Brembeläge vorn	neu ab 17,99*
Einstiegsblech (Schweller)	ab 413,70**
Hauptbremszylinder	neu ab 176,50*
Lichtmaschine neu	ab 110*
Motorträge	308,20**
Querlenker vorne	ab 130**
Längslenker hinten	233,00**
Türe li/re hinten	456,90–800**
C-Säule außen	190–250**
Bremslichtschalter	neu ab 4,60*
Starterbatterie	neu ab 125,30*
Zündverteiler	neu ab 621,18*
Kraftstoffpumpe	neu ab 56,77*
Steuergerät L-/D-Jetronic	ab 1.022**

Alle Preise in Euro inkl. MwSt.  
Quelle: motoso.de\*; \*\* Wallroth & Nesch



Optischer Reiz: Lassen Sie den Blick von den Beinen der Dame zum Kühlergrill wandern, der zum Modelljahr 1971 geändert wurde.

**TECHNISCHE DATEN BMW 2500 - 3,3 LI (E3)**

Modell	2500	2800 / 2,8 L	3,0 S / L	3,0 Si (1./2. Serie)
Motor	6-Zyl.-Reihe	6-Zyl.-Reihe	6-Zyl.-Reihe	6-Zyl.-Reihe
Hubraum (ccm)	2.494	2.788	2.895	2.895
Leistung (PS)	150	170	180	200/195
bei U/min	6000	6.000	6.000	5.500
Drehmoment (Nm)	215	238	260	277/272
bei U/min	3700	3.700	3.700	4.300
Getriebe	4-Gang	4-Gang	4-Gang	4-Gang
Antrieb	Heck	Heck	Heck	Heck
Fahrwerk vorne	Einzelradaufhängung an unteren Quertenkern, McPherson-Federbeine, Gummi-Zusatzfedern			
Fahrwerk hinten	Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Federbeine, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern, Stabilisator			
Felgen v/h	6J x 14	6J x 14	6J x 14	6J x 14
Reifen v/h	175 HR 14	195/70 HR 14	195/70 HR 14	195/70 VR 14
Bremsen (v/h)	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
0-100 km/h (s)	11,0	10,0	9,0 / 9,5	8,5
Höchstgeschw. (km/h)	190	200 / 195	205 / 200	210
Radstand (mm)	2.692	2.692	2.692	2.692
L x B x H (mm)	4.700 x 1.750 x 1.450	4.700 x 1.750 x 1.450	4.700/4.800 x 1.750 x 1.450	4.700 x 1.750 x 1.450
Leergewicht (kg)*	1.360 (1.380)	1.360 (1.380)/1.440 (1.460)	1.420 (1.440)/1.470 (1.490)	1.440 (1.460)
zul. Gesamtgew. (kg)	1.830	1.830/1.900	1.800/1.900	1.880
Tankinhalt (l)	75	75	75	75
Kraftstoffart	Super	Super	Super	Super
Verbrauch (l/100 km)	18,0	16,5	17,5	17,5
Bauzeit	1968-1977	1968-1974/1975-1977	1971-1977/1975-77	1971-1976/1978-1977
Stückzahl	93.363 (inkl. Exp.-Teilesätze)	39.056/5.036	32.567/5.521	20.310 (ges.)
Neuwagenpreis (DM)	15.485,-	17.250,-/25.980,-	19.980,-/28.920,-	22.690,-/32.060,-

\* Werte in Klammern gelten für Automatik



**Durabel:** Bei regelmäßiger Wartung waren und sind die E3-Sechszylinder-Limousinen zuverlässig. Familien-Klassiker: Der Fond bietet in den L-Versionen viel Beinfreiheit, die Innenausstattung sollte komplett und gut erhalten sein.



### 3.3 L / U

6-Zyl.-Reihe  
3.295  
190/197  
5.500  
295/285  
3.500/4.300

4-Gang  
Heck

6J x 14  
195/70 VR 14  
Scheiben/Scheiben

8,5/9,0  
210/205

2.692  
4.800 x 1.750 x 1.450  
1.440 (1.460)/1.520 (1.540)  
1.980

75  
Super  
17,5

1974-1976/1976-1977  
1.622 / 1.401

35.600,-/43.320,-

Der BMW E3 ist ein typisches Blechprodukt der späten 60er- und der 70er-Jahre: Weil die entsprechende Vorsorge in diesen Jahrzehnten eben noch kein Langzeitqualitätsthema war, ist der Rostfraß fast schon serienmäßig. Einzig die Güte des Karosseriematerials stemmt sich dem Blechkrebs entgegen. Hier gelten die Modelle vor dem 74er-Jahrgang als einen Tick empfehlenswerter: Ihre Außenhaut ist noch nicht mit dem höheren Anteil an Alteisen durchmischt, wie er ab jenem Jahr von der EU zur Ressourcenschonung für die Karosserieherstellung verordnet wurde. Für alle Jahrgänge gilt allerdings: Der Blick sollte prinzipiell kritisch auf die neuralgischen Punkte gelenkt werden.

Dazu zählen die vorderen und hinteren Federbeindome. „Sind sie offensichtlich angefressen oder mit Reparaturblechen geschweißt, sollte man dieses Exemplar gleich vergessen. Das sind tragende Elemente, die sich nur mit erheblichem Aufwand restaurieren lassen. Die vorderen und hinteren Stoßdämpfer sind durch ein profiliertes Verstärkungsblech in den Radhäusern fixiert. Zur genaueren Kontrolle der Kontaktstellen zum Radhaus ist es neben dem obligatorischen Blick von unten ebenso erforderlich, die Klappe für die Motorhauben-

entriegelung zu öffnen und mit einer Taschenlampe oberhalb des Sicherungskastens in Richtung Blech zu leuchten,“ erklärt Lutz. Analog ist hinter dem Handschuhkasten zu verfahren. Zur Inspektion der hinteren Dome sind die Plastik-



### EXPERTEN-TIPP

**GEORG LUTZ**  
PROCAR GmbH

„Werkstätten haben beim Aufheben der Fahrzeuge oft die Aufnahmepunkte an den Schwellern nicht beachtet und dabei vorne die Bodengruppe am Übergang zur Spritzwand beschädigt, wobei in der Regel mit dem Schutzblech links auch die dahinter befindliche Kraftstoffleitung eingedrückt wurde. In der Folge entwickelten sich dann Rostnester.“

**Achtung Blender:** Dieser E3 entpuppt sich erst auf den zweiten Blick als schrottreif.



abdeckungen über den Radkästen im Kofferraum zu entfernen. Für den Kontrollblick von innen muss man die Rückbank ausbauen.

Ab auf die Hebebühne: Rost am Motorträger bedeutet endgültig ein grundsätzliches „Nein“ zum Kauf. Denn der ist meist die Folge eines Unfalls. Ansonsten lassen sich bei dieser Gelegenheit die Bodenbleche inspizieren (von innen zusätzlich, indem man bei den bis 7/73 ge-

nung. Die C-Säulen werden vor allem bei den Schiebedachversionen von der braunen Pest befallen. Ein kritischer Blick gilt hier dem Bereich der Zwangsentlüftung: Dort liegen mehrere Bleche übereinander und reichen den Korrosionsvirus weiter, was insofern problematisch ist, als diese Bleche – wie alle Zierleisten und Abdeckungen der Karosserie – praktisch nicht mehr zu bekommen sind.

Weiter geht's zur Frontmaske; Neh-

maske ist mittlerweile nicht unter 1.500 Euro zu haben.“

## Motor und Antrieb

Ihrem Charakter entsprechend wurden und werden die E3-Limousinen sportlich bewegt. „Die mechanische Belastung ist also sehr hoch,“ so Lutz. „Obwohl Motoren und technische Peripherie prinzipiell robust und haltbar sind, kann wie früher schnell was kaputt gehen, wenn man die Drehzahl oft in den roten Bereich jubelt.“

Bei der Probefahrt „sollte sich ein E3-Sechszylinder benehmen wie ein modernes Auto, also weitestgehend reibungslos funktionieren.“ Eine bei Lastwechseln leichte bläuliche Rauchfahne aus dem Auspuff ist unkritisch, weil: „BMW-typisch“ und leichte Laufgeräusche beim prinzipiell durablen Schaltgetriebe sind „ganz normal, ein Knarren oder Krachen ist je nach Kilometerleistung als Verschleißindiz noch tolerabel, wenn's nicht gerade richtig laut wird.“ Für die

## CLUBS

### BMW E3-Limousinen Club e.V.

Reinhard Queckenberg  
Tonwerksstr. 11, 53501 Graftschaff  
Tel.: (026 41) 72 71, (01 71) 746 12 96

## SPEZIALISTEN

### Walloth & Nesch

Im Ohl 69, 59757 Arnsberg  
Tel.: (029 32) 70 00 20  
[www.wallothnesch.com](http://www.wallothnesch.com)

### BMW Classic

Schleißheimer Str. 416  
80935 München  
Tel.: (089) 38 22-70 22  
[www.bmw-mobiletradition.com](http://www.bmw-mobiletradition.com)

### PROCAR GmbH

Oberdieberg 3, 83544 Alpbaching  
Tel.: (080 76) 889 40 80  
[procar.muenchen@t-online.de](mailto:procar.muenchen@t-online.de)

### Motorenteile

Frank Mellmann  
Revalstraße 6, 23560 Lübeck  
Tel.: (04 51) 203 35 25

## LITERATUR

### BMW Typenkunde

Börry Lauenstein  
Alle Serienautomobile  
Delius Klasing  
ISBN 3-7688-1814-4, 12,90 Euro

Verkaufskataloge,  
Betriebsanleitungen  
[www.schroederweise.de](http://www.schroederweise.de)

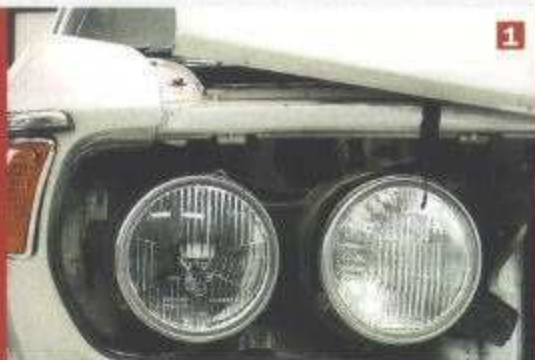
## HOHE INVESTITION: Ein kompletter Satz Hauben und Türen kostet bis 5.000 Euro

bauten Modellen die geteilten Teppiche anhebt). Im Heckbereich werfen Sie von unten ein kritisches Auge auf den Kofferraumboden im Umfeld des Tanks sowie der Ersatzradmulde: Sind die Abläufe verstopft? Bröseln's beim Anklopfen des Bodens? Verdächtig ist (nicht nur hier) reichlicher Unterbodenschutz.

Andere rostimmanente Bereiche sind die A- sowie die C-Säulen, besonders deren Abschluss am Schweller. Ihre Anfangs- und Endstücke sind jeweils Element der Säulen, was im Rostfalle eine Restaurierung aufwändig macht. Die Schweller dagegen sind meist in Ord-

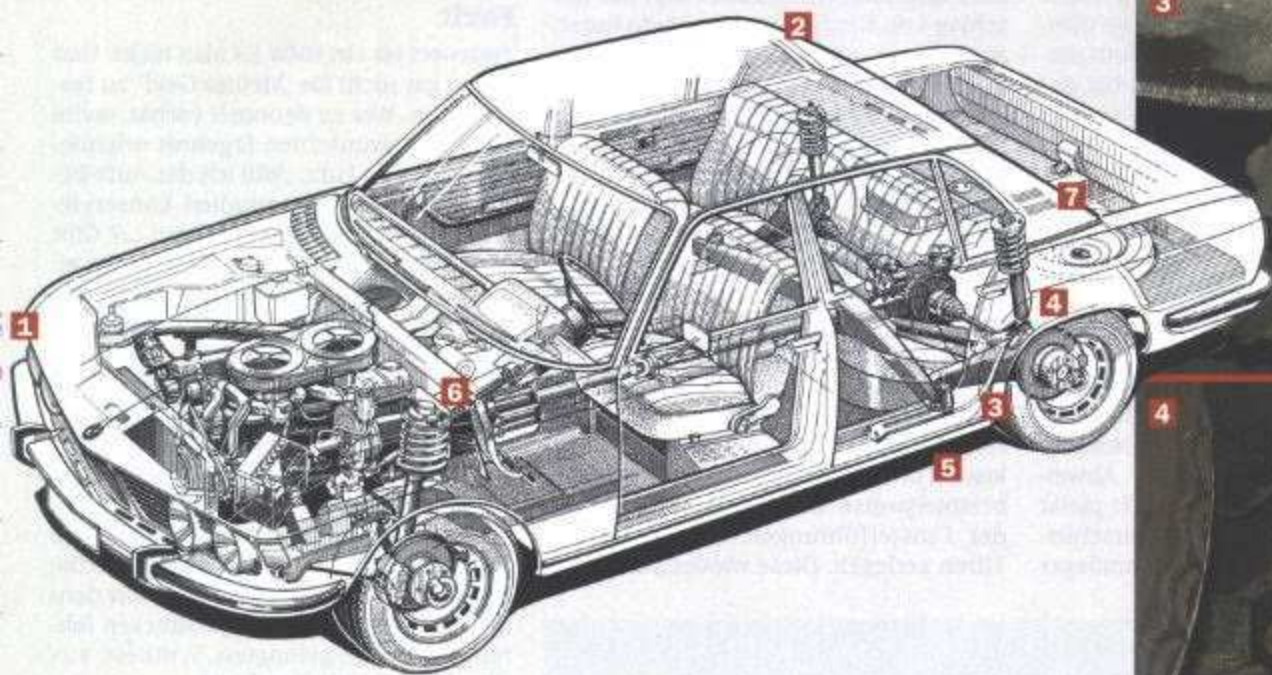
men Sie die äußeren Ziergitter heraus und begutachten Sie den Bereich dahinter (um die Scheinwerfer). Weniger problematisch ist der Rost an den vorderen Kotflügeln: Sie sind lediglich verschraubt und für rund 350 Euro zu beschaffen. Auch dem Kantenrost an Türen und Hauben ist noch mit probaten Mitteln beizukommen. Ansonsten wird's aber auch hier teuer: „Ein kompletter Satz Türen und Hauben reißt ein Loch von bis zu 5.000 Euro ins Budget,“ warnt Georg Lutz. Generell haben sich die Ersatzteilpreise für den E3 „in den letzten zehn bis 15 Jahren nahezu verdoppelt. Eine Front-

**1** Rostzone: der Bereich um die Scheinwerfer hinter den äußeren Ziergittern **2** Problemzone: Zwangsentlüftung der C-Säule mit übereinanderliegenden Blechen **3** Schwachpunkte: verschlissene Achs- und Fahrwerksgummilager **4** Rostpotenzial: Schweller-Endstücke und Wagenheberaufnahme **5** Inspizieren: Radläufe, Schweller **6** Kauf-Hinderungsgrund: mit Reparaturblech geschweißte Federbeindome vorne **7** Problemzonen: Kofferraumboden im Tankbereich, hintere Federbeindome, Radhäuser



## TYPISCHE SCHWACHSTELLEN

### Der BMW 2800 - 3.3 (E3) im Röntgenblick



## MARKTWERTE (IN EURO)

Model	Kar.	Bauj.	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
2500	Lim.	68-77	11.000	7.700	4.600	2.300	700
2800	Lim.	68-77	12.000	8.400	5.000	2.500	700
2,8 L	Lim.	75-77	11.000	7.700	4.600	2.300	700
3,0 S / Si	Lim.	71-77	12.000	8.400	5.000	2.500	700
3,3 L / Li	Lim.	74-77	13.000	9.100	5.500	2.700	800

Quelle: InterClassic/EurotaxSchwacke

Begutachtung des Getriebegehäuses gilt: „Ein bisserl Schwitzen ist okay ...“.

Als E3-typisches Problemteil präsentiert sich die Gelenkwelle inklusive der Hardyscheibe, des Mittellagers und der Kreuzgelenke: Vibrationen beim Anfahren oder in Kurven können auf einen Defekt hindeuten. Der ist in puncto Gelenkwellen fatal, weil sie faktisch nicht mehr zu haben oder sehr teuer sind. Die übrigen mechanischen, für die Betriebssicherheit relevanten Teile gibt's bei der BMW-Handelsorganisation oder spezialisierten Teilehändlern.

### Fahrwerk, Bremsen

Fahrwerks-Schwächen und -Stärken der großen BMW-Limousine „entlarvt“ ebenfalls die Probefahrt: „Der E3 hat von Haus aus ein präzises Fahrwerk und eine hohe Performance,“ lobt Georg Lutz seinen Lieblings-Bajuwaren. „Er zeigt sich brillant im Geradeauslauf und zu hundert Prozent bremsstabil. Soweit der Normal- und Wunschzustand. Jegliche Abweichung ist untypisch.“ Die betrifft meist ausgeschlagene Spurstangen, verschlissene Achs- und Fahrwerksgummilager

und Lenkführungsbuchsen. Gründliche Skepsis ist bei Sportfahrwerken ange-sagt: „Deren harte Abstimmung hat die Mechanik belastet, den Verschleiß potenziert sowie die Karosserie zermürbt. Und sie stellen keine Verbesserung dar.“

### Das Interieur

Kurz und knackig gestaltet sich der Ratschlag von Georg Lutz in puncto Innenausstattung des E3-Kaufobjekts: „Sie muss komplett sein. Denn neue Teile gibt es so gut wie nicht mehr, Ersatz findet man allenfalls im Antiquariat!“ Da das Interieur der ihrerzeit teuren Limousine aber qualitativ hochwertig war, sollte es sich bei regelmäßiger Pflege durch den oder die Vorbesitzer gut gehalten haben. Ausnahme: Das mitunter inkontinente Heizsystem – der Ersatz der Geräte und deren Einbau ist teuer. Ein weiteres Leiden sind die unsauber laufenden, von verschraubten Aluprofilen geführten Fenster und deren Mimik in den rahmenlosen Türen. Für eine exakte Einbaulage, beispielsweise nach einer Erneuerung der Fensterführungen, muss man die Türen zerlegen. Diese wieder passgenau

### GEORG LUTZ

PROCAR GMBH, ZUM PREISBILD DES E3

„Die in der Realität geforderten und gezahlten Preise für einen E3 liegen deutlich höher als in der Tabelle,“ so Experte Georg Lutz. Er kreist den Rahmen für ein Exemplar im Zustand 2 zwischen etwa 10.000 (2500/2800/3.0S) und 25.000 (3.3L/Li) Euro ein. Unrestaurierte Modelle ohne Wartungsstau (z. B. durch längere Einlagerung) werden noch teurer gehandelt. Ein BMW 3.0S mit Jackie Kennedy als eingetragener Vorbesitzerin wurde jüngst für 60.000 Euro verkauft.

einzustellen, gestaltet sich selbst für Profis als handwerkliche Herausforderung.

### Fazit

Preiswert ist ein BMW E3 also nicht. Und schon gar nicht für „kleines Geld“ zu restaurieren. Wer es dennoch vorhat, sollte sich am gewünschten Ergebnis orientieren, so Georg Lutz: „Will ich das Auto behalten, als Familienmitglied konservieren, als Alltagsklassiker fahren ...? Gibt man seine erstandene E3-Limousine einem professionellen Betrieb zur Komplett- oder Teilrestaurierung in die Hand, sollte man sich die Arbeiten zuvor exakt kalkulieren lassen. „Denn sie gestalten sich in allen Bereichen aufwändig, können einen vage berechneten Kostenrahmen schnell sprengen.“

Wer ein gutes Exemplar erwischt hat, wird sich schon bald über die getätigte Investition freuen: „Dieser große Sechszylinder-BMW ist ein Klassiker, mit dem man ganz entspannt lange Strecken fahren kann. Eine gelungene Synthese aus Sportlichkeit und Komfort.“

→ Egbert Schwartz

Ein Auto für die linke Spur: Die leistungsstarken BMW E3 sind auch heute noch komfortable Langstreckenlimousinen.

