



Bayern-Kurier



Das breite Rückleuchtenband der ersten Serie wurde ab 1971 gestrafft. Die 2800 im Kühlergrill signalisiert Überlegenheit

ER PASST IN DIE WILDE ZEIT der späten Sechziger, der große, vitale BMW. Konventionen müssen weichen, alle Macht dem Fortschritt. Während der NSU Ro 80 eine Revolution entfacht, technisch und formal, zetteln die sportlichen BMW-Sechszylinder-Limousinen 2500 und 2800 immerhin eine 68er Demo in der Oberklasse an.

Die Bayern ersetzen Hut, Mantel und Zigarre, die Lieblingsrequisiten saturierter Admiral- und 280 S-Fahrer, durch Cordsakko und Rollkragenspullover. Endlich haben junge, betuchte Herrenfahrer eine leichtfüßige, spritzige Alternative zum großen schweren Wagen. Und Leistung im Überfluss, die ein überlegenes Fahrwerk sicher auf die Straße bringt. Die Form, schlicht, funktional – kein überflüssiges Chrom-Lametta.

Schon der Schlüssel ist anders. Ohne gezackten Bart, sondern mit feinen Bohrungen im massiven Metall. Das sieht edel aus und ist teuer. Solch einen Schlüssel hat sonst nur der Mercedes-Benz 600. Er ist ein Symbol für den hohen Anspruch, den die BMW-Konstrukteure vor vierzig Jahren an die neue große Sechszylinder-Limousine ihres renommierten Hauses stellten.

Hohe Ingenieurskunst, ausgesuchte Komponenten von besten Zulieferern und ein zeitlos elegantes Design sollte BMW wieder an die Spitze der Automobilkultur bringen. Den Erzrivalen Daimler-Benz mit seinen betagten Sechszylindermotoren und antiquierten Pendelachsen hatte München klar im Visier. Opel brachte es mit der ebenfalls neuen, aufwändig konstruierten KAD-Reihe in der Oberklasse noch zu einem Achtungserfolg. Doch BMW hatte trotz Isetta, 600 und 700 stets das bessere Image, selbst ein Opel Diplomat V8 konnte daran nichts ändern.

Das richtige Rezept für diesen Karrieresprung hatten die Bayern quasi schon in der Tasche. Seit den trapezförmig schlichten Limousinen der Neuen Klasse gab es die neue BMW-Schule. Ein modernes, agiles Fahrwerk mit vorderen McPherson-Federbeinen und hinterer Schräglenkerachse

Porsche 911 S, NSU Ro 80 und BMW 2800 sind die deutschen Stars des Apollo-Jahres 1969. Träume von Fortschritt, Leistung und Eleganz nicht nur im Auto-Quartett. Die BMW-Limousine brilliert mit hoher Dynamik.

DATEN & FAKTEN

BMW 2800, Typ E3, Baujahr 1970

Motor: Typ M30, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, um 30 Grad geneigt, Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Pleuellager, 12 Gegengewichte, eine obenliegende Pleuellager, Antrieb über Duplexkette, V-förmig hängende Ventile über Pleuellager betätigt, Hubraum 2788 cm³, Bohrung x Hub 86 x 80 mm, Leistung 170 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 234 Nm bei 3700/min, Verdichtung 9:1, zwei Fallstrom-Registervergaser Zenith 35/40 (FIAT, Ölinhalt Motor 5,75 Liter)

Kraftübertragung: Hinterradtrieb, vollsyn.ZF-Vierganggetriebe, Sperrdifferenzial ZF Lock-O-matic, auf Wunsch ZF-Dreigang-Wandler-Automatik

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie, vom McPherson-Federbeine, Querlenker, hinten Schräglenkerachse, Federbeine, Stabilisator, ZF-Gemmerlenkung mit Schnecke und Rolle (a. W. Servohilfe), Scheibenbremsen rundum, Räder 6 J x 14, Reifen 185 HR 14, DR 70 HR 14 oder 195/70 VR 14

Maße/Gewicht: Länge 4700 mm, Breite 1790 mm, Höhe 1450 mm, Radstand 2962 mm, Spur 1446/1464 mm, Gewicht 1360 kg, Tank 75 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: Vmax 200 km/h, 0 bis 100 km in 9,0 s, Verbrauch 13,5 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl: Alle E3 von 1968 bis 1977 222 001 Exemplare, Typ 2800 von April 1969 bis Januar 1975: 40 160 Stück

HISTORIE

1961: Debit der Neuen Klasse in Gestalt des BMW 1500 auf der IAA im September 1961

1963: Mit dem 3200 S V8 geht die Ära der Oberklasse-Reiselimousinen bei BMW vorerst zu Ende

1966: BMW 2000 ti iux, 120 PS-Motor, Luxusausstattung, rundet die Neue Klasse nach oben ab

1968: Debit BMW 2500, in 4/1969 folgt der 2800

1971: E3-Facelift, neu BMW 3.0 S und 3.0 Si

1974: Ab 8/73 Modellpflege, Serie 2, ab 3/74 Luxusmodell 3.3 L mit 190 PS und 10 cm mehr Radstand

1975/76: Neu 2.8 L und 3.0 L, ab 9/76 der 3.3 L

Vierzylinder-Modell 2000, späte Version ab 1968, E3-Nachfolger 733i, Typ E23 von 1977



und ein enorm entwicklungsfähiges, technisch brillantes Vierzylinder-OHC-Triebwerk, dem Motoren-Guru Alexander von Falkenhausen mühelos noch zwei Zylindereinheiten anzüchten konnte.

Schließlich waren die barocken V8-Limousinen schon fünf Jahre ohne adäquaten Nachfolger. Deren letzte, 160 PS starke Evolutionsstufe hieß 3200 S und galt mit einer Spitze von 190 km/h als schnellste deutsche Limousine. Der im Vergleich asketische BMW 2500 schafft das gleiche Tempo viel müheloser, braucht nur knappe 10 Sekunden auf Hundert und kommt mit nur 13 Litern aus.

Vor dem Einsteigen umrundet der Fahrer den chamonixweißen Wagen anerkennend. Die klare Linie mit der üppigen Verglasung und der eindrucksvollen Frontpartie gefällt auf Anhieb. Sie verkörpert Autorität und Präsenz, ist hausgemacht ohne jedoch hausbacken zu wirken. Ein Schuss Michelotti steckt immer noch drin. BMW-Stilist Wilhelm Hofmeister schwelgte bei seinen Bleistiftstudien zum großen BMW zunächst in üppigen Amerikanismen, fand aber zur europäisch-italienischen Linie zurück.

So erscheint der 2800 viel zierlicher, als es die Maße meinen. Sie gleichen denen eines Mercedes-Strichacht, der bis zum Erscheinen des 280/280 E eine Wagenklasse tiefer wohnte. Der grazile Dachaufbau erinnert etwas an den Ford 20 M P5, der Tankstützen hinter dem Nummernschild ebenso. Vielleicht liegt es daran, dass Cheftechniker Bernhard Osswald von Ford kam. Der große Sechszylinder war seine erste Arbeit für BMW, sein Nachfolger, der erste Siebener, seine letzte.

Der Fahrer nimmt erwartungsvoll hinter dem großen Holzlenkrad Platz, die großen blendfreien Instrumente fest im Blick. Die Sitzposition ist zwar hoch, aber sie passt, Raumgefühl und Übersicht lassen keine Wünsche offen. Der gelochte Schlüssel erweckt den Jahrhundert-Sechszylinder zum Leben. Dieses Superlativprädikat ist selbst verglichen mit den aufwändigeren DOHC-Konstruktionen von Jaguar, Maserati oder Aston Martin nicht übertrieben.

Ein fein ausgewuchteter Pleuellagertrieb mit perfektem Massenausgleich und ein füllungsfreudiger Zylinderkopf mit optimierten Pleuellager-Brennräumen sorgen im Einklang mit zwei Register-Vergasern für Sound und Dynamik. Elastizität und Laufkultur sind jedenfalls besser als beim Mercedes-Konkurrenten M 110. Der optisch weit eindrucksvollere Pleuellagertrieb-Motor läuft rauer. Selbst der flusterleise Pleuellager-Wankelmotor im NSU Ro 80 kann dem M30 das Normalbenzin nicht reichen, dem Rotarier fehlt es eklatant an Leistung und Drehmoment.

BMW verzichtete auf eine Wankellizenz. Den neuen Sechszylinder apostrophierte die Werbung mit dem Slogan: „Das lautlose Ende der Vibration.“ BMW-Direktor Helmut Werner Bönsch meinte sogar bei der Präsentation: „Dieser Sechszylinder müsste eigentlich mit „x“ geschrieben werden.“

Der 2800 folgte der Nischendoktrin von Verkaufsdirektor Paul G. Hahnemann. Er ist noch ein echter BMW, ein enorm handliches Fahrerauto;



Ein Hauch von fein dosiertem Teakholz unterscheidet den noblen BMW 2800 vom Basismodell 2500



Eine ruhige, sachliche Karosserieform mit großen Glasflächen, aber einem unerhört autoritären Gesicht



Der Jahrhundert-Sechszylinder hat im 2800 eine Kurbelwelle mit längerem Hub. Radkappen und Entlüftungsslitze deuten auf die erste Serie hin



Details der frühen Jahre: Konkav gewölbte Scheinwerfergläser, Aluminiumgrill. Kontrastreicher Instrumententräger, Symbol hoher Funktionalität

mit lebensfrohem Motor, bissig zupackenden Bremsen und leichter Tendenz zum Übersteuern im Grenzbereich.

Weil Kompromisse den Charakter verwässern, verzichtet er auf sanften Abrollkomfort und üppigen Knieraum im Fond. „Gerade der frühe 2800 mit Sperrdifferenzial, Boge Nivomat und einer Sportfahrer-gemäßen Fahrwerksabstimmung ist für mich die logische Steigerung des 2002 ti“, sagt Georg Lutz, E3-Profi und Besitzer der hier gezeigten chamoisfarbenen Limousine.

Der Wagen passt wie ein Maßanzug. Ohne auch nur irgendetwas zu verstellen, fühlt sich der mittelgroße Umsteiger darin wohl. Das große, dünne Holzlenkrad passt gut zu Stil und Format des 2800, es

giert förmlich nach Autofahrer-Handschuhen. Eine wahre Freude ist das ZF-Vierganggetriebe. Jeder Schaltvorgang wird zum Genuss, spielerisch leicht und exakt folgt der kurze Hebel der H-Kulisse. Sportfahrer wie Georg Lutz wünschen sich das rustikale Fünfganggetriebe, das in der ersten Preisliste kurz aufschien.

Einmal warm gefahren, will man die Drehfreude des Motors nutzen. Die Schaltdrehzahl liegt jetzt bei 5500/min, kernig packt der Sechszylinder zu. Er klingt nach voll entfesselter Kraft, ohne Misstöne der Anstrengung. In schnell gefahrenen Kurven bleibt der 2800 lange neutral, bis das Heck leicht nach außen schiebt – was mit der präzisen Lenkung leicht zu korrigieren ist.

Der erste große BMW hat als sportlich-vitale Alternative zu Mercedes seine Nische gefunden. Neun Jahre blieb er, stets sorgfältig modellgepflegt und um viele Varianten erweitert, im Programm.

Schon 1971 bekam er ein behutsames Facelift, das ihn straffer und jünger aussehen ließ. Mit wenig Aufwand schaffte BMW den Kunstgriff, aus einem 60er-Jahre-Entwurf stilistisch ein 70er-Jahre Auto zu machen. Technisch war der 68er-Rebell beinahe unsterblich. Seine Gene lebten noch in der zweiten Fünfer-Generation bis 1987 fort. Manche glauben sogar, den E3 im E28 wiederzuerkennen.

TEXT: Alf Cremers
FOTOS: Frank Herzog

KAUFBERATUNG BMW 2500 bis 3.3 Li (TYP E3) 1968 BIS 1977

Die großen Sechszylinder-BMW haben längst das Tal der Tränen durchschritten. Die wilden Heizerjahre sind vorbei. Trotzdem sind viele verlockend günstige Wagen im Angebot. Doch die dubiose Blechqualität des E3 mahnt zur Vorsicht, der Marktwert rechtfertigt keinen Neuaufbau.

★★★★★ Alltagstauglichkeit
★★★★★ Ersatzteillage

★★★★★ Reparaturfreundlichkeit
★★★★★ Unterhaltskosten

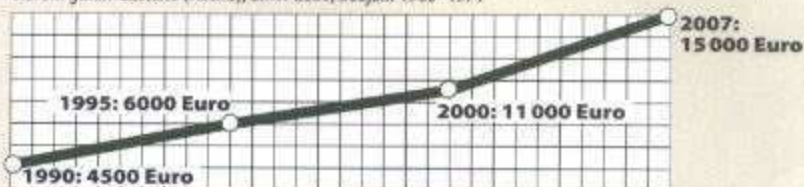
★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Die mindere Blechqualität ab 1974, eine durchweg mangelnde Rostvorsorge und eine bisweilen verschachtelte Karosseriestruktur machen dem E3-Gehäuse zu schaffen. Rost tritt vorzugsweise an den verschraubten Vorderkotflügeln, im Bereich der A-Säulen und rund um die **Verstärkungsbleche der Federbeindome** auf. Außerdem nistet die braune Pest gern in den **vorderen Längsträgern**, die Motor und Vorderachse aufnehmen. Versteckte, schlecht reparierte **Unfallschäden** sind bei den einstigen Schnellfahrer-Autos ebenfalls ein Thema – wellige Radhäuser, abblätternder Lack oder gestauchte Bleche deuten darauf hin. Nur wenige E3 kamen hier zu Lande nach dem Kauf in den Genuss einer Dinol- oder Tectyl-Hohlraumversiegelung. In der Schweiz war das üblich. Deshalb lohnt es sich, dort oder in Italien nach weit gehend rostfreien E3-Exemplaren zu suchen.

Vorsicht bei Autos mit Schiebedach – verstopfte Wasserabläufe führen zu durchgerosteten C-Säulen und in Folge auch zu Rostschäden an den **hinteren Federbeindomen**. Der **Kofferraum** ist sorgfältig zu prüfen. Am besten man baut mit wenigen Handgriffen die Rückbank samt Lehne aus und entfernt vorsichtig die Kunststoffabdeckungen der Radhäuser, darunter werden häufig typische Rostbiotope sichtbar. Weitere typische Schwachstellen sind die **Schweller** und die **hinteren Radläufe**. Die Veloursstoffe (ab 2800) sind UV-empfindlich, getöntes Glas sorgt für besseren Sonnenschutz.

Wert in gutem Zustand (Note 2), BMW 2800, Baujahr 1968-1971



SCHWACHPUNKTE

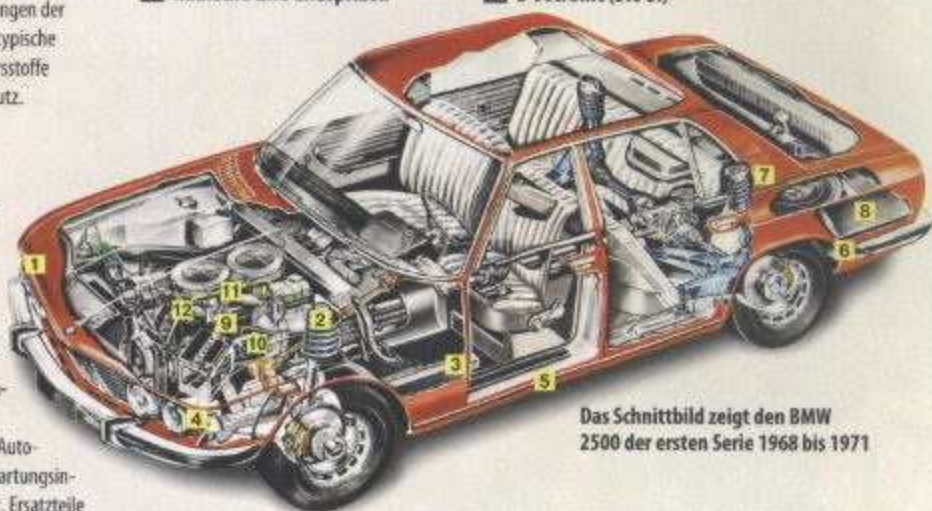
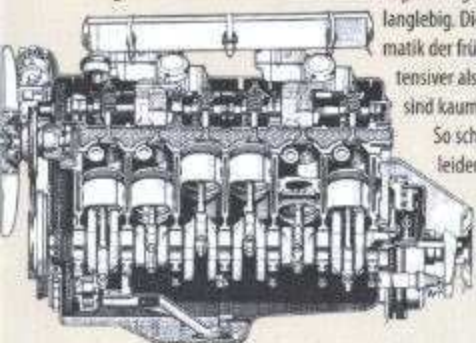
- | | |
|-------------------------------|--------------------------|
| 1 Verborgene Unfallschäden | 7 C-Säulen (Schiebedach) |
| 2 Vorderer Federbeindome | 8 Kofferraumboden |
| 3 Vorderkotflügel und A-Säule | 9 Zylinderkopfdichtung |
| 4 Längsträger vorn | 10 Antrieb ölundicht |
| 5 Schweller, Bodenbleche vorn | 11 Vergasereinstellung |
| 6 Radläufe und Endspitzen | 12 D-Jetronic (3.0 Si) |

TECHNIK-CHECK

Der Reihensechszylinder M 30 steht für geschmeidigen Lauf, Elastizität und Drehfreudigkeit. Dank seines robusten Kurbeltriebs und der überdimensionierten Bauteile erreicht er Laufleistungen über 300 000 km. Sorgfältiges Warmfahren ist Voraussetzung, sonst drohen **Zylinderkopfschäden**, bei sehr hohen Laufleistungen entsteht wegen der um 30 Grad geneigten Lage des Motors ein einseitiger **Verschleiß der Zylinderlaufbahnen**. Auspuffbläuen ist die Folge. Jedoch können dafür auch verhärtete **Ventilschaftdichtungen** die Ursache sein. Die ZF- und Getrag-Schaltgetriebe sind überaus

langlebig. Die Borg Warner BW 65-Automatik der frühen Typen ist etwas wartungsintensiver als die spätere ZF 3HP-22, Ersatzteile sind kaum noch lieferbar.

So schwere und leistungsstarke Wagen leiden im Alter unter defekten **Hardyscheiben** und **Kardangelenken**, verschlissenen **Spurstangenköpfen**, **Fahrwerksbuchsen** und **Traggelenken**. Merke: Nur ein straffer E3 ist ein guter E3.



Das Schnittbild zeigt den BMW 2500 der ersten Serie 1968 bis 1971

PREISE

Bei Einführung 10/1968 (BMW 2800)	17 250 DM
Bei Produktionsende 3/1977 (BMW 2,8 L)	29 550 DM

Der E3-Club kennt eine einfache Faustregel: „Kaufen Sie den besten und teuersten E3, den Sie kriegen können.“ Verbrauchte Autos lohnen nicht, auch die hochwertige Technik der Oberklasse-Autos fordert ihren Tribut. Wer sich mit dem BMW-Baukasten anfreundet und in den Fünfern E 12 und E 28 preiswerte Aggregateträger vermutet, irrt, denn vieles ist im Detail anders. Die teuersten Modelle der E3-Baureihe heißen 3.3 Li, 3.3 L, 2800 (1. Serie) und 3.0 Si. Alle kosten in Zustand 2 über 20 000 Euro. Ein 2500 notiert viel niedriger – es sei denn als Erstserienauto. Ein unrenovierter Originalzustand 2 wird hoch bewertet, eine Automatik bringt Abschlag. Modelle bis 8/1973 notieren höher als die späten Exemplare.

ERSATZTEILE

Die Beschaffung von Technik-Komponenten für den BMW E3 bereitet über die **BMW Group Mobile Tradition** und über das BMW-Händlernetz kaum Probleme. Außerdem haben sich Händler wie Walloth & Nesch oder Schulte in Altena auf Ersatzteile für ältere BMW spezialisiert. Karosserie- und vor allem **Ausstattungsstücke** sind rar und teuer. Kotflügel sind noch lieferbar, auch alle Glasscheiben, aber kaum Reparaturbleche.

SPEZIALISTEN

Procar GmbH, Georg Lutz, Oberdieberg 3, 83544 Albaching, Tel. 0 80 76/8 89 40 80
Team Andexer GmbH, Auf den Pöthen 35, 42553 Velbert, Tel. 0 20 53/92 22 22,
www.team-andexer.de.

Fa. Walloth & Nesch, Teilehandel für klassische BMW, Im Ohl 69,
 59757 Arnsberg, Tel. 0 29 32/70 00 20, www.wallothnesch.com

CLUBS

BMW E3-Limousinen Club e. V., Tonwerkstraße 11, 53501 Grafenschaft,
 Tel. 0 26 41/72 71, Fax 72 31, Clubzeitschrift „Die Nische“, www.bmw-e3club.de

BMW Veteranen-Club Deutschland e. V., Rüdiger Jopp, Bahnhofstraße 17,
 35745 Herborn, Tel. 0 27 72/4 16 65, www.bmw-veteranendub.de