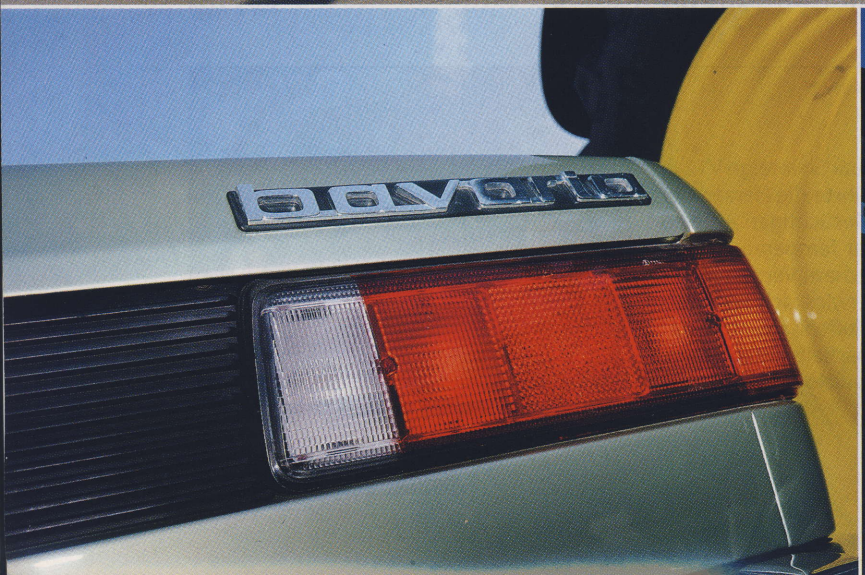
In Dreier-Laune

Die Stammtisch-Weisheit besser gleich ein gutes Auto kaufen, funktioniert nicht immer. Manche Bestände sind so ausgedünnt, dass man eine pragmatische Restaurierung ins Kalkül ziehen muss wie bei diesem BMW 320.



WIE EIN GRÜNER SMARAGD schimmert der BMW 320 zwischen den grauen Kieselsteinen alltäglicher Gebrauchtwagen. Auf dem Kiesplatz im Schatten einer großen Ingolstädter Raffinerie parkt er ängstlich neben ganzen Rudeln von Passat-Nasenbären, Badewannen-Audi 100 und Fünfer-BMW in dunklen Business-Anzügen.

Es ist ein früher Dreier der ersten Baureihe E21 in buntem Resedagrün, noch mit den verchromten Außenspiegeln, die schon elektrisch verstellbar sind. Hinten hat er die begehrten Ausstellfenster, und rundum zeigt er seine Original-Alu-Räder im Alpina-Speichenlook. Der Kenner registriert die gute Ausstattung, den geringen Kilometerstand von nur 148 000 bei Baujahr 1979, aber auch die Rostschäden am Unterboden, die aus Blech und Poppnieten geformte linke Endspitze und das alberne Trim-Line-Dekor.

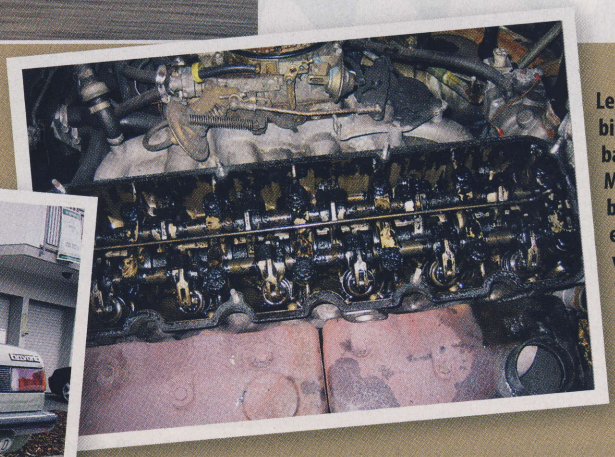
Dennoch flackert der erhaltenswerte kleine grüne Dreier 2007 kurz in der Rubrik „Probegefahren" von Motor Klassik auf. Preis: 1100 Euro, Fazit: Nur für Leute, die schrauben und vor allem schweißen können. Jens Moorbrink kann beides.

Der junge Fahrzeugbau-Ingenieur kaufte den Wagen allerdings nicht direkt vom Automarkt, sondern von einem Youngtimer-Sammler, der das Auto zwar lieb gewonnen hatte, aber mit der notwendigen Restaurierung überfordert war. „Als ich mich nach gründlicher Überlegung entschlossen hatte, das Auto für 750 Euro zu kaufen, brach prompt die Kurbel beim Öffnen des Schiebedachs ab", schildert Moorbrink den entscheidenden Moment.

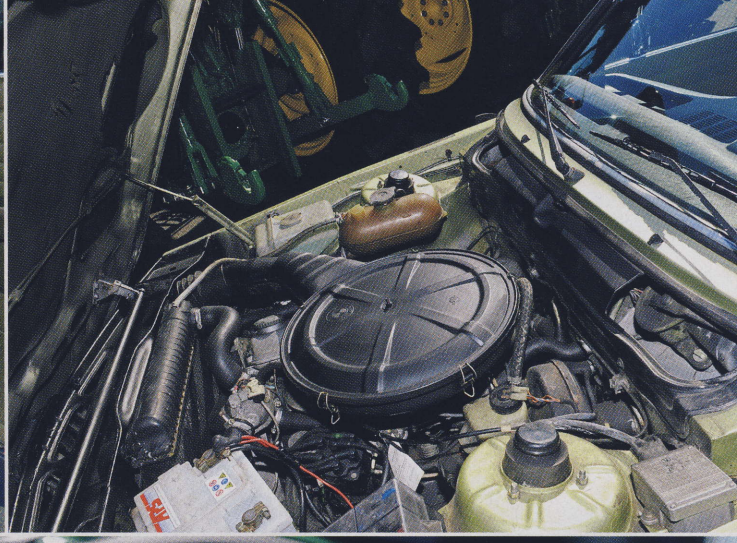
„Ich bekam den 320 auch noch frei Haus geliefert, da konnte ich nicht ablehnen. Ich wusste auch in etwa, was auf mich zukommt. Die E21-Karosserien rosten vor allem im Verborgenen. Mir gefällt der erste Dreier vor allem als Sechszylinder.

DIE KAROSSERIE WAR SEHR MARODE, DER ANTRIEB GESUND

Im Urzustand sah der Ersthand-BMW 320 recht verbraucht aus. Die zahlreichen Roststellen lieblos mit Primer überstrichen, ein seltsames Pop-Art-Dekor auf den Flanken und viele Durchrostungen im Verborgenen



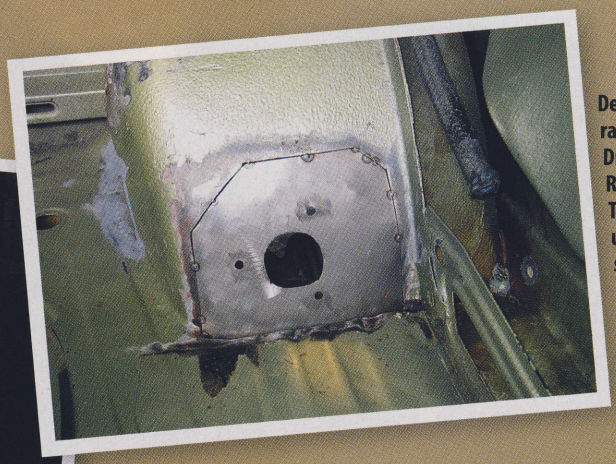
Lediglich Ölschlammbildung war beim offenbar wenig strapazierten M20-Sechszylinder zu beklagen. Ventilspiel einstellen und ein vorbeugender Wechsel von Zahnriemen samt Wasserpumpe, dazu noch ein paar Dichtungen ersetzen – mehr war nicht nötig



Die beiden Sechszylinder tragen die Typenbezeichnung im Kühlergrill. Besitzer Jens Moorbrink sucht noch nach den verchromten Original-Nebelscheinwerfern

ALLE TYPISCHEN ROSTNESTER BIS AUF DIE FEDERDOME

So sah die kritische Partie zwischen A-Säule, Bodenblech und Spritzwand unter dem Vorderkotflügel aus. Die Wagenheber-aufnahme ist hier schon rausgetrennt. Auch das Türblech musste partiell saniert werden



Der Bereich des Kofferraums ist beim ersten Dreier ein einziger Rostherd – Radhäuser, Tankstutzenblech und sogar der Tank selbst korrodieren häufig. Nur bei herausgenommener Rück- lässt sich die andere Seite der Radhäuser gründlich inspizieren

DATEN & FAKTEN

BMW 320/6, Baureihe E21
Baujahr: 7/1979 (Resedagrün-met., Stoff Farngrün)
Präsentationsjahr: 1977 (als 320-Sechszylinder)
Neupreis: 19 300 Mark (ohne Extras), Preisliste 1/79
Motor: Typ M 20, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, eine obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, Ventilbetätigung über Kipphebel, ein Doppel-Registervergaser Solex 4A1
Hubraum: 1990 cm^3 (Bohrung x Hub 80 x 66 mm)
Leistung: 122 PS bei 6000/min, 160 Nm bei 4300/min
Höchstgeschwindigkeit: 181 km/h (4-Gang-Getr.)
Clubs: BMW 3er-Club (E 21/E 30) e. V. , Ralf Ziegler, Steinacker 38, 53229 Bonn, Tel. 01 71/1 25 19 17, Fax 02 28/61 65 38, **www.3er-club.de**
BMW E 21-Forum, Cathrin Hempel, Rübenweg 15, 17252 Diemitz-Mirow, **www.e21-board.de**
Spezialisten: Walloth & Nesch GbR, Im Ohl 69, 59757 Arnsberg, Tel. 0 29 32/70 00 20, **www.wallothnesch.com.**; Procar GmbH, Oberdieberg 3, 83544 Albaching; Team Andexer, 42553 Velbert, **www.team-andexer.de**
Literatur: Reparaturanleitung 731/32 - BMW 320, 323i, Bucheli-Verlag. Jetzt helfe ich mir selbst, BMW 320/323i Sechszylinder, Band 88, Motorbuch-Verlag

Restaurierung
Kaufjahr/Kaufort: 2007 in 89278 Nersingen
Kaufzustand: Karosserie mit Durchrostungen und Reparaturblech-Flicken besonders im Unterbodenbereich, Auto fahrbereit, Motor und Kraftübertragung in Ordnung, relativ geringe Laufleistung, aber erheblicher Wartungsstau, gut erhaltenes Interieur.
Vorgeschichte: Im Erstbesitz von 1979 bis 2002, in München zugelassen. Von 2006 bis 2007 in Händen eines BMW-Liebhabers gelegentlich bewegt.
Restaurierungsumfang: Viele Bleche erneuert, umfangreiche Karosseriearbeiten besonders im Bereich des Vorderwagens, der A-Säule, der Schweller und der hinteren Radhäuser. Teillackierung. Überholung des Fahrwerks (Federn, Stoßdämpfer, Buchsen) und der Bremsen (Bremsleitungen, Radbremszylinder hinten, Beläge rundum). Austausch von Wasserpumpe und Zahnriemen, Erneuerung diverser Dichtungen, Leitungen und Schläuche, Lima-Regler neu, Tankaufarbeitung, Fahrersitzbezug ausgetauscht, neue Kleinteile
Restaurierungsdauer: Vier Wochen oder ca. 170 Std.
Fachkundiger Rat und Teilelieferanten: Walloth & Nesch GbR, Arnsberg, **www.wallothnesch.com**. Auto-Teile-Shop, Friesoythe, **www.autoteilefreak.de**, Teillackierung als Fremdleistung (Wert ca. 1200 Euro)
Kosten: Rund 1000 Euro für Teile und Reifen
Zustandsnote nach Restaurierung: 3 +
Marktwert: Etwa 3300 Euro

Er ist kompakt, fahraktiv und formal sehr gelungen", sagt der aus Friesoythe im Oldenburger Land stammende Moorbrink, der im Alltag einen Mercedes 420 SE fährt.

„Letztlich waren Preis, Ausstattung und Farbkombination ausschlaggebend", sagt Moorbrink, der überholungsbedürftige Youngtimer gern günstig kauft, um sie dann in Eigenleistung zeitwertgerecht zu restaurieren. „Mir ist klar, dass mein BMW 320 kein Concours-Exemplar ist", erklärt er einschränkend, „man sieht es an den Stoßstangen und an den Rädern, die ich sorgfältiger hätte von Hand schleifen müssen. Aber ich mag es, wenn ein Auto aus seiner Vergangenheit erzählt und freue mich, es mit meiner Arbeitskraft vor dem Ausschlachten zu retten. Der Verkäufer des BMW berichtete mir von obskuren Anrufern, die nur auf die Ausstellfenster und die getönten Scheiben scharf waren, um sie in einen tiefergelegten 323i zu packen."

„Zeitwertgerecht", heißt bei Jens Moorbrink, dass er in seiner Heimat auch ein Netzwerk von Freunden nutzen kann. Vor allem die Teillackierung in Zweischicht-Metallic, links bis zur Gürtellinie und rechts bis zur unteren Gummiprofilleiste, plus Schiebedachdeckel sonst sicher 2000 Euro teuer, kam so viel günstiger – was die kaufmännische Bilanz des Wagens schließlich rettet. Denn selbst sehr gute BMW 320, ungeschweißt, aus erster Hand, unter 100 000 km im Jahreswagenzustand, kosten nur 5000 Euro.

Ein halbes Jahr nach dem Kauf legte Moorbrink mit einem Intensiv-Schweißkurs los, um die Karosserie wieder aufzubauen. Vier Wochen verschwand er in der Werkstatthalle des heimischen Bauernhofs, ging mit seinem Dreier-BMW in Klausur.

Reparturbleche fertigte er selbst an und sanierte sukzessive den Vorderwagen mit der teilweise durchlöcherten Frontmaske und den unten angenagten Stehblechen. Besonders kritisch waren die beiderseits

Das Interieur war bis auf den Fahrersitzbezug sehr gut erhalten. Beliebte Extras wie die hinteren Ausstellfenster und die elektrisch verstellbaren Chromspiegel vom 3.3 Li machen den Wagen interessant

Der Bavaria-Schriftzug muss noch einem 320-Emblem weichen. Jens Moorbrink schätzt an seinem 320 frühe Details wie die Analog-Uhr und die HiFi-Schieberegler für die Lüftung. Das BMW-Sportlenkrad sorgt für einen Hauch M1-Feeling

DEM SCHWEISS-MARATHON FOLGTE DIE DETAILARBEIT

Die 13-Zoll-Alu-Räder hatten kaum gelitten. Hier genügten mehrmaliges Schleifen von Hand und ein Ausgleichen der Kanten. Der anthrazitfarbene innere Stern blieb dabei unberührt. Neue 185/70er-Reifen krönen das Werk

Großzügige Platzverhältnisse und eine Hebebühne erleichterten die Arbeit. Hier werden Stoßdämpfer, Schraubenfedern und Bremsen erneuert. Eine Decke schützt den teillackierten Wagen. Hinten das nächste Projekt, ein 280 CE/8

völlig durchgerosteten Partien um die Wagenheberaufnahmen. Dort, wo die Stirnwand in die Bodenbleche von Fahrer- und Beifahrerfußraum übergeht und Schwellerspitzen und A-Säulen aneinanderstoßen. Die Schweller trugen partiell bereits Überzugsbleche, die Moorbrink so beließ, aber sauber nacharbeitete. Meist schweißte er mit seinem MAG-Schutzgas-Schweißgerät auf Stoß, nur wenn es nicht anders ging, punktete er überlappend.

An den hinteren Radhäusern – eine Dreier-Achillesferse – konnte sich Moorbrink, der sich an diversen Mercedes Strichacht-Modellen Routine aneignete, so richtig austoben. „Die waren provisorisch schlecht geflickt, die Schwellerenden lagen gar offen. Man sah überall, dass der Wagen immer nur durch den TÜV gebraten wurde", stellt er fest.

„Es macht mir Freude, erhaltenswerte Youngtimer wieder auf die Straße zu bringen"

Jens Moorbrink, 32, Service-Ingenieur bei John Deere Werke Bruchsal

Schweiß-Akrobatik erforderten vor allem die vielen kleinen Durchrostungen auf der Fahrertür unter der Zierleiste und die typische Dreier-Stelle am zu filigran ausgelegten B-Pfosten zwischen Fahrertür und hinterer Seitenscheibe. Auch die Rahmen der großen Ablaufteller für die Tauchbadgrundierung am Wagenboden musste er akribisch nacharbeiten.

Kaum zu glauben, aber einige Partien des BMW waren auch gesund. Die Federbeindome in Motor- und Kofferraum mussten lediglich mit einem Gemisch aus Fluidfilm und Teroson-Wachs konserviert werden – wie übrigens zum Schluss das ganze Auto. Die Kotflügel wurden nicht ersetzt, ebenso wenig Türen und Hauben.

Technisch bereitet der 320 zwar wenig Probleme, aber dennoch viel Arbeit, weil vor allem das Fahrwerk deutliche Spuren von 30 Jahren trug. Moorbrink ersetzte die beiden gebrochenen vorderen Schraubenfedern, setzte neue Stoßdämpfer ein und stellte anhand der dickeren Standrohre fest, dass sein Dreier einst mit einem Sportfahrwerk vom Band lief. Obligatorisch war für ihn auch die Überholung der Bremsanlage mit neuen Radbremszylindern, die Bremsscheiben durften sogar bleiben.

Motor und Getriebe waren schon bei der ersten Probefahrt, als der Wagen noch die Spritzlappen und das Deko-Set trug, Quellen der Freude – Sound und Leistung waren in Ordnung, kein Blaurauch, kein erhöhter Ölverbrauch. Nur am komplizierten Vergaser musste noch ein wenig gedreht werden. Eine Ölschlammkur vertrieb nach zwei raschen 1000-Kilometer-Ölwechseln auch die letzten Ablagerungen in Ölwanne und Zylinderkopf.

Bis auf einen Fahrersitzbezug, der in BMW-typische Spaghetti-Kordeln zerfaserte, gab es am Interieur nichts auszusetzen, wärmedämmendes Glas verhinderte Risse im Kunststoff und hielt das Farngrün frisch. Moorbrink tauschte das moderne BMW Bavaria-Radio gegen ein altes, reinigte den Schlingen-Teppichboden und warf den deformierten Christophorus-Schalthebelknauf raus. Rund 170 Arbeitstunden hat ihn der Dreier gekostet und etwa 1000 Euro an Material, vier neue Reifen inklusive.

Der Bavaria-Schriftzug auf dem Heckdeckel wurmt Moorbrink allerdings nachhaltig: „Für ein 320-Emblem ist ein Loch zu viel im Kofferraum gebohrt. Soll ich das etwa zuschweißen und mit dem Lackieren wieder von vorn beginnen?"

TEXT: **Alf Cremers**
FOTOS: **Hardy Mutschler**

EXPERTEN-TIPPS

„Der 320/6 ist eine feine Alternative zum 323i"

Den Preisschub des BMW 323i hat der kaum weniger reizvolle und fahraktive 320/6 nicht wiederholt. Das Angebot an Vergasermodellen ist deutlich größer und günstiger, gut ausgestattete Autos in reizvollen Farbkombinationen mit relativ geringer Kilometerleistung rechtfertigen eine zeitwertgerechte Restaurierung.

Der Vergasermotor hängt gut am Gas und ist subjektiv kaum schwächer als der deutlich langhubigere K-Jetronic-Motor des BMW 323i. Manche suchen gute 320/6 (die gibt es immer noch rentnergepflegt) und bauen sie mit Hilfe eines 323i-Teileträgers in das Topmodell um. Wichtig beim E21 ist auch nach der Restaurierung eine gute Konservierung.

Vorsicht, viele E21 sind Blender, die oberflächlich betrachtet passabel aussehen, aber bei näherer Inspektion üble Rostnester aufweisen. Deshalb sollte man zum Check die Rückbank ausbauen.

Typische Schwachstellen

- Vor allem die 3er-BMW vor Baujahr 1980 kranken am typischen B-Säulen-Rostbefall in Höhe der hinteren Seitenfenster. Auch die quadratischen Verstärkungsbleche für die vorderen Wagenheberaufnahmen rosten gern durch, ebenso wie die Enden der Schweller.
- Hinten erwischt es den ersten 3er-BMW vor allem im Bereich der Federdome und an der Mündung des Tankeinfüllstutzens in das rechte Radhaus. Oft sind die Radhäuser auch im unteren Bereich von der Rückbankseite her durchgerostet.
- Vorn sind es das spoilerbewehrte Frontblech, die Federbeindome, der Übergang von der Stirnwand zu den Bodenblechen sowie Stehbleche und Schraubkanten, die stark korrodieren.