

ERSTHAND, SCHECKHEFTGEPFLEGT ...

Traumwagen aus Rentnerhand
sind keine Erfindung schlecht
bezahlter Schreiberlinge

Wer möchte denn gern einen E21 haben? Bevor jetzt alle „Hier!“ schreien und sabbernd an einen 323i denken, eine Einschränkung: kein Schaltgetriebe, dafür vier Pötte. Na, keiner mehr? Auch Bernd war zunächst nicht überzeugt. Doch was er dann sah ...

Schau genau: Die Frontschürze wurde anlässlich der Modellpflege modifiziert und mit einem größeren Spoiler ausgestattet.





Ein Taifun-Nachrüstgrill blieb diesem im Gegensatz zu vielen anderen 3ern in den 1980er Jahren erspart, er trägt ein originales BMW-Teil.

Vor acht, neun Jahren rief der Sohn einer Kundin bei uns an“, erinnert sich der selbstständige Kfz-Meister aus Hückelhoven. „Dessen Mutter sei verstorben, und nun gebe es da ein altes Auto, für das sich kein anderer Händler interessiere. Einen 318i mit Automatik. Fand ich erstmal nicht so spannend.“ Aber da gerade etwas Luft war, fuhr Bernd dennoch trotz schlimmster Befürchtungen – welcher E21 ließ sich denn nicht



Selbstgeknähtes und selbstgekauftes Dekor auf der Hutablage.

zum Großteil mit dem Handfeger bewegen? – hin und erlebte die Untertreibung seines Lebens: „Der Anbieter entschuldigte sich für den unaufgeräumten, schmutzigen Zustand, bevor er den 1982er aus der Garage in den Regen fuhr. Tatsächlich war der pieksaubere Wagen aber in traumhaftem Neuzustand und sah jetzt wohl das erste Mal Wasser außerhalb der Waschanlage: Bei schlechtem Wetter, erzählte der Herr, sei seine Mutter konsequent mit der Straßenbahn gefahren. Als ich dann noch den Heckaufkleber entdeckte, laut dem der nur 79.300 Kilometer gelaufene 3er einst bei Brandenburg + Wolf verkauft wurde – das ist der Vorgänger meines ehemaligen Arbeitgebers Hans Brandenburg –, musste ich einfach zuschlagen.“

Dank leichtgewichtiger Vorbesitzerin gibt sich das Interieur ohne Abnutzungserscheinungen.



Auch in seinem letzten Baujahr – nur der Billigheimer 315 wurde 1983 weitergebaut – wirkte der E21 frisch und knackig.



Denn zum tadellosen Exterieur, das vom Händler außerdem mit einem Satz feiner Zierstreifen versehen worden war, gesellte sich ein wie unbenutzt wirkendes Interieur: Die Vorbesitzerin war nicht nur stets pfleglich mit dem BMW umgegangen, sondern hatte hinterm Sportlenkrad dank ihrer lediglich 45 kg Körpergewicht weder Polsterung noch Sitzbezug zugesetzt. „In der noch vorhandenen Bestellung wurde das ursprünglich geordnete Schiebedach durchgestrichen und von Hand gegen das drei- statt vierspeichige Volant getauscht. Außer Frage hatte sie ihren 3er, der als 318 erst in der letzten Modellpflege Ende 1979 vom Vergaser zum Einspritzer befördert wurde, geliebt und als Dame alten Schlages auch nichts weggeworfen. Die dicke Mappe, die es beim Kauf dazu gab, umfasste zusätzlich den Kaufvertrag, ein Foto von der Schlüsselübergabe bei Auslieferung, sämtliche Rechnungen und Blitzerfotos – da ist wirklich jede Schraube dokumentiert.“ So war es auch kein Problem, etwas über den nicht dem Auslieferungszustand entsprechenden Kühlergrill mit Doppel- statt Einzelscheinwerfern herauszubekommen: Madame war in den 1980ern unverschuldet in einen Unfall verwickelt worden und hatte im Zuge der Reparatur den Grill der gehobenen Modelle ab zwei Liter Hubraum aufwärts sowie die Nebelscheinwerfer in ihrer Stammwerkstatt nachrüsten lassen.

Das Sportlenkrad gab es auf Kundenwunsch, die Mittelkonsole wurde für die letzten E21-Jahre neu gestaltet.

Steelies mit Radkappen? Das ist doch kein Arme-Leute-315!





Das originale Bordwerkzeug ist inklusive Felgenschluss-Nuss komplett.



Ab Modelljahr 1980 verbaute BMW statt verchromter Außenspiegel solche aus schwarzem Kunststoff, die nun nicht mehr auf dem Türblech, sondern im Spiegeldreieck saßen.

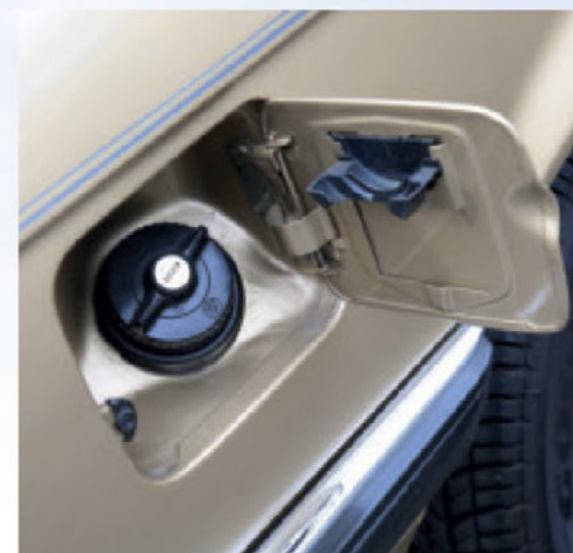


Der Auslieferungsbetrieb applizierte Zierstreifen und Firmenaufkleber, die Rückleuchten wurden fürs Modelljahr 1980 neu aufgeteilt.



Später wurde die Gute etwas tüddelig und verlegte ständig ihre Autoschlüssel, sodass genauso ständig Ersatz in Auftrag gegeben und dank zwischenzeitlicher Auffindung der Ausreißer wieder originalverpackt für das nächste Mal zurückgegeben wurde. Ebenfalls original, allerdings mit massiven Benutzungsspuren, zeigt sich der 17/19er Maulschlüssel des kleinen Werkzeugkastens, der von einem zederngrünen Hulk verbogen worden sein muss. „Ich selbst hatte mit dem Wagen weniger Arbeit“, fährt Bernd fort, „habe mich um den Austausch von Verschleißteilen und Flüssigkeiten sowie die Instandhaltung der Technik gekümmert, da gibt es dann auch keine bösen Überraschungen. Hierzu beschaffte ich mir zeitgenössische Reparaturanleitungen, die nun zusammen mit einigen Prospekten und der obligatorischen eingepackten Toilettenpapier-Rolle auf der Hutablage residieren. Die Mütze für die Rolle häkelte meine begabte Frau selbst, so wie sie es für alle unsere Oldtimer getan hat.“

Gegenüber den anderen Veteranen wie BMW Isetta und 600 im Bestand hebt sich der E21 nicht nur durch seine vergleichsweise brachiale Leistung von 105 PS und daraus resultierender Autobahneignung ab, freut sich der Inhaber „Er ist auch der bei weitem zuverlässigste meiner Oldies, daher nehmen wir bevorzugt ihn für die Teilnahme an Rallyes. Das Fahrverhalten zu den heutigen Autos ist kein Vergleich. Aber damals fuhr fast alle Pkw anders beziehungsweise langsamer. Wir wollen ja auch heute mit so einem Veteranen entschleunigen und in alten Zeiten schwelgen.“



Nicht nur sauber, sondern rein.

Zum Stillstand verpflichtet war der 318iA jedoch in seiner Funktion als Ehrengast im September 2019 zum 50-jährigen Betriebsjubiläum der BMW-Händlerkette von Hans Brandenburg, die ihn einst verkauft hatte. Ein erneuter Besitzerwechsel steht nicht zur Debatte, bekräftigt Bernd: „Der E21 bleibt bei uns, das sieht meine liebe Frau ganz genauso. Der bleibt sogar in erster Hand, denn damit kein zweiter Eintrag in den Fahrzeugbrief kommt, fahren wir ihn nur mit roter Nummer.“

Text: Arild Eichbaum · Fotos: Frank Schwichtenberg

FEATUREFACTS

1982er BMW E21 318iA

Motor: BMW M10 R4, 1773 ccm, Bosch K-Jetronic, 105 PS bei 5800 U/min, 145 Nm bei 4500 U/min, Einrohr-Auspuff

Reifen: Goodyear „GT2“ in 185/70 R13

Kraftübertragung: Dreistufen-Automatik ZF 3HP22, Hinterradantrieb

Karosserie: Lackierung in „Kaschmir-Metallic“, Dekorstreifen, BMW-Doppelscheinwerfer-Grill

Fahrwerk: Serie

Innenraum: Ausstattung in „Pergament“, Sportlenkrad, Blaupunkt-„Münster“-Radio

Räder: BMW-Leichtmetallräder in 5,5 x 13

Der 318i kam als einziger E21-Vierzylinder mit Einspritzung.

