

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



Eisstrahlen
So einfach geht's



Volvo 240
ab 5000 Euro

Perfekt für den

Alltag!



Citroën 11 CV
ab 17500 Euro



Mercedes 230 TE
ab 12000 Euro



Jeep Cherokee Chief
ab 15000 Euro



BMW 318i Cabrio
ab 8000 Euro



Service-Kosten: Jaguar Mk 1
Ist der Luxus bezahlbar?



Vier Sitze, zwölf Zylinder, 350 PS
50 Jahre Lamborghini Espada



Gleiche Fahrleistungen, halber Preis!
Porsche 944 Turbo & 911

Restaurierung: Alfa Alfetta 2000 **Reise:** Schweden im Volvo-Kombi



4 190652 504806 11

Klammheimlich erarbeitet sich der offene Dreier-BMW seinen Status als Klassiker. Seine Stärken: begeisternde Fahreigenschaften und große Alltagstauglichkeit. Lassen Sie sich das von jemandem erzählen, der seit zehn Jahren glücklich ein BMW 318i Cabriolet fährt.

TEXT Michael Schröder
FOTOS Hardy Mutschler

Seit zehn Jahren parkt ein BMW E30 Cabriolet in meiner Garage. Ein 318i, Jahrgang 1992, in Lagunen-grün-Metallic mit heller Lederausstattung und einer Delle im Kotflügel vorn rechts, die allerdings noch vom Vorbesitzer stammt. Also ein Auto, das weder über einen Sechszylinder noch über ein H-Kennzeichen verfügt und sich obendrein nicht einmal im Concours-Zustand befindet. Sollten Sie jetzt denken, dass man von einem Motor Klassik-Redakteur etwas mehr automobile Dramatik erwarten könne, und enttäuscht das Heft zur Seite legen, wäre ich Ihnen nicht einmal böse.

Aber lassen Sie mich trotzdem erzählen, warum ich mich damals für ein E30 Cabriolet entschieden habe. Der Anforderungskatalog ließ zugegebenermaßen wenig

Spielraum, das Auto musste familiautauglich sein und den Spagat zwischen Stadtverkehr und einer Winterausfahrt beherrschen, es durfte in seinem Grundwesen also nicht allzu zimperlich sein.

Einen offenen E30 hatte ich schon eine ganze Weile auf meinem Radar, weil mir die Formensprache des Werks-Vollcabriolets, dieser kantige Stil der 80er, schon immer zusagte. Zwischendurch liebäugelte ich mit einem offenen Saab 900, doch das sportlichere Fahrverhalten der heckgetriebenen Dreier-Baureihe sorgte schließlich für die endgültige Entscheidung. Vielleicht dachte ich auch, dass ein 2,3 Millionen Mal produziertes Modell noch verlässlicher daherkomme als jener stylische Exot aus dem schwedischen Trollhättan. Aber das ist natürlich nur eine Vermutung.

Open-Air-Feeling

im BMW 318i Cabrio





BMW 318i CABRIOLET E30

Eckdaten: Vierzylindermotor, 1796 cm³, 113 PS, 1220 kg, 187 km/h, 1990 bis 1993

Preis: 8000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Problemloses Alltags-Cabriolet, bietet enorm viel Fahrspaß, garantiert kein Wertverlust, wenig Problemzonen

Die Suche dauerte am Ende nur kurze Zeit: Vier Exemplare hatte ich bereits angeschaut, von denen ich hoffte, dass sie zwischen all den zerschundenen Dreier-Seelen, die trotzig zum Verkauf angeboten wurden, für mich infrage kämen. Vor allem die Sechszylindermodelle litten oft unter dem Individualisierungswahn ihrer zahlreichen Vorbesitzer, zusätzlich reduzierten hohe Laufleistungen oder unterlassene Fürsorge die Auswahl im großen E30-Kosmos.

Mit Modell Nummer fünf entdeckte ich schließlich jenes Exemplar, welches Sie auf diesen Seiten sehen. Es stand in der Nähe von Saarbrücken, wohin ich mit dem Zug gelangte, das Geld abgezahlt in einem Briefumschlag, weil ich mir nach dem Gespräch mit dem Verkäufer sicher war. Zwar nur ein 1,8-Liter-Vierzylinder, aber auch nur zwei Vorbesitzer, nur 135 000 Kilometer, keine Umbauten und kein Wartungsstau.

Nicht einmal das serienmäßig eingebaute Kassettenradio BMW Bavaria C III war gegen ein neumodisches CD-Soundsystem ausgetauscht worden, was vermutlich daran lag, dass es sich bei den beiden Vorbesitzern um eine ältere Dame und einen älteren Herrn handelte. Die Probefahrt in dem herrlich grünen Cabriolet dauerte eine halbe Stunde, das war mehr Formsache als Pflichtprogramm. Sie verlief, Sie ahnen es schon, reibungslos. Manchmal muss man seinem Gefühl vertrauen.

Geringer Pflegeaufwand

Ich habe diesen Kauf bis heute nicht bereut, mehr noch, ich habe diesen BMW in vielen unterschiedlichen Situationen schätzen gelernt, weiß, dass auf ihn Verlass ist, selbst wenn er wieder einmal ein paar Wochen lang nur gestanden hat. Der Pflegeaufwand bis heute war überschaubar, er beschränkte sich auf eine jährliche Inspektion (etwa 450 Euro

DATEN UND FAKTEN

BMW 318i Cabriolet E30, Baujahr 1992

MOTOR Typ M40, flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Vierzylindermotor, vorn längs, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Hubraum 1786 cm³, Leistung 113 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 162 Nm bei 4250/min, Verdichtung 8,8:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine obenliegende Zahnriemengetriebene Nockenwelle, Rollenschlepphebel und Hydrostößel, Motorblock aus Grauguss, Zylinderköpfe aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, Bosch Motronic

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, a.W. automatisches Vierganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Selbsttragende offene Cabriolet-Karosserie, Einzelradaufhängung, vorn McPherson-Federbeine mit Querlenkern, Zugstreben und Kurvenstabilisator, hinten Schräglenker, Schraubenfeder, Teleskopstoßdämpfer, a.W. Kurvenstabilisator, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), ABS, Räder 6J x 14, Reifen 195/65 HR 14

MASSE UND GEWICHT Radstand 2570 mm, Länge x Breite x Höhe 4325 x 1645 x 1370 mm, Gewicht 1220 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH

Vmax 187 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 11,5 s, Verbrauch 9 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL BMW 318i von 1990–1993: 24 706 Exemplare; gesamte E30-Cabrio-Baureihe von 1986 bis 1993: 143 425 Exemplare

STANDPUNKT

„Ich fahre das BMW 318i Cabriolet im Alltag, weil...“



Michael Schröder (56), Motor Klassik-Redakteur

... ICH DESSEN unspektakuläres und gleichermaßen sportliches Wesen sehr schätze. Das coole 80er-Jahre-Design des Dreier gewinnt für mich zunehmend an nostalgischem Reiz, obendrein ist dieses Modell so offen, wie es sich für ein Cabriolet nun einmal

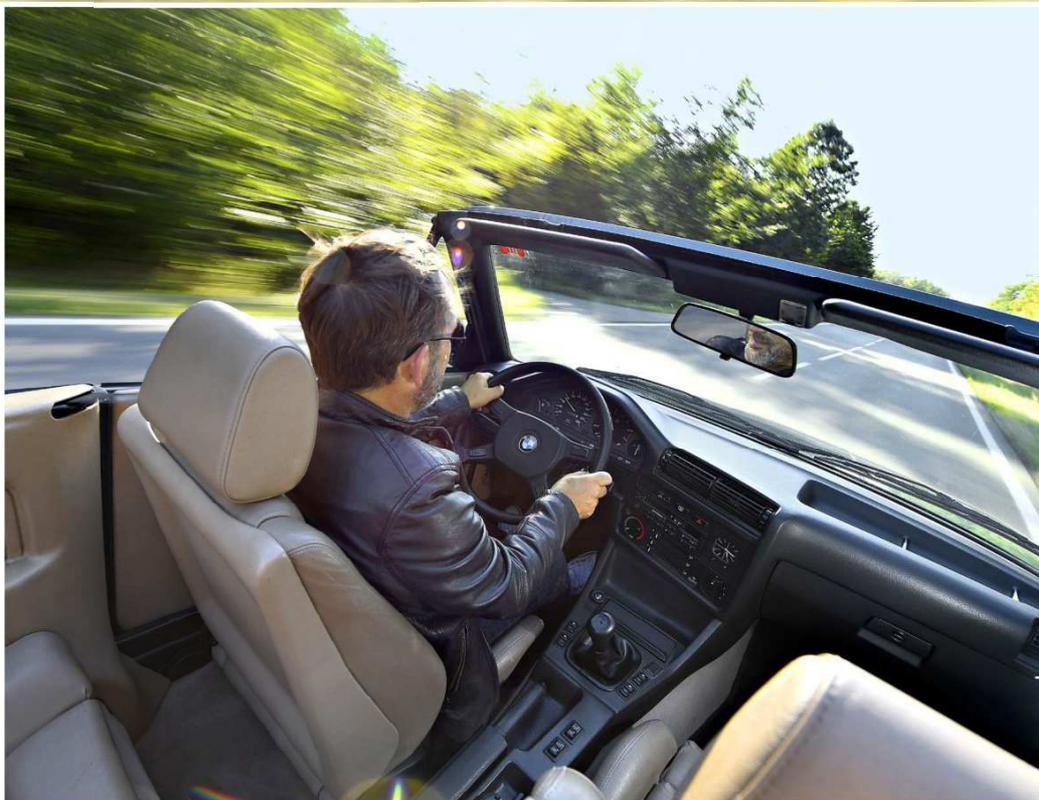
gehört. Allüren sind einem E30 fremd, er ist uneingeschränkt alltagstauglich und bei entsprechender Vor- und Nachsorge auch ein begeisternder Winterklassiker für bis zu vier Personen. Mehr Fahrspaß für (noch) geringere Anschaffungs- und Nebenkosten? Das wird schwierig. Die Suche nach guten, unverbastelten Exemplaren hat indes die Preise spürbar anziehen lassen.

Schon klasse, dieser kantige Stil der 80er. Moderne Cabrios sind lange nicht so offen

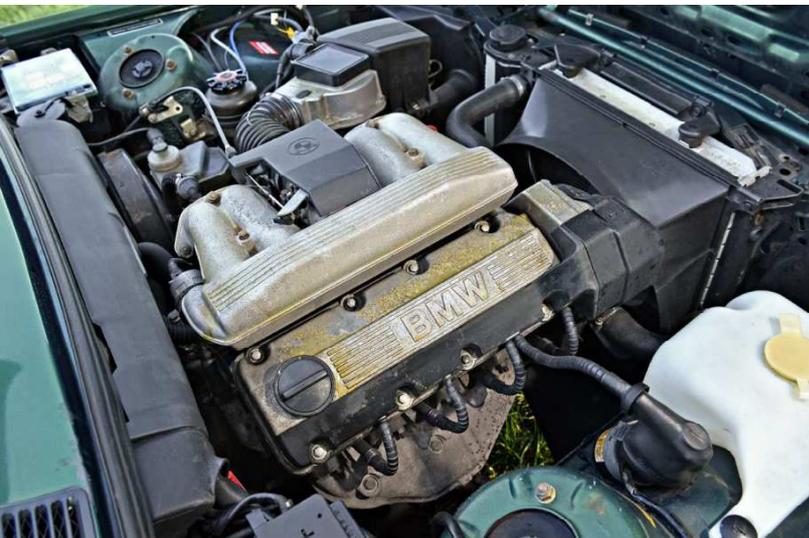


inklusive Getriebe- und Hinterachsölwechsel), zwei Zahnriemenwechsel (jeweils rund 550 Euro inklusive Wasserpumpe) sowie einen Satz Bremsbeläge (220 Euro). Einmal musste der Endschalldämpfer erneuert werden (207 Euro), und einmal waren die vorderen Querlenker (Stückpreis 130 Euro) fällig. Dazu bisher acht Sommer- und vier Winterreifen, Letztere auf einem günstig erworbenen zweiten Alufelgensatz. Die Delle rechts im Kotflügel wollte ich längst beseitigen, ebenso hätte der Motor optisch eine Aufarbeitung dringend nötig, aber sonst fehlt diesem Auto nichts, was mich im nächsten Moment von einer Ausfahrt abhalten würde.

Meistens bin ich allein unterwegs, denn die Aufgaben, die dieser BMW in den letzten zehn Jahren erledigen musste, haben sich im Lauf der Zeit leicht verschoben. Der Shuttleservice für die Kinder zwischen Schule, Sport und Freibad ist inzwischen vernachlässigbar, aber ich denke gerne daran zurück, wenn ich nach Feierabend eine Runde um Stuttgart drehe. An manchen Tagen musste ich in unserer Straße gleich mehrmals auf- und abfahren, weil die Nachbarskinder wieder einmal eine Mitfahrt einforderten. Der BMW hat sich an den vielen Kinderhänden und -schuhen nie



Wie es mir gefällt: klassisches Dreier-Cockpit, bequeme Ledersitze und viel Wind im Gesicht



Ja, der Autor weiß, dass der Motor optisch eine Aufarbeitung nötig hätte

gestört, wohl aber einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen: Mein Sohn hat bereits Anspruch auf den offenen Dreier erhoben, in knapp einem Jahr wird er das Lenkrad übernehmen. Und auch seine besten Freunde finden dieses Modell cooler als so manches andere, welches Eltern ihrem Nachwuchs zum Einstieg spendieren.

Allwetter-Cabriolet ohne Allüren

Ich könnte Ihnen jetzt noch stundenlang von diesem offenen, undramatischen Automobil erzählen. Beispielsweise davon, dass es über ein erfreulich kurventaugliches Fahrwerk und eine direkte Lenkung verfügt. Oder dass man ihm seine große Reife sofort anmerkt, denn BMW hat in den Schwellern eine Menge stabilisierendes Blech versteckt, damit bewahrt dieser E30 selbst in schnell gefahrenen Kurven seine Form. Verpasst man ihm ein Hardtop, taugt er auch im Winter, aber streng genommen genügt bereits das Verdeck für einen Ganzjahreseinsatz. Die Heizung sorgt dann selbst bei strengen Minusgraden für einen wohlig-warmen Innenraum.

Sie können an einem klirrend kalten Wintertag das Verdeck aber einfach auch offen lassen, die Heizungsluft in den Fußraum richten und die Sitzheizung aktivieren. Wenn ich Ihnen jetzt sage, dass meine besten Fahrtage mit diesem offenen Dreier zwischen Dezember und März in den verschneiten Alpen oder im Schwarzwald stattfanden, ist das nicht einmal übertrieben. Ein E30 nimmt Ihnen solche Fahrten auch nicht wirklich übel (natürlich nur mit einer anschließenden gründlichen Wagenwäsche), im Gegenteil: Mit guten Winterreifen auf einer ungeräumten Nebenstrecke wird Ihnen das Lächeln nicht mehr aus dem Gesicht weichen, jede Wette.

Genau genommen bedeutet jeder gefahrene Kilometer mit diesem Modell großen Spaß, aber ich höre jetzt doch besser auf, von meinem Auto zu erzählen. Zu viel Schwärmerei klingt irgendwann ungläubwürdig, und das wäre einem BMW E30 Cabriolet gegenüber dann doch unfair. ■

Ab
8000
Euro

Die Preise für die offenen Vierzylindermodelle beginnen bei etwa 3000 Euro, oft handelt es sich dabei jedoch um arg heruntergerittene Exemplare. Gute und unverbastelte E30-Modelle finden sich ab 8000 bis 10000 Euro, für die offenen Sechszylinder-Dreier ist in der Regel ein Aufschlag fällig.

BMW 318i Cabriolet (E30)

Ihre große Alltagstauglichkeit hat die E30-Baureihe längst bewiesen, den nostalgischen Reiz eines offenen Dreier entdecken manche aber erst jetzt.

KAROSSERIE-CHECK

Die gute Blechqualität der E30-Karosserien sowie der ab Werk **umfangreiche Korrosionsschutz** garantieren ein recht langes Leben. Allerdings entlarvt der Zahn der Zeit nach 25 oder 30 Jahren auch Schwachstellen. Die **Blechverstärkungen** an den Wagenheberaufnahmen neigen beispielsweise zu Durchrostungen. Zu den weiteren gefährdeten Zonen zählen die **Federbeindome der Vorderachse**, die hinteren Radläufe und das Heckblech unter der Stoßstange. Bei den Cabrios altert das Interieur schneller als bei den Limousinen, oft ist das Leder wegen der Sonneneinstrahlung rissig.

TECHNIK-CHECK

Sofern die Intervalle für den Zahnriemenwechsel eingehalten wurden, erreichen sowohl die Vier- als auch die Sechszylindermotoren hohe Laufleistungen. **Klappergeräusche** während der Warmlaufphase deuten beim M20 auf eingelaufene Nockenwellen hin. Bei hohen Laufleistungen können sich am Zylinderkopf Risse bilden, als Folge verlieren die Motoren an Leistung. Mitunter kommt es zu **Undichtigkeiten am Simmerring** an der Stirnseite des Motors. Fahrwerksseitig finden sich oft die typischen BMW-Mängel wie **ausgeschlagene Querlenker und Schräglenkerbuchsen**.

PREISE

Bei Einführung 1990 (BMW 318i Cabriolet) **43 400 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2018 (Zustand 2/4)..... **11 500/3500 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)*..... **99,96/159,78 Euro**

ERSATZTEILE

Die Ersatzteilversorgung für das E30-Modell ist bis auf bestimmte Ausstattungs- und Zierteile nahezu lückenlos und zudem recht preiswert, allerdings wird für **Cabrio-spezifische Ersatzteile** ein Aufpreis verlangt. Manchmal hilft auch der Gang zu einem Autowerter bei der Suche. Für ein neues Verdeck lohnt es sich, bei einem Sattler oder Verdeckspezialisten nachzufragen.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

BMW 3er-Club, Ralf Ziegler (Vorstand), Düsseldorf Straße 27, 41238 Mönchengladbach (Sekretariat), www.3er-club.de
e30Cabrios.de, Rüdiger Märtens, Spezialist, Max-Brose-Straße 3, 71093 Weil im Schönbuch, Tel. 070 31/427 00 51, www.e30cabrios.de
BMW Group Classic, Teileservice, Historie, Clubs, Museum, Tel. 08 00/607 07 00, www.bmwgroup-classic.com

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| 1 Kotflügel im Schwellerbereich | 8 ausgeschl. Spurstangenköpfe |
| 2 Wagenheberaufnahmen | 9 Wartungsstau |
| 3 Radläufe hinten | 10 Tuning, Umbauten |
| 4 undichter Kofferraum | |
| 5 Verdeck undicht | |
| 6 eingelaufene Nockenwelle | |
| 7 ausgeschl. Traggelenke | |

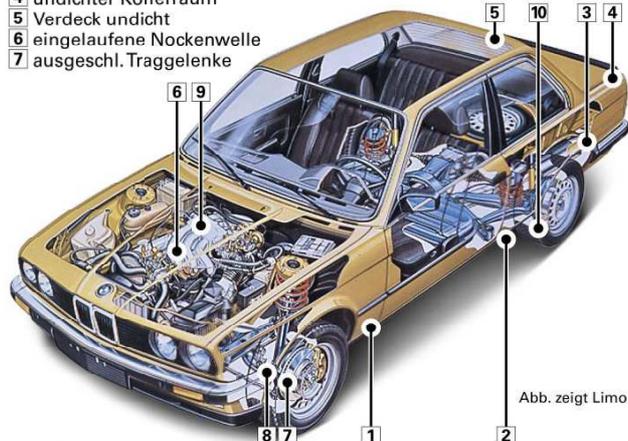


Abb. zeigt Limousine

Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

* Quelle: OCC, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 5000 km