



M CHARAKTERSACHE

PATINA-RESTAURIERUNG EINES BMW 3.0 CSL

Eigentlich war das Auto so gut wie fertig und in den Zustand versetzt worden, mit dem der aktuelle Eigentümer, Chef eines auf historische Fahrzeuge spezialisierten Autosalons Sportwagen Teiber im Osten von München, zusammen mit einem Gutachter die erledigten Arbeiten bei HW-Motorsport in Valley besprach. Der Gutachter war mit dem, was er sah, nicht unzufrieden, meinte jedoch, der Umfang der erledigten Arbeiten würde nicht einem möglichen tatsächlichen Wert des Autos entsprechen.

RENNSPORT 1:

BMW gegen Ford, CSL vs. Capri waren die Duelle der frühen 70er Jahre in der Deutschen Rennsportmeisterschaft (DRM) und in der Europäischen Tourenwagen-Meisterschaft. Die Capris, in denen eine bereits zweijährige Rennerfahrung steckte, waren den BMW-Coupés regelmäßig überlegen. Einen Sieg für BMW konnten bei den 6h Nürburgring 1972 Stommelen/Fitzpatrick auf einem Schnitzer-Coupé erringen und den Werks-Capri, gefahren von Mass/Larousse, auf den zweiten Platz verweisen. Auch in der nationalen DRM spielten die von Faltz-Alpina gemeldeten Wagen nur eine Außenseiterrolle und mussten sich hier Hans-Joachim Stuck auf einem Werks-Ford geschlagen geben. Bob Lutz, damaliger Vertriebsvorstand von BMW, konnte den Ford-Rennleiter Jochen Neerpasch zu einem spektakulären Wechsel

nach München bewegen und gründete mit ihm die BMW Motorsport GmbH. Neerpasch konnte seinen Technik-Chef Martin Braugrat mit nach München nehmen. Erklärtes Ziel der beiden war, das Coupé auf die Erfolgsspur zu bringen und die Dominanz der Capris zu brechen.

Das Auto hier, ein BMW 3.0 CSL, einer aus der Homologationsreihe des 7er Batmobil, war seiner Zeit an einen schwedischen Kunden verkauft worden, seinem Wunsch nach Original-Alpina-Rennsport-Felgen war entsprochen worden. Serviceheft und Rechnungen bewiesen, dass die 145.416 Kilometer, die der Tachometer anzeigte, echt waren und - wie ein Prüfstand-Lauf erwies - dem 3.153 ccm-Reihensechszylinder-Viertakt-Reihenmotor mit Bohrung und Hub von 89,25 mm zu 84 mm nicht geschadet hatten. Kompression und Verdichtung lagen nahe an den ursprünglichen 9,5:1. Die Leistungskurve zeigte auch nach 40 Jahren knapp 211 PS (206 war die Werksangabe) bei 5.600/min. und bei gleicher Drehzahl waren immer noch 29,2 Meterkilopond erreicht oder nach heutiger Rechnung 285,9 Newtonmeter. Schräghängende Ventile, eine obenliegende kettengetriebene Nockenwelle und eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle mit dichtem Leichtmetall-Zylinderkopf und störungsfrei funktionierender Bosch-Benzineinspritzung wiesen weiterhin auf regelmäßige Wartungsmaßnahmen hin.

RENNSPORT 2:

BMW hatte im April 1971 eine Dreiliter-Version des CS-Coupés mit einer bei Karmann in Osnabrück gebauten Karosserie vorge stellt, dessen wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor 180 PS bei 6.000/min lieferte. die erste Evolutionsstufe war der 3,0 CSi mit 200 PS bei 5.000/min, beide mit einem Leergewicht von 1.380 Kilogramm. Der erste ab Mai 1971 gebaute CSL - CSL stand für Coupé Sport Leichtbau - wurde durch Verwendung von Türen und Hauben aus Aluminiumblech um 215 Kilogramm leichter. In der 180 PS-Version beschleunigte der Wagen mit 7,4 Sekunden auf 100 km/h um eine knappe Sekunde besser als der CS. Weitere Merkmale waren die Sport-Innenausstattung mit Leder-Sport Lenkrad, fehlender vorderer Stoßstange, dafür aber ausgerüstet mit einem kleinen Frontspoiler. 195/70-Reifen auf Jx14 H 2-Felgen brachten eine weitere sportliche Note. Im August 72 folgte der durch Verwendung einer D-Jetronic-Einspritzung und einem leicht von 2.985 auf 3.003 ccm vergrößerten Hubraum mit ebenfalls 200 PS und einer Beschleunigung von 6,9 Sekunden modifizierte CSL mit einer straßentauglichen Innenausstattung, serienmäßigen Aluminium-Felgen und seitlichen Rallye-Streifen als Unterscheidungsmerkmal. Von dieser Variante wurden 939 Autos gebaut, davon 500 als Rechtslenker. Diese Modifikationen waren der erste und »



zweite Schritt, die Coupés wettbewerbsfähiger zu machen, darunter auch die Homologation von 1.000 gebauten Exemplaren zur Einstufung als Tourenwagen.

02
Die Struktur der Karosserie war in Ordnung

03
3,2-Liter-Reihensechszylinder mit knapp 211 PS bei 5.600/min auf dem Prüfstand

04
Vorgabe: Patina-Restaurierung unter Erhalt...

05
...und Verwendung möglichst vieler der seinerzeit verbauten Originalteile

nung sondern um eine Patina-Restaurierung unter Erhalt und Verwendung möglichst vieler der seinerzeit original verbauten Teile handeln sollte. Um es vorweg zu sagen, das Ziel wurde mit 90 Prozent der Originalteile erreicht.

RENNSPORT 3:

Der dritte Schritt war deutlich spektakulärer - das Aerodynamik-Paket mit Frontspoiler, Windleitblech und einem riesigen Flügel auf dem Kofferraum sowie erstmals den dreifarbigem „M“-Streifen. Da diesem der Segen des TÜV versagt blieb, wurde jedem Kunden der Heckspoiler einfach in den Kofferraum gelegt. Zunächst war die Motorleistung bei einer Hubraumvergrößerung auf 3.153 ccm mit 206 PS nur unwesentlich stärker. In der letzten Ausbaustufe mit wei-

ter vergrößertem Hubraum und Vierzylinder-Zylinderkopf leistete die Maschine dann 370 PS. In der ersten Saisonhälfte 1973 standen die Capri-Fahrer noch zweimal auf dem höchsten Stockerl-Podest, schließlich aber gewannen die CSL vier von acht Rennen der europäischen Meisterschaft, zwei Siege gingen an Alpina. BMW hatte die Marken- und Toine Hezemans die Fahrerwertung gewonnen. In der DRM kam es ebenfalls zum Duell der beiden Rentnerwagen, aber beide Werkspiloten - Hans Heyer für Ford und Harald Menzel für BMW - scheiterten und mussten die Meisterschaft Dieter Glemser auf dem Zakspeed-Escort überlassen. Die 6h Nürburgring gingen jedoch an Stuck und Chris Amon vor einem weiteren 3,3 Liter Werks-Coupé und dem Alpina-Coupé, das durch eine frisch homo-

logierte Kurbelwelle mit längerem Hub einen Hubraum von 3,5 Litern aufwies. 10 Sekunden pro Runde auf der Nordschleife betrug der Unterschied zu den Coupés des Vorjahrs. Und dem Spoiler-Paket verdankt der BMW 3.0 CSL auch seinen Spitznamen „Batmobil“.

Die Struktur der seinerzeit bei Karmann in Osnabrück gebauten Karosserie war in Ordnung. Die Spaltmaße der Türen differierten um einige wenige Millimeter, und nach dem Abschleifen der Farbe zeigten sich erfreulicherweise nur wenige Bereiche, die im Verlaufe der 40 Lebensjahre des Autos nachgebessert waren, auch ein paar Rostflecken. Die A-Säule, die hinteren Radläufe, die weichen Türscharniere waren Bereiche, die Aufmerksamkeit erforderten, oft auch

dadurch, dass im Laufe der Zeit eingeschweißte Bleche der Stahlblech-Karosserie ausgewechselt werden mussten, um ebene, so gut wie nicht sichtbare Übergänge zur vorhandenen Karosserie herzustellen. Gleichermaßen galt für den Unterbodenschutz, dessen harte Struktur belassen wurde und nur dort ausgebessert werden musste, wo Stahlblech in einwandfreiem Zustand sichtbar war und dessen Finish in einem Arbeitsgang aufgetragen wurde, um ein einheitliches Aussehen zu gewährleisten.

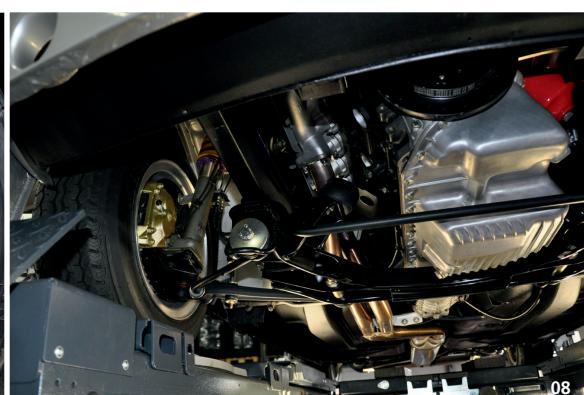
Zu revidieren galt es die Lenkung, die komplett zerlegt, revidiert und wieder zusammengesetzt werden musste, ebenso das Viergang-Getriebe, das sperrsynchroisiert die Motorleistung über eine geteilte Kardanwelle und über eine Einscheiben-Trockenkupplung an die

Hinterachse übertrug. Letztere musste erneuert werden. Gummimanschetten, die oft nicht mehr erhältlich waren, wurden in einem aufwändigen Verfahren Stück für Stück gereinigt, sorgfältig überprüft und wieder verwendet. Gummilager des Fahrwerkes mit Federbeinen vorn, unteren Dreieck-Querlenkern mit Zugstreben, hinten schrägstehenden Längslenkern, Federbeinen, Differentialbremse, zusätzlichen Gummizusatzfedern, die die Schraubenfedern vorne und hinten unterstützten, und Gasdruckstoßdämpfer wurden erneuert. Das nicht mehr ganz einwandfrei und aktuell nicht erhältliche ursprüngliche verbauten Sachs-Gewindefahrwerk wurde durch ein solches von KW ersetzt, ein Zugeständnis an eine sichere Fahrdynamik.

06
Das Fahrwerk erforderte besondere Aufmerksamkeit

07
Kleine Herausforderung: Alpina-Rennsporträder aus Magnesium

08
Das nicht mehr erhältliche Sachs-Gewindefahrwerk wurde durch eines von KW ersetzt





10

09
Auch die Einspritzdüse bedurfte einer peniblen Revision

Auch die Einspritzdüse bedurfte einer peniblen Revision, die sich nicht wegen der technischen Herausforderung sondern gerade unter dem Zeitdruck als schwierig gestaltete, galt es doch Schläuche und beispielsweise Hülsen zu finden, die entweder verzinkt geliefert oder neu gelbverzinkt werden mussten. Ziel war ein vernünftiges Spritzbild des Einspritzsystems.

Auch die Alpina-Rennsport-Räder aus Magnesium erwiesen sich als kleine Herausforderung. Ein Besuch in Buchloe erwies sich als wenig ergiebig mit dem Resultat, dass sämtliche Schrauben der Befestigung zwischen Felgenbett und Felgenrand

10
Ziel erreicht mit 90 Prozent der Originaleile

11
Eine intensive Diskussion entspann sich über die Zierleisten

12
Eine Restaurierung, die dem Charakter und der Seele des BMW entsprach



11



12

wiederverwendet werden mussten und konnten, nachdem sie im Salzsäurebad gesäubert, anschließend verkupfert und verchromt wurden. Hier kommt Erwin, der Nachbar am Hilgnerfeld, ins Spiel, den man unter brummer-vb.de findet und der die entsprechenden Leute mit entsprechender Expertise kannte und vermitteln konnte.

Machen wir einen Zeitsprung in der Restaurierung hin zur Abnahme. Besagter Gutachter begleitete das Projekt mit wöchentlichen Besuchen. Ohne selbst Farbflecken an die Hände zu bekommen, gab er Farbe - nicht schwer - und Struktur, hier beispielsweise in den Radläufen, vor, die unbedingt

denen der 70er Jahre ähneln sollte. Eine intensive Diskussion entspann sich über die Zierleisten, die noch durchgängig verchromt, jedoch matt waren und über die Seitenspiegel, die akzeptable Steinschläge aufwiesen, natürlich aber zeigten, dass das Auto auch gefahren worden war. Beide Strukturen wurden einer intensiven Überarbeitung unterzogen und passten letztlich in das Konzept einer Patina-Restaurierung. Als das Auto in der Nacht zum Eröffnungstag der Techno Classica 2014 verladen wurde und pünktlich um 10.00 Uhr am kommenden Tag in Essen war, hatte Classic-Data bei Note „eins“ einen Wert von 145.000 Euro vorgeschlagen. Ein tatsächlicher Wert, ausgelöst nicht nur durch die lückenlos nachweisbare Historie sondern auch durch eine Restaurierung, die dem Charakter des über mehr als 40 Jahre gefahrenen Autos entsprach, ergab der Verkaufspreis von rund 245.000 Euro, der dem Wert einer Nullrestaurierung entsprochen hätte, aber nicht der Seele des BMW. Und schließlich, nachdem im Kofferraum die Kabellitzen zu den Rückleuchten - rot oben, weiß unten - auf beiden Seiten identisch angeordnet waren, war auch der Gutachter vom Geist des Batmobil durchdrungen und korrigierte das Wertgutachten entsprechend.

PETER SCHROEDER ■

FOTOS
Hans Werner,
Sebastian Kail