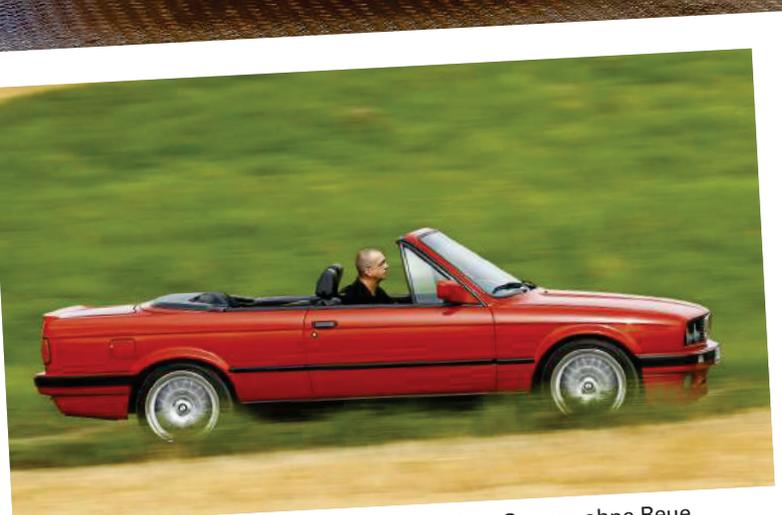


# Was kostet die Freude am Fahren?

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact



Gut gepflegte Exemplare versprechen Genuss ohne Reue

Wer sich ein BMW E30 Cabrio kauft, hat doppelten Spaß, nämlich Fahr- und Frischluftvergnügen. Doch haben auch diejenigen noch gut lachen, die keine Hobbyschrauber sind und ihr E30 Cabrio für alle Wartungs- und Technikerarbeiten in eine Werkstatt bringen?

**D**ie Produktion der BMW-Baureihe E30 lief im Oktober 1982 an und dauerte bis 1994. Da aus Platzgründen hier nicht alle Modelle besprochen werden können, legen wir den Schwerpunkt auf die von Mai 1986 bis 1993 gebauten Cabrios mit den Zweiventil-Vierzylinder-Reihenmotoren M40 und den Reihensechszylindern M20.

Wie in dieser Serie üblich, werfen wir einen Blick auf die Wartungskosten und beleuchten den Aufwand möglicher Technikreparaturen in der Werkstatt. So erhalten angehende E30-Cabrio-Besitzer, die nicht selbst schrauben wollen oder können, einen Vorgeschmack auf das, was auf sie zukommen kann. Natürlich gelten die meisten hier erwähnten Arbeiten auch für die Limousine.

Gleich zu Beginn sei erwähnt, dass die hier besprochenen BMW eine Service-Intervall-Anzeige besitzen. Diese ist eine nützliche Orientierungshilfe bei der Pflege des Autos, aber nicht beim Kauf. Denn trickreiche Bastler können die Anzeige durch Überbrücken mit einem Draht an bestimmten Polen zurückstellen. Selbst manche Werkstätten stellen die Anzeige mit dem passenden Equipment zurück, ohne einen Ölservice oder eine Inspektion zu machen. Diese schwarzen Schafe stempeln dann auch das Scheckheft einfach ab. Wer sichergehen will, sollte sich daher lieber auf vorliegende Rechnungen verlassen.

### Defekte Service-Intervall-Anzeige

Doch manchmal ist die Anzeige, die man übrigens nicht durch Abklemmen der Batterie löschen kann, auch ausgefallen. Denn das System besitzt einen eigenen Nickel-Cadmium-Akku, „der altersbedingt defekt sein kann und sich dann nicht mehr auflädt“, weiß Rüdiger Märtens, E30-Cabrio-Spezialist aus Weil im Schönbuch südlich von Stuttgart. Für 100 Euro kann er einen neuen Akku auf die Leiterplatte löten; wer die Platte komplett bei BMW erwirbt, zahlt derzeit imposante 630 Euro ohne Einbau.

Wer ein Auto findet, das nachweislich regelmäßig gewartet wurde, kann künftig anfallende Service-Arbeiten entsprechend der Intervallanzeige vornehmen lassen. Es werden dann im Wechsel eine kleine und eine große Inspektion fällig und dazwischen ein Öl-Service. Eine kleine Inspektion kostet für das Vierzylindermodell um 250 Euro, die große, bei der auch Getriebe- und Hinterachsöl gewechselt werden, um 450 Euro – ohne Zahnriemenwechsel des Nockenwellenantriebs, auf den wir gleich noch eingehen. Für die Sechszylinder-Version betragen die Inspektionskosten etwa 300 beziehungsweise 500 Euro.

Werfen wir einen Blick auf die einzelnen Wartungsarbeiten. Im Zündverteiler befinden sich keine Unterbrecherkontakte, die

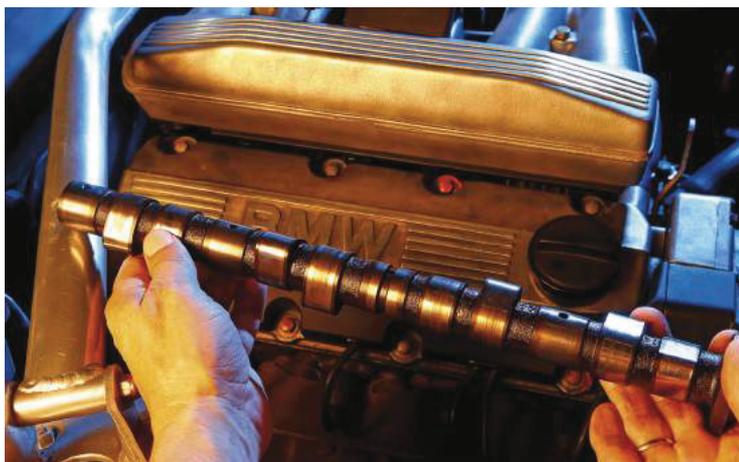
### VERSCHLEISS AM FAHRWERK

Während an der Vorderachse die Spurstangengelenke und Querlenkerlager beziehungsweise Traggelenke verschlissen sein können, sind es hinten meist die Tonnenlager des Hinterachsträgers



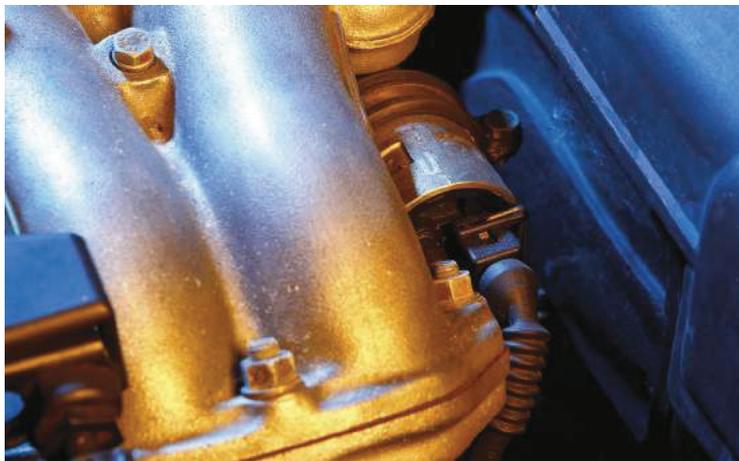
### VERSCHLEISS AM MOTOR

Im September 1987 führte BMW für die Dreier-Reihe den Vierzylinder-Zweiventilmotor M40 ein. Bei etlichen dieser Aggregate weist die Nockenwelle jenseits von 100 000 Kilometern Verschleißspuren auf



### THEMA KRAFTSTOFFVORSORUNG

Bei den älteren E30 empfiehlt sich ein Blick auf die Kraftstoffschläuche. Auch die Benzinpumpen versagen altersbedingt den Dienst. Oft funktioniert auch das Leerlaufregelventil nicht mehr (Foto)



### PROBLEME MIT DEM VERDECK

Der hinten rechts sitzende Elektromotor für das Verdeckgestänge hat einen Schwachpunkt: Auf seinem Deckel sitzt eine ringförmige Lagerbuchse, die ausreißt. Zum Glück gibt es einen Reparaturkit



## Service & Kosten

Arbeiten am Motor	Preise*
Keilriemen wechseln	um 25 Euro
Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölsorte)	ab 95 Euro
Zündkerzenwechsel	ab 60 (90) Euro
Verteilerprüfung, Verteilerkappe und -finger ersetzen	um 140 (200) Euro
Ventilspiel prüfen und einstellen (M20-Motor)	um 100 Euro
Zahnriemen erneuern mit Spann- und Umlenkrollen	ab 320 (250) Euro
neuen Luftfilter montieren	um 35 Euro
Kraftstoffpumpe erneuern	um 450 Euro
Kraftstofffilter erneuern	um 80 Euro
Leerlaufregelventil erneuern	um 260 Euro
Kühlmittelthermostat erneuern (mit Kühlflüssigkeit)	um 100 Euro
Wasserpumpe erneuern (mit Kühlflüssigkeit)	ab 220 Euro
neuen Wasserkühler einbauen (mit Kühlflüssigkeit)	um 400 Euro
neuer Auspuff ab Katalysator	ab 350 (500) Euro
Kupplungswechsel mit Ausrücklager	ab 450 (700) Euro
Nockenwelle ersetzen (M40-Motor)	ab 600 Euro
Motorüberholung, je nach Aufwand	ab 1200 Euro
Arbeiten an Fahrwerk, Bremsen etc.	
Prüfen und Einstellen der Achsgeometrie	um 80 Euro
AT-Lenkung einbauen	ab 600 Euro
alle Spurstangenköpfe vorn neu inkl. Vermessen	ab 300 Euro
neue Querlenker vorn	ab 400 Euro
neue Tonnenlager der Achsaufhängung hinten	ab 200 Euro
Einbau neuer Stoßdämpfer rundum	ab 800 Euro
Austausch eines Radlagers vorn/hinten	ab 200/160 Euro
Bremsbelagwechsel vorn/hinten	um 110/120 Euro
Wechsel der Bremsbeläge vorn plus neue Brems-scheiben und neue Bremsstäbel im AT	um 800 Euro
Sonstige Arbeiten	
Verdeckbezug erneuern	ab 1500 Euro
Akku für Service-Intervall-Anzeige einlöten	um 100 Euro
neue Antriebswellen montieren	ab 950 Euro
Hardyscheibe der Kardanwelle erneuern	ab 220 Euro

\* Alle Preise sind Richtwerte für Autos in gutem Zustand, Klammerwerte für M20-Motor. Sie können je nach Modell, Teilpreisen, Zusatzarbeiten und Stundensätzen deutlich abweichen.

erneuert oder justiert werden müssen, allerdings kann das Ersetzen einer verschlissenen Verteilerkappe oder eines Läufers die Rechnung erhöhen. Auch unvorhergesehene Arbeiten bereiten Zusatzkosten. Wenn sich etwa beim Zündkerzenwechsel herausstellt, dass ein Kerzengewinde beschädigt ist. „Betrifft dies beim Sechszylinder die hintere Kerze, muss zur Gewindereparatur der Zylinderkopf runter“, sagt Märtens.

### Ventilspielkontrolle nur beim M20

Die Kontrolle und das Einstellen des Ventilspiels fallen beim M40-Motor ebenfalls unter den Tisch, nicht aber beim Sechszylindermotor, der keine Hydrostößel besitzt. Fällig ist diese Arbeit alle 24000 Kilometer, kostet aber nicht die Welt.

„Beachten sollte man auf jeden Fall, wann der letzte Zahnriemenwechsel vorgenommen wurde“, empfiehlt Walter Thomas, der in Lohmar BMW-Klassiker und Youngtimer betreut. Wer sich nicht an das Wechselintervall von vier Jahren hält, riskiert

Schäden am Motor. Wegen des höheren Materialaufwands (zwei Umlenkrollen und eine Spannrolle) und etwas mehr Arbeit fällt der Riemenwechsel beim Vierzylinder M40 teurer aus als beim Sechszylinder.

Ist die Wartungshistorie des Wagens unbekannt, „wechsele ich zumindest beim Sechszylinder prophylaktisch gleich die Wasserpumpe mit“, erklärt Märtens. Beim Vierzylinder kann man sie tauschen, wenn sie undicht ist, weil man sie unabhängig vom Zahnriemenantrieb wechseln kann. Klar, dass man beim Riemenwechsel auch ein Auge auf mögliche Undichtigkeiten im oberen Bereich des Motors hat. So kann also das Erneuern des Zahnriemens beim Sechszylinder deutlich über 400 statt der in der Tabelle genannten 250 Euro kosten.

Die Bosch Motronic verursacht normalerweise keine Probleme, doch wenn, sind die Fehlerquellen vielfältig und erfordern Fachwissen. Ein Bauteil, das öfter mal kaputt ist

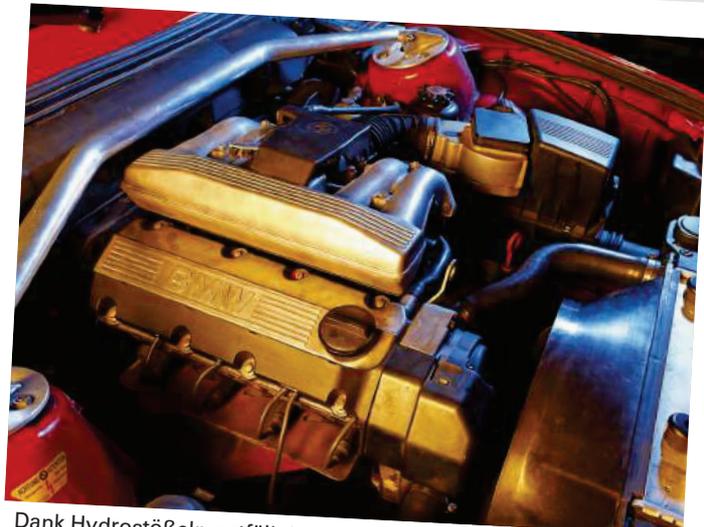
## Adressen

<b>Rüdiger Märtens</b> 71093 Weil im Schönbuch Tel. 070 31/427 00 51 <a href="http://www.e30cabrios.de">www.e30cabrios.de</a>	Werkstatt eines erfahrenen BMW-E30-Spezialisten mit einem Rundum-Programm für dieses Modell
<b>Ahrend Tuning</b> 51503 Rösraht Tel. 022 05/40 87 <a href="http://www.ahrend-02-tuning.de">www.ahrend-02-tuning.de</a>	In der BMW-02-Szene bekannte Werkstatt, die sich aber auch um die Instandsetzung und Wartung der E30-Technik kümmert
<b>ATR GmbH</b> 22459 Hamburg Tel. 040/550 20 60 <a href="http://www.atr-service.de">www.atr-service.de</a>	Auf BMW spezialisierte freie Werkstatt mit langer Erfahrung für alle Wartungsarbeiten und Technikreparaturen
<b>Auto Service Thomas</b> 53797 Lohmar Tel. 022 46/91 50 00 <a href="http://www.autoservice-thomas.de">www.autoservice-thomas.de</a>	Diese Werkstatt ist in der BMW-02-Szene bekannt, sie führt aber auch Wartungsarbeiten und Technikreparaturen am E30 aus
<b>Autohaus Schwarz GmbH</b> 70806 Kornwestheim Tel. 071 54/17 85 60 <a href="http://www.schwarz-service.de">www.schwarz-service.de</a>	BMW-Vertragspartner, der sich auch um historische Fahrzeuge der Marke kümmert, sie wartet und restauriert
<b>BMW Group Classic/Classic Center</b> 80788 München Tel. 089/38 22 70 21 <a href="http://www.bmwgroup-classic.com">www.bmwgroup-classic.com</a>	BMW sichert nicht nur die Ersatzteillage, im Classic Center kann man auch sein Auto warten oder restaurieren lassen
<b>BMW Klinik</b> 86450 Altenmünster Tel. 01 71/797 58 84 <a href="http://www.bmw-klinik.de">www.bmw-klinik.de</a>	Werkstatt von Andreas Krebs, der am BMW E30 Reparaturen sowie anfallende Service-Arbeiten durchführt
<b>Kfz Meisterbetrieb Ronny Hess</b> 15910 Schönwald Tel. 03 54 77/65 95 73 <a href="http://www.ronny-hess.de">www.ronny-hess.de</a>	Seit 2012 existierende Werkstatt, die am BMW E30 Instandsetzungsarbeiten und die allgemeine Wartung übernimmt
<b>Heribert Krehbiel</b> 67657 Kaiserslautern Tel. 06 31/727 91	Heribert Krehbiel besitzt selbst einige E30 und kennt sich gut damit aus. Er führt Wartung und Technikreparaturen aus
<b>Ronny Dreizehner</b> 04463 Großpösna Tel. 03 42 97/144 48 <a href="http://www.ronny-dreizehner.de">www.ronny-dreizehner.de</a>	Werkstatt bei Leipzig, die sich besonders um die Reparatur und Restaurierung von BMW-Youngtimern kümmert
<b>Bruno Rufener, Bavaria-tech</b> CH-3662 Seftigen Tel. 00 41/33/345 61 47 <a href="http://www.bavaria-tech.ch">www.bavaria-tech.ch</a>	Unabhängige BMW-Werkstatt mit speziellen E30-Kenntnissen, Restaurierung, Tuning, Motorsport und Teilehandel

## Service-Tipp

Die E30 zählen nicht mehr zum Alltagsgeschäft offizieller BMW-Werkstätten. Dafür gibt es etliche freie Werkstätten mit E30-Erfahrung. Infos dazu sowie zu Technikproblemen und vieles mehr findet man unter [www.e30.de](http://www.e30.de). Hobby-schrauber können auf hilfreiche Literatur zurückgreifen, so etwa die betreffenden Bände der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst“. Was die Teilesituation angeht, tun sich laut Rüdiger Märtens schon erste kleine Lücken auf. Die Teilepreise bleiben selten lange stabil und differieren je nach Bezugsquelle. Daher können die in der Service-Tabelle genannten Reparaturkosten höher ausfallen. Auch getunte Autos passen mitunter nicht ins Schema, Walter Thomas glaubt aber, einen Trend zum Original zu erkennen.





Dank Hydrostößeln entfällt beim M40-Motor der Ventilspiel-Check

„Angesichts des  
aktuellen Marktwerts  
ist jeder in das E30  
Cabrio gesteckte  
Euro gut angelegt“

Rüdiger Märtens,  
E30-Spezialist aus Weil im Schönbuch

und für einen sägenden Leerlauf sorgt, ist laut Märtens das Leerlaufregelventil. Dies zu erneuern, kostet gut 250 Euro. „Mittlerweile versagt auch so manche Benzinpumpe altersbedingt ihren Dienst“, sagt der BMW-Spezialist, und dann sind Ausgaben von um die 450 Euro fällig.

Ein Problem, das nur die M40-Motoren betrifft, ist eine eingelaufene Nockenwelle, was sich an mangelnder Leistung im oberen Drehzahlbereich bemerkbar macht. Für die Behebung dieses Schadens sollte man mit um 600 Euro rechnen.

#### Verschleiß am Fahrwerk

Die Kosten für die Reparatur von Verschleißschäden am Fahrwerk liegen auf einem vergleichsweise erträglichen Niveau, wie ein Blick auf die Tabelle auf Seite 134 zeigt. Selbst der Preis für den Einbau einer AT-Lenkung ist akzeptabel. „Die Servolenkung wird mit der Zeit undicht; oft lässt sie sich nicht mehr abdichten, weil sich die Teflonringe der Lenkspindel ins Gehäuse gefressen haben“, erläutert Märtens. Und was das Thema Bremsen angeht, so betont er, dass die in der Service-Tabelle gelisteten Bremsättel nur sehr selten Probleme bereiten.

Dafür aber laut seiner Erfahrung ein anderes Bauteil umso mehr: der Motor für das elektrische Verdeck. Auf dessen Deckel sitzt ein ringförmiges Lagerauge, das als Umlenkpunkt für das Gestänge dient. Sollte das Gestänge schwergängig sein oder gar kurzzeitig klemmen, bricht dieser Lagerpunkt aus dem Deckel aus. Die Instandsetzung mithilfe eines Reparaturkits kostet um 150 Euro - oder mehr, wenn dazu der Motor ausgebaut werden muss.

Leider halten auch die Verdecke nicht ewig. Das Aufziehen eines neuen Dachs in guter Qualität kostet ab 1500 Euro aufwärts. Vor Billigware, die noch nicht mal ein Prüfzeichen im Heckfenster hat, kann Märtens nur warnen. Alles in allem erweist sich der E30 aber als ein erschwingliches Vergnügen, „und seine Technik ist pflegeleicht“, findet Walter Thomas. ■