

## **Kaufberatung E30 Cabrio – ein kleiner Leitfaden**

### **Vorwort**

Nach der Restaurierung eines sehr heruntergekommenen 318i Cabrio habe ich doch einiges an Erfahrung gesammelt, welche ich an potentielle Interessenten weitergeben möchte. Dieses Dokument ist aber auch an Leute gerichtet, die zum ersten Mal sich mit der Baureihe beschäftigen und somit an manchen Stellen für die erfahrenen E30-Fans vielleicht zu ausführlich.

Auch versuche ich mich möglichst neutral den Tuning- und Ausstattungsfragen zu nähern. Jeder hat seine Vorstellungen vom „Traumauto“ was eine Beurteilung bzw. Wertschätzung sehr erschwert.. Antworten zu irgendwelchen Spekulationen auf mögliche Wertzuwächse bei getunten oder originalen Fahrzeugen kann ich an dieser Stelle natürlich auch nicht geben!

### **Geschichte**

1986 brachte BMW das „Werkscabrio“ der damaligen 3er Reihe mit dem Code E30 heraus. Anders als bei den weiterhin erhältlichen Baur-Cabrios wurde es vollständig von BMW entwickelt und gebaut.

Da das Verdeck unter einer Klappe verschwand und es im Gegensatz zu manch anderen Cabrios aus dieser Zeit keinen Überrollbügel gab, ergab sich eine sehr elegante Linienführung. Ein Zugeständnis an diese Konstruktion ist jedoch ein nur einlagiger Verdeckstoff und, die im Vergleich zu den Limousinen, tiefere Sitzposition. Deshalb haben die Cabrios auch grundsätzlich Sportsitze, die aber nicht mit denen der Limousinen und Touring kompatibel sind.

Debütiert hat das Cabrio 1986 mit dem 2,5 Liter Sechszylinder als 325i. Wenig später reichte BMW den kleineren 2 Liter Sechszylinder als 320i nach.

Das Facelift, welches dem E30 ein etwas „bulligeres“ Aussehen verlieh, indem die Frontschürze weiter nach Vorn und die Heckschürze weiter nach Unten gezogen wurde, erreichte das Cabrio erst später im Jahr 1990. Die Stoßstangen waren dann nicht mehr aus verchromtem Blech sondern aus Kunststoff. Daher rührt auch der Name „Chrommodell“ für die älteren Fahrzeuge. Unter E30 Fans werden diese „Vfl“ für „VorFaceLift“ genannt und „Nfl“ für „NachFaceLift“-Modelle. Die Vfl-Modelle sind offensichtlich beliebter, was sich in den etwas höheren Preisen niederschlägt. Technisch gibt es kaum Unterschiede, da BMW die Neuerungen auch ohne die Karosseriemodifikationen übernommen hat. Dies betrifft z.B. die Scheinwerfer mit DE-Technik, ABS usw.

Mit Erscheinen des „Nfl“ wurde der 318i mit dem 1,8 Liter Vierzylinder in das Programm aufgenommen, welcher die dritte motorische Variante darstellt.

Ein Exot war das M3-Cabriolet mit dem 2,3 Liter 16V Vierzylinder. Noch nicht einmal 800 Exemplare wurden hergestellt, was ein völlig anders Preisniveau mit sich bringt.

Auch der Haustuner Alpina hat eine sehr geringe Anzahl Cabrios gebaut, was zu einem vergleichbaren Stellenwert führt.

Aufgrund der geringen Stückzahl werde ich hier nicht explizit auf diese Modelle eingehen. Dennoch trifft so manches auch auf diese zu, denn letztendlich sind es ja auch BMW E30...

Am Rande sei noch erwähnt, dass die Cabrios nach Stückzahlen mittlerweile die häufigsten E30 sind, obwohl sie bei der Produktion nur geringe Prozentzahlen erreichten. Das liegt daran, dass die Cabrios ihr Dasein eher als Zweit- und Drittwagen fristeten, was ihnen so manche Widrigkeit, die ihre geschlossenen Geschwister erleiden mussten, erspart hat. Zudem werden klassische Fahrzeuge eben auch gerne als „Spaßmobile“ angeschafft, womit die Cabrios attraktiver erscheinen und eher gepflegt und aufgearbeitet werden.

Wissenswert erscheint mir noch die Erklärung der Begriffe „Shadow-Line“, „M-Tech“ und „Design-Edition“:

Mit „**Shadow-Line**“ war die schwarze Einfärbung der ansonsten verchromten Zierleisten gemeint. Weiter waren bei den Vfl-Modellen und dem 318i die Stoßfänger und Spiegelgehäuse in Wagenfarbe Lackiert. Beim 318i waren diese ansonsten schwarz.

Mit „**M-Tech**“ war eine Beplankung der Schweller, der unteren Bereiche von Türen und Kotflügel sowie Spoiler an Front und Heck gemeint. Diese Teile sind nicht mehr erhältlich und werden zu recht hohen Preisen gehandelt. Mit „**M-Tech-Lenkrad**“ ist ein Lederlenkrad sowie der zugehörige Schaltknauf gemeint. Diese gab es in zwei verschiedenen Ausführungen.

Unter „**Design-Edition**“ sind Fahrzeuge aus den letzten Baujahren gemeint, die eine besondere Polsterung mit farbigen Stoff (und passendem Keder) oder zweifarbigen Leder hatten. Sie waren auch zudem mit „Shadow-Line“ ausgestattet. Manche dieser Modelle waren mit sehr auffälligen Farben wie z.B. „Neonblau“ oder „Neongrün“ lackiert. Diese hatten bei der Auslieferung noch farblich abgestimmte Felgen im „Kreuzspeichendesign“.

### **Ein paar Tipps bei der Besichtigung:**

Bei der Besichtigung eines möglichen Kandidaten zum Kauf gibt es alle möglichen Ratschläge was man tun soll, welche Fragen man stellen soll und das man möglichst nicht alleine zum Termin erscheint.

Bei Old-/Youngtimern gibt es, im Gegensatz zu „neuen“ Gebrauchten oftmals kein gestempeltes Serviceheft. Auch kann man sagen, dass nach einer Restauration gefühlt ein „zweites Leben“ des Autos beginnt.

Es gibt jedoch Hinweise an einem Fahrzeug, welches den Wartungs- und Pflegezustand erahnen lassen:

Gute Reifen namhafter Hersteller! Wer vernünftige Reifen aufziehen lässt, kümmert sich möglicherweise auch um den Rest des Autos. Die Felgen können nach über 30 Jahren durchaus Gebrauchsspuren aufweisen. Das ist nicht schlimm, aber fehlende Deckel oder Embleme sagen auch wieder etwas aus.

Ersatzteile von guter Qualität. Es muss nicht immer das originale Teil von BMW sein, aber manchmal kann man durch die Felgen den Hersteller der Bremsbeläge erkennen. Ate, TRW, Textar usw. geben da Entwarnung. Zündspule von Bosch, Fahrwerksteile von Lemförder...

Nicht funktionierende Ausstattungsteile, Beschädigungen im Innenraum, die der Verkäufer mit „hat mich nie gestört“ oder „sowas kann man ja schnell und einfach machen“ sollten aufhorchen. Denn wieso hat er es nie gemacht, wenn es denn schnell und einfach geht?

Abgemeldetes Auto: Wenn der Verkäufer ein gutes Auto für gutes Geld verkaufen möchte, kann es nicht an ein paar Euro scheitern es noch angemeldet zu lassen.

## 1. Karosserie

Wie bei den meisten klassischen Fahrzeugen ist der Zustand der Karosserie das Hauptkriterium beim Kauf. Die Technik des E30 lässt sich verhältnismäßig leicht warten und viele Teile sind im „Aftermarkt“ günstig zu erwerben. Grundsätzlich ist der E30 ganz gut gegen Korrosion geschützt. Man muss allerdings bedenken, dass auch die jüngsten Exemplare fast 30 Jahre unterwegs sind und der „Zahn der Zeit“ schon einiges durchlöchern konnte. Löcher habe ich bei meiner Restauration leider recht zahlreich gefunden ;).

Fangen wir bei der Besichtigung Hinten an:

1. Ein häufiges Problem bei allen E30 ist das **Heckblech** im Bereich der



Abbildung 1: Schäden unter Abschleppöse

**Abschleppöse**. Hier befindet sich eine Art Tasche, die sehr gerne rostet. Schäden werden oft mit Spachtel und Unterbodenschutz vertuscht. Das Heckblech hat werksseitig einen strukturierten Überzug mit Unterbodenschutz erhalten, der in Wagenfarbe lackiert wurde. Bei den Nfl-Modellen wurde unterhalb der Kante schwarze Farbe aufgetragen. Ungleichmäßige Struktur oder abweichende Farbgebung sollten genauer untersucht werden. Eine Reparatur ist mit ein wenig Aufwand verbunden. Wenn man hohe Ansprüche stellt, muss das Heckblech mit neuer Struktur und Lack versehen werden.

2. An den **Befestigungen des Nummernschildes** und den Ausschnitten für die Kennzeichenleuchten kann es zu Kantenrost kommen. Bei den Nfl ist dieser Bereich durch eine Blende verdeckt. Hier schaut man am besten vom Kofferraum aus nach. Defekte Dichtungen an den Rückleuchten können natürlich auch Folgen haben...



Abbildung 2: Rostnester hinter Kennzeichen und Beleuchtung

3. Wenn man schon am **Kofferraum** ist, kann man das **Dichtungsgummi** mal etwas abziehen. Im hinteren Bereich ist das Blech gedoppelt, was Rost zwischen den beiden Lagen möglich macht. Bei meinem Auto waren auch die Partien in der Nähe der Scharniere betroffen. Glücklicherweise nur oberflächlich...

4. Die Auskleidung des Kofferraums sollte man unbedingt auf der rechten Seite abnehmen. Der rechte, hintere Radkasten hat einige Besonderheiten, die man genau anschauen sollte. In Fahrtrichtung hinter dem Rad befindet sich ein Schutzblech aus Kunststoff. Dahinter befinden sich das **Einfüllrohr für den Tank**, welches auch von Korrosion betroffen sein kann, und der **Ausgleichsbehälter** für diesen. Hier sammelt sich gerne Straßendreck der die Halterungen und den Anschluss für die Tankklappe zum Rosten bringt. Sollten sich hinter der Auskleidung Roststellen befinden, hat man einiges an Arbeit vor sich. Auf dem



Abbildung 3: Mögliche Schäden am rechten Radkasten

Bild ist hinter der Gasdruckfeder schwarze Grundierung zu sehen. Dort und im

Bereich der grauen Grundierung sind recht häufig Rostschäden festzustellen. Der Schwingungsdämpfer und weitere Verkleidungen sind auf dem Bild ausgebaut. Der **Tank** als solcher rostet auch häufig an den Nähten und wird dadurch undicht. Ersatz bei BMW kostet über 1000€ und ab etwa 200€ im Zubehör. Die Nachbautanks sind qualitativ unterlegen und können manchmal mangels funktionierender Strahlpumpe welche den Kraftstoff aus der einen Hälfte in die Andere befördert nicht vollständig leer gefahren werden. Ich selbst kann hierzu nichts Negatives berichten.

5. Im rechten, hinteren Radkasten befindet sich die sogenannte „Schlange“, ein **Schutzblech für die Entlüftungsleitungen**, welches durch massiven Schmutzeintrag auch gerne rostet. Das Blech ist lediglich geschraubt. In Fahrtrichtung endet dieses Blech an einem Rohr durch welches die Leitungen zum Tank geführt werden (siehe Bild). Das **Rohr** an sich und vor allem der Übergang zum Radkasten rosten auch gerne.



Abbildung 4: Federteller und Rohr für Entlüftungsleitungen

6. Im Bild ist auch gleich eine besonders fiese Roststelle zu sehen: Die **Federteller der Hinterachse**. Diese sind im Inneren hohl, das Blech gedoppelt und an den Längsträgern verschweißt. Zwischen dem Blech und der Gummiauflage der Federn sammelt sich Sand, der über die Jahre den Lack schädigt und für Rost sorgt. Zudem sammelt sich im Inneren der Teller ebenfalls Schmutz, was Rost fördert. Letztendlich greift der Rost auf den Längs- und Querträger über. Blechteile gibt es bei BMW nicht mehr und da es sich um tragende Teile handelt, ist eine Reparatur recht aufwändig. Im Internet werden hin- und wieder Blechteile angeboten, deren Passform leider meist zu wünschen lässt. Es sei noch angemerkt, dass ein Schweißen an Rahmenteilen selbstverständlich zulässig ist. Hier kursieren irreführende Statements im Netz dazu.

7. Wenn man gerade die **Radkästen** inspiziert, sollte man die **Radlaufkanten**

untersuchen. Vor allem in Fahrtrichtung gibt es gerne Rost. Die Stoßleiste ist durch (!) den Radkasten verschraubt, was das Eindringen von Schmutzwasser und Salz ermöglicht. Auch hier gibt es oft Spachtel zu finden, der solche Schäden verdeckt. Im fortgeschrittenen Stadium sind der Innenkotflügel, das Abschlussblech des Schwellers und dieser selbst betroffen. Auf der



Abbildung 5: Schäden am Innenkotflügel (Seitenwand abgetrennt)



Abbildung 6: Schäden an der Radlaufkante

Beifahrerseite gibt es den Abschnitt der Seitenwand nicht mehr. Die komplette Seitenwand ist bei BMW natürlich nicht billig. Übrigens: Die Kanten sind in den hinteren Radläufen bei den Cabrios immer umgelegt. Das war keine „Tuningmaßnahme“.

8. Bei dieser Gelegenheit sollte man die Türen öffnen und **den Übergang zur „B-Säule“** inspizieren. Dort wo die Kunststoffleiste endet und die Rundung beginnt ist eine ebenfalls typische Roststelle der E30 Cabrios zu finden. Der Rost kommt in den seltensten Fällen von außen womit auch kleine Rostbläschen auf einen größeren Schaden hinweisen können. Auch Spachtelmasse in dickeren Schichten findet man hier in manchen Fällen. Bei weit fortgeschrittenen Schäden kann der darunterliegende Seitenschweller ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen worden sein. Für die Reparaturbleche gilt das bereits im Punkt 7 genannte.



Abbildung 8: Rostschäden im Türausschnitt

9. Es empfiehlt sich auch die Rücksitzbank anzuheben (mit einem kräftigen Ruck an der



Abbildung 9: Laschen für die Befestigung des Tanks (Beifahrerseite)

Vorderkante nach oben ziehen) und darunter nachzuschauen. Dabei kommen die **Befestigungen der Rücklehne und der Gurtschlösser** zum Vorschein. Rund um die Schrauben zeigt sich auch hin- und wieder Korrosion. Die Befestigungen der Rücklehne sind deshalb so kräftig, weil hier bei den Limousinen die Gurtschlösser angeschraubt sind. Weiter kommen unter den Sitz die Abdeckungen für den Tankgeber und die Benzinpumpe zum Vorschein. Hinter diesen Deckeln sind die **Halter für den Tank**

angeschweißt. Von Oben sind davon nur kleine „Höcker“ zu sehen, die zudem mit „Antidrönmatten“ überklebt sind. Manchmal sind hinter der Rücksitzlehne große **Öffnungen für Lautsprecher** herausgeschnitten. Da das Cabrio eine doppelte Schottwand besitzt kann man dies vom Kofferraum nicht sehen.

10. Sollten die Schienen der Sitze Rostansätze zeigen, ist dies ein mögliches Indiz auf ein undichtes Verdeck. Ein nasser Teppich über einen längeren Zeitraum kann Schäden am **Bodenblech** verursachen. Gefährdet sind insbesondere zwei **runde Deckel hinter den Sitzen**. Diese wurden bei der Produktion zur (Tauch-)Lackierung benötigt und sind nur eingeklebt. Auch mit dichtem Verdeck gibt es ab- und zu Rost um die **Befestigung des Gaspedals**. Sollte der Teppich in diesem Bereich feucht sein, kann dies auch durch ein defektes Heizungsventil verursacht werden. Siehe dazu auch Hinweise beim Check der Technik...

11. Am Schweller befinden sich vorn und hinten die **Wagenheberaufnahmen**, welche auch etwas anfälliger sind. Im Originalzustand haben diese zwei „Ohren“ und eine Bohrung dazwischen. Am hinteren, unteren Ende des Schwellers sind zwei Schrauben auf einer kleinen Blechplatte zu erkennen. Hier ist die Abstützung für die Hinterachsaufnahme angeschraubt. Auch die Unterkante des Schwellers ist manchmal durch das unsachgemäße Ansetzen eines Wagenhebers beschädigt. Die Außenhaut des Schwellers ist mit 2mm (!) sehr dick, was bei oberflächlichem Rost zu guten Chancen führt diesen auch wieder zu entfernen zu können ohne auf Durchrostungen zu stoßen. Der Schweller ist jedoch ein spezifisches Bauteil für das Cabrio, was es unmöglich macht Teile aus dem Zubehörhandel zu verwenden. An dieser Stelle sei

auf „Valcas-Garage“ am Ende des Textes verwiesen. Hier werden die unteren Enden der Kotflügel angeboten (auch zum „Umarbeiten“ von Limousinenteilen).

12. Die **Unterkanten der vorderen Kotflügel** können ebenfalls betroffen sein. Hinter der Verkleidung im vorderen Radkasten sammelt sich über die Jahre gerne Schmutz der die Feuchtigkeit bindet. Unsachgemäß angesetzte Wagenheber tun ein Übriges um hier für Schäden zu sorgen. Die Kotflügel sind, aufgrund der Form der Schweller, ebenfalls ein spezielles Teil für das Cabrio.
13. In diesem Bereich befinden sich am Unterboden die **Produktionsaufnahmen** oder auch scherzhaft „Aschenbecher“ genannt“. Es handelt sich um annähernd quadratische Aussparungen, die genau vom Spritzwasser der Vorderräder getroffen werden. Dieses Blech ist auf das Bodenblech gedoppelt und aufgrund seiner Position Korrosionsgefährdet.
14. In den Vorderen Radkästen neigen die Bleche rund um die **Halter für die Bremsleitungen** und die Kabel von ABS-Sensoren bzw. Verschleißkontakten zu Rosten.
15. Weit verbreitet ist auch Korrosion am **Übergang des Radkastens zu den sogenannten Schließblechen** unterhalb der Scheinwerfer. Auf den Bildern sind der Wischwasserbehälter und die Scheinwerfer ausgebaut. Auch die vorderen Kunststoffverkleidungen und der

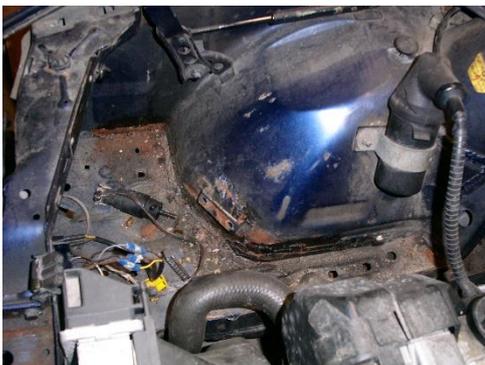


Abbildung 10: Ansicht vom Motorraum



Abbildung 11: Ansicht aus dem Radkasten (mit unsachgemäßen Reparaturversuch, auch „Pfusch“ genannt ;))

Kotflügel fehlen. Die Schließbleche sind noch bei BMW erhältlich und nicht allzu teuer. Der untere Abschluss des Radkastens muss jedoch selbst nachgefertigt werden. Da dieser nicht im unmittelbar sichtbaren Bereich liegt, sollte dies mit etwas handwerklichem Geschick problemlos möglich sein.

16. Die **Frontmaske** zeigt vor allem am unteren Querträger und an den zahlreichen Befestigungspunkten sowie den Falzen gerne Rost. Sie kann jedoch auch im Ganzen ersetzt werden. An dieser Stelle empfiehlt es sich, das Auto auf mögliche Unfallschäden zu untersuchen.
17. Weitere mögliche Rostschäden finden sich an den zahlreichen **Bolzen für die Kunststoffmuttern** die Wärme- und Lärmschuttmatten sowie Blech- und Kunststoffverkleidungen tragen. Solche finden sich am gesamten Unterboden sowie in den Radkästen. Betroffen waren an meinem Fahrzeug diese, die den Wärmeschutz unter dem Beifahrerfußraum halten.
18. Rostschäden wurden manchmal an den **Durchführungen für den Kabelbaum**, insbesondere unter dem Sicherungskasten in den Fahrerfußraum, aber auch der Seilzüge für Gas und Haubenschloss gefunden.
19. Die **Türen** neigen an den Befestigungen der Rückspiegel zu rosten. Leider sieht man von außen nichts, denn der Spiegelfuß und die innere Abdeckung verkleiden den Bereich vollständig. Theoretisch bemerkt man einen Schaden erst wenn der Rückspiegel locker ist. Auch an den Falzen findet sich hin und wieder Rost.

Netterweise oft an einer schlecht sichtbaren Stelle, nämlich unter dem unteren Türscharnier und manchmal an der Unterkante.

Diese Aufzählung erhebt natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit! Es sollte selbstverständlich sein, klassische Fahrzeuge auch auf Schäden am Batterieblech usw. zu untersuchen...

## Die Technik:

### 2. Das Fahrwerk und die Lenkung

Da selbst die jüngsten Cabrios mittlerweile 30 Jahre alt sind, sollte man annehmen, dass bei gepflegten Fahrzeugen relevante Teile schon einmal gewechselt wurden. Je nach Qualität der verwendeten Ersatzteile können dieser aber auch bereits wieder verschlissen sein.

Ihr Zustand lässt sich bei einer Probefahrt beurteilen. Auf unebenen Straßen darf nichts klappern, scheppern und quietschen. Beim Bremsen darf nichts „rubbeln“ und beim Einlenken in eine Kurve darf das Heck sich nicht „schwammig“ mit einem gewissen Eigenleben anfühlen. Tendenziell zeigt ein E30 einen gewissen Hang zum Übersteuern. Beim Vergleich mit modernen, überwiegend frontgetriebenen Fahrzeugen mag das etwas gewöhnungsbedürftig sein, ist aber normal.

Klappern an der Vorderachse kann von den **Koppelstangen** herrühren, was recht einfach und kostengünstig zu beheben ist. Wurden die unteren Schrauben bei aufgebocktem Fahrzeug angezogen, so können auch recht neue Teile wieder defekt sein. Der Gummiteil verwindet sich sehr stark, wenn das Auto dann wieder auf den Rädern steht und reißt schnell ab.

Schwieriger ist der Ersatz der **Domlager**, da hier das Federbein ausgebaut und die Feder entspannt werden muss.

Auch der **Anschlagpuffer**, der über die Kolbenstange des Dämpfers gesteckt wird, verursacht den gleichen Aufwand wenn dieser getauscht werden muss. Für das Bestehen der HU ist dieser relevant. Sollte ein Sportfahrwerk eingebaut sein, kann es abweichende Formen der Puffer geben, die jedoch ebenfalls funktionstüchtig sein müssen.

Wie bei allen Fahrzeugen sollten die **Gelenke an den Querlenkern** und den **Spurstangen** überprüft werden. Ersatz ist reichlich im „Aftermarkt“ in allen Preis- und Qualitätsstufen erhältlich.

Ein häufiger Defekt ist bei den **Gummilagern der Querlenker** anzutreffen. Dies macht sich, wie schon erwähnt, hauptsächlich beim Bremsen bemerkbar. Auch hier gibt es reichlich und günstige Auswahl an Ersatzteilen. Der Tausch ist nichts besonders aufwändig, aber mit etwas „Krafteinsatz“ verbunden. Hin- und wieder sind sogenannte „PU-Buchsen“ eingebaut, welche durch ihre bunten Farben leicht identifiziert werden können. Sie bieten meist höhere Fahrstabilität und höhere Haltbarkeit, mindern aber, da sie Geräusche stärker auf die Karosserie übertragen den Komfort. Es bleibt somit eine Geschmacksfrage ob



Abbildung 12: Ausgebaute Querlenker mit originalen (aber defekten) Gummilagern

einem die Eigenschaften zusagen. Ein Kompromiss stellen die Gummilager des E36 M3 3,2 dar. Diese sind wesentlich massiver als die Serienteile und damit haltbarer.

Sollte der **Faltenbalg** an der rechten **Spurstange verölt** sein, so kann dies ein Hinweis auf ein undichtes (Servo-) Lenkgetriebe sein.

**Öl** an den Schläuchen der **Servolenkung** ist nur beim Hochdruckschlauch zwischen Pumpe und Lenkgetriebe teuer. Die Leitungen vom und zum Behälter sind Drucklos und können durch standard Meterwahrer ersetzt werden. Die Undichtigkeiten treten häufig an den Stutzen des Behälters auf. Neue Schraubschellen statt der Klemmschellen, Schläuche wenige Millimeter kürzen führt oft schon zum Erfolg.

**Öl** im Bereich der **Servopumpe** kann aber auch durch die Ölwannendichtung verursacht werden.

Die Servolenkung war übrigens nicht serienmäßig in alle Cabrios eingebaut. Es existieren also durchaus Exemplare ohne diese Lenkhilfe. Eine Nachrüstung ist problemlos möglich, es werden dafür das Lenkgetriebe, die Pumpe, die Schläuche, der Behälter und die Halter für diesen und die Pumpe benötigt. Funktionsfähige Teile sind auch gebraucht erhältlich.

Ein wichtiger Punkt an der Hinterachse sind die sogenannten „**Tonnenlager**“. Dies sind große, tonnenförmige Gummilager am rechten und linken Ende des Hinterachsträgers. Sind diese verschlissen, so zeigt die Hinterachse ein eigenartiges „Eigenlenkverhalten“. Die Lager selbst sind recht preiswert, zum Einbau benötigt man aber ein spezielles Werkzeug. Auf Qualität sollte man achten, da es bei schlechter Passgenauigkeit manchmal zum Verrutschen der Lager kommen kann. Die Hinterachse steht dann schräg, was dem Fahrverhalten sicherlich nicht zuträglich ist. Auch hier gibt es Lager aus PU, die die gleichen Vor- und Nachteile besitzen wie die bereits genannten Lager der Querlenker.

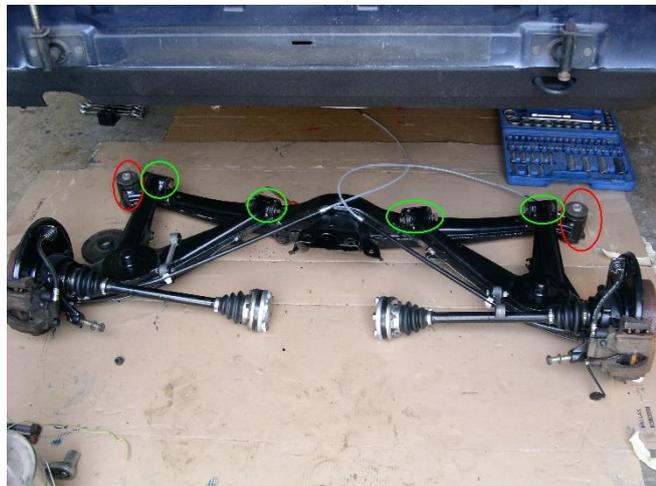


Abbildung 13: Ausgebauete Hinterachse; rot = Tonnenlager; grün = Querlenkerlager

Die **Gummibuchsen an den Lenkern** sind normalerweise recht haltbar, zum Ersatz ist jedoch der Ausbau der Lenker nötig, was einen relativ hohen Zeitaufwand mit sich bringt. Sollten diese beim Einfedern quietschende Geräusche erzeugen, so wurden die Bolzen möglicherweise im unbelasteten Zustand angezogen.

Geräusche (Quietschen oder Klappern) können durch die **hinteren Domlager** entstehen. Diese sind nicht besonders haltbar aber glücklicherweise schnell und preiswert zu tauschen. Sie sind einfach von oben durch den Verdeckkasten zugänglich.

Die **hinteren Koppelstangen** sind ebenfalls leicht zu tauschen, sollten sie durch Verschleiß mit Geräuschen auf sich aufmerksam machen. Dank ihrer recht simplen Konstruktion sind sie zudem preiswert.

Verbrauchte oder gar ölige **Stoßdämpfer** auszutauschen ist hinten sehr einfach (Schraube am Lenker nur bei belastetem Fahrzeug anziehen!). Vorne erfordert es jedoch das Federbein auszubauen und zu zerlegen. Der Stoßdämpfer sitzt hier als Einsatz im Rohr des Federbeins und ist durch eine Überwurfmutter am oberen Ende gesichert, die gerne festgerostet ist.

Sollte das Federbein beim Lösen der Mutter Schaden nehmen oder ist es anderweitig beschädigt, so kann Ersatz teuer werden. Stoßdämpfer gibt es in allen Preis- und Qualitätsstufen im Zubehör.

Recht häufig sind **Sportfahrwerke** eingebaut. Original gab es von BMW das sogenannte „M-Tech Fahrwerk“. Dies ist mit einer moderaten Tieferlegung verbunden und erzeugt keinen nennenswerten Komfortverlust. Vorteilhaft ist die gute Verfügbarkeit aller Teile. Passende Stoßdämpfer (z.B.) sind auch im Zubehörhandel erhältlich.

Fahrwerke mit stärkerer **Tieferlegung** oder gar Gewindefahrwerke können Probleme bei einer „H“-Zulassung mit sich bringen. Da die Prüfstellen nicht einheitlich entscheiden, sollte man dies im Vorab klären.

Wurde ein Gewindefahrwerk eingebaut, so benötigt man zum Rückbau (falls gewünscht) die originalen Federbeine. Müssen diese neu beschafft werden, so kann das, wie bereits erwähnt, hohe Kosten verursachen.

Es sei noch angemerkt, dass der E30 (außer der M3) grundsätzlich mit **4-Loch-Felgen** ausgestattet war. Einige Fahrzeuge wurden jedoch auf 5-Loch umgebaut. Da es sich hier um sicherheitsrelevante Teile handelt, sollte man bei „Bastellösungen“ erhöhte Vorsicht walten lassen.

An manchen Fahrzeugen wurde das **Lenkgetriebe** durch eines vom **E36** oder E46 ersetzt. Die Folge ist ein direkteres Lenkverhalten, da das originale Getriebe 4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag besitzt, das der Nachfolger lediglich 3 Umdrehungen. Damit ein solches Getriebe richtig funktioniert, sind entsprechende Unterlagscheiben notwendig. Wurde hier geschlampt, ist die richtige Höhenlage der Spurstangen nicht gewährleistet, was negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten mit sich bringt.

### 3. Der Antriebsstrang

Sollten bei einer Probefahrt Geräusche, Vibrationen oder Spiel im Antriebsstrang (beim Lastwechsel) bemerkbar sein, so kann das Verschiedene Ursachen haben:

Direkt hinter dem Getriebe befindet sich die **Hardyscheibe (oder korrekt: Gelenkscheibe)** aus Gummi, die bei fortgeschrittenem Alter gerne Spröde wird. Ein Austausch ist relativ einfach und ein Ersatzteil nicht besonders teuer.

Weiter hinten folgt das **Kardanwellenmittellager**, welches sich bei Verschleiß durch Brumm- und/oder Mahlgeräusche bemerkbar machen kann. Auch hier ist ein Austausch nicht besonders problematisch.

Sollten jedoch die **Gelenke der Kardanwelle** defekt sein, so ist entweder ein aufwändiger Ersatz fällig oder man sucht eine intakte gebrauchte Welle.

Die **Differentiale** sollten auf **Spiel und Dichtigkeit** untersucht werden. Normale, ungesperrte Differentiale bekommt man noch relativ günstig als Gebrauchtteile. Das Abdichten ist machbar, deutliches Spiel der Zahnflanken eher etwas für Spezialisten.

Die **Antriebswellen** sind recht robust und Schäden relativ selten. Die Faltenbälge dürfen jedoch keine Beschädigungen aufweisen.

Die **Getriebe** sind normalerweise auch recht robust. Ein präzises Schaltgefühl ohne „Kratzen“ zeichnen intakte Exemplare aus. Undichtigkeiten im Bereich der Abtriebswelle sind häufig durch einen defekten Wellendichtring an der Schaltwelle verursacht. Dieser Dichtring ist sehr günstig, nur der Einbau etwas „fummelig“. Die Schaltboxen gab es ausschließlich mit 5 Gängen.

**Automatikgetriebe** sind relativ selten im E30 zu finden. Es wurden zwei Varianten angeboten, die „normale“ welche die Schaltzeitpunkte hydraulisch steuert und eine Elektrohydraulische (EH). Diese bietet einen Programmwahlschalter, welcher verschiedene Schaltcharakteristika ermöglicht. Gut gewartete Automaten funktionieren im Allgemeinen problemlos (Danke an Janosch für Infos und Bild).



Abbildung 14: EH-Automatik mit Wahlschalter (rot Markiert)

#### 4. Der Innenraum

Gerade bei klassischen Fahrzeugen ist der Zustand des Innenraums ein wichtiges Kriterium beim Kauf. Die meisten

**Bezugstoffe**, Verkleidungsteile oder andere „Kleinigkeiten“ sind neu **nicht mehr lieferbar** und die Suche nach guten Teilen ist nicht immer von Erfolg gekrönt.

Armaturenbrett, Konsolen und Verkleidungen sind von hoher Qualität und haltbar. Leider sind oft Löcher für Handyhalterungen, Zusatzinstrumente oder Lautsprecher vorhanden.

Die Bezüge der Sitze sind, wie in vielen klassischen BMW's, in Sachen Qualität dem Rest des Fahrzeuges nicht so ganz ebenbürtig. **Durchgeschuete Sitzwangen** am Fahrersitz und **aufgerissenen Nähte** an der Oberseite der Rücksitzlehne sind sehr häufig. Da es zunehmend schwierig wird gute Stoffe und Sitze, insbesondere die Bezüge mit buntem Keder der „Editonsmodelle“, zu erstehen wurden und werden einige Cabrios mit Leder neu bezogen. Automobilleder in passenden Farben ist deutlich einfacher zu bekommen.

Auch die Sitzgestelle selbst sind von Defekten betroffen. Eine **schief stehende Lehne**, die sich auch etwas „wackelig“ anfühlt, ist ein Indiz für eine gebrochene Verbindung zum Klappmechanismus. Dies kann wieder geschweißt werden und sollte unbedingt instand gesetzt werden, da im Falle eines Unfalls die Lehne abbrechen kann!

Eher eine Kleinigkeit sind ausgehängte **Hebel für den Klappmechanismus**. Hier reißt das dünne Stahlseil, welches aber recht einfach zu ersetzen ist.

Etwas schwierig sind verschlissenen **Gasfedern in der Sitzverstellung**. Diese sind zum leichten Einstellen der Sitzhöhe und Lehnenneigung notwendig.

Der Zustand der Teppiche ist auch ein Kriterium. Besonders wenn das Verdeck über längere Zeit undicht war/ist. Feuchtigkeit in der Nähe des Gaspedals liegt oft an einem defekten **Heizungsventil**. Es kostet neu bei BMW etwa 200€ und ist erst nach Ausbau der Mittelkonsole erreichbar. Mit den Jahren wird eine Gummimembrane undicht. Diese gibt es leider nicht einzeln, weshalb diverse Reparaturversuche mit O-Ringen und Gummiteilen für Melkmaschinen (!) unternommen wurden. Ein Reparaturversuch mit einem simplen O-Ring hält bei meinem Cabrio seit einigen Jahren dicht.

Aber auch der Wärmetauscher der Heizung neigt im Alter zu Inkontinenz, was sich durch einen süßlichen Geruch aus der Heizung bemerkbar macht. Im Extremfall ist der Teppich im Fußraum feucht. Die Wärmetauscher sind günstig im Aftermarkt zu erstehen, der Ersatz ist mit ein wenig Aufwand verbunden, da das Armaturenbrett gelöst werden muss.

Ein spannendes **Kombiinstrument** leidet oft an defekten Akkus. Laufen diese auch noch aus, so wird oft die Hauptplatine beschädigt. Insbesondere wenn sich die Wartungsanzeige

mit den LED's nicht zurücksetzen lässt ist das ein Hinweis darauf. Tipps zur Reparatur und Quellen für Ersatzakkus findet man hier im E30-Talk. Neuere Platinen sind mit Litiumbatterien (CR14250SE von Panasonic) bestückt, die bei einigen Elektronikversendern erhältlich sind (z.B. Reichelt). Sind diese leer, so sind die gleichen Symptome wie bei defekten Akkus zu beobachten. Nur laufen diese glücklicherweise weniger aus...

**Klappernde Seitenscheiben** kann man mit Einstellen beruhigen. Etwas Geduld ist hier von Nöten bis Scheibenwinkel, Höhen zueinander und zum Verdeck stimmen. Tipps gibt es dazu auch hier im Forum.

**Klimaanlagen** sind bei Autos aus diesen Baujahren eher selten. Auch **Tempomaten** sind eher weniger anzutreffen. **Sitzheizungen** findet man häufiger und elektrische Außenspiegel sowie Fensterheber und Zentralverriegelungen waren Standard.

Solche „Nettigkeiten“ sollte man unbedingt auf Funktion prüfen. Speziell die Klimaanlagen erfordern einen großen Aufwand sie instand zu setzen.

Auch das Innenraumgebläse neigt zu Defekten. Entweder quietschen die Lager und/oder der Lüfter dreht nur bei höheren Stufen. Günstigen und brauchbaren Ersatz gibt es alternativ von Topran (Nr. 501 523).

## 5. Das Verdeck

Wie bereits erwähnt, hat der E30 lediglich ein einlagiges Verdeck. Für Fahrkomfort, vor allem im Winter, gab es Hardtops. Entweder direkt von BMW oder von Wissmann. Um diese zu montieren, muss allerdings eine „Hardtopvorbereitung“ vorhanden sein, welche man an zwei „Gummipröppel“ erkennt, die an der Kante zwischen hinterer Seitenverkleidung und Verdeckdeckel zu finden sind. Ob es Sinn macht mit einem E30 Cabrio im Winter zu fahren sei mal dahingestellt...

Wichtig ist natürlich ein einwandfreier **Zustand der Verdeckhaut** und aller **Gummidichtungen**. Die vordere Dachspitzendichtung kostet z.B. bei BMW ca. 250€, ein neues Verdeck im Zubehör 400-800€ ohne Montage. Mit Montage liegt der Preis zwischen 1000€ und 2000€. Qualitätsunterschiede gibt es natürlich auch.

Wird das Verdeck gewechselt, so sollten auch die **Spannbänder** gewechselt werden, welche im Zubehör für etwa 150€ gekauft werden können. Diese Gummizüge liegen direkt unter dem Verdeck und sind kaum getrennt zu tauschen. Notwendig sind diese, damit sich der Stoff richtig faltet und klemm- und knickfrei im Verdeckkasten zum Liegen kommt. Bei elektrischen Verdecken besteht die Gefahr, dass der Antrieb blockiert wird und der **Hauptmotor beschädigt** wird. Meist bricht die Montageplatte für die es aber bei Ebay und co. Reparaturätze gibt.

Viele Verdecke wurden auch deshalb auf manuellen Betrieb umgerüstet. Bei manchen ist noch der Verdeckdeckel elektrisch angetrieben. Zu kaufen gab es eine solche Variante nie.

Ein gut funktionierendes, **manuelles Verdeck** lässt sich mit wenigen Handgriffen Öffnen und Schließen. Mit der elektrischen Variante sind es kaum weniger.

Die **Heckscheibe** ist aus Folienmaterial und neigt zum verkratzen/vergilben. Im Alter und bei sehr tiefen Temperaturen neigt sie zudem zu Brüchen. Originale Verdecke und manche Nachbauten verfügen über Reißverschlüsse zum Tausch der Scheibe, welche aber nach vielen Jahren wahrscheinlich nicht mehr funktionieren.

Vorsicht sollte man bei Aussagen wie „schönes, originales Verdeck“ walten lassen, denn auch wenn der Stoff äußerlich noch gut erscheinen mag, so altert die Gummilage dazwischen und die Gefahr des Wassereintritts besteht. Auch die Nähte sind davon betroffen. Zudem sind in diesem Alter die Spannbänder meist erlahmt und verhindern ein einwandfreies Falten des Verdecks.

Ein latenter Gefahrenpunkt für Wassereintritt ist das sogenannte „Bermudadreieck“. Gemeint ist der Punkt an dem sich die Dichtung an der Dreiecksscheibe der Tür, die vordere Dichtung von Verdeck/Scheibenrahmen und die seitlichen Dichtungen über den Fenstern treffen. Sind diese nicht korrekt zueinander eingestellt und/oder verschlissen, so tropft hier gerne etwas Wasser auf die Sitze. In manchen Fällen genügt es aber die Dichtungen mit Silikonfett (Danke an Janosch!) zu pflegen. Silikonspray hilft hier nicht sondern eben **Fett**.

Ein Blick in den Verdeckkasten kann ebenfalls nicht schaden. Hier sind die Abläufe von Interesse, die sich bei den Befestigungspunkten des Gestänges (tiefster Punkt) befinden. Steht hier Wasser sind diese verstopft und/oder die Dichtung am Deckel des Kastens defekt.

Ein kompetenter Ansprechpartner für das Verdeck ist Masipulami<sup>1</sup> hier im Forum. Mittlerweile ist er auch gewerblich tätig (<https://www.rm-verdeckservice.de/>).

## 6.1 Die Motoren

Ab Werk waren im Cabrio die beiden Reihensechszylinder M20 mit 2,0 und 2,5 Liter Hubraum eingebaut. Nach dem Facelift kam auch noch der Vierzylinder M40 mit 1,8 Liter zum Einsatz. Der 2,5l als 325i ist hinsichtlich Fahrleistungen der Star der Baureihe, was aber mittlerweile zu recht hohen Preisen führt. Darunter rangiert der 2,0l als 320i, der ebenfalls mit dem berühmten Klang und Laufverhalten aufwarten kann.

Für einen **325i** muss man schon bereit sein einen deutlich höheren Preis zu bezahlen, wobei man bedenken muss, dass moderne Fahrzeuge recht oft höhere Fahrleistungen bieten. Dennoch ist Klang und Durchzug sicherlich immer noch beeindruckend.

Etwas günstiger ist der **320i** zu haben, welcher zwar den höchsten Verbrauch aufweist, aber wenn man ein Fahrzeug für Ausflüge an sonnigen Tagen sucht, eine gute Wahl darstellt. Sound und Vibrationsarmut suchen sicherlich seinesgleichen.

Der **318i** mit dem M40-Motor ist unter den Spaßautos eher der „Vernünftige“ und, wenn man ihn am liebsten täglich nutzen möchte, sicherlich die beste Wahl. Eigentlich die gleichen Fahrleistungen als der 320i aber dafür wesentlich günstiger in Anschaffung und Unterhalt. Manchmal wird dem kleinen Vierzylinder ein sportlicheres Verhalten im Vergleich zum schwereren 2,0l nachgesagt. Einzig das fehlende Prestige und der Klang sind als Nachteil wahrnehmbar.

## 6.2 Probleme

Wichtig ist, wie bei allen Motoren, eine sorgsame Wartung und vernünftiger Umgang. Die Wechselintervalle der Zahnriemen (z.B.) sollte man nicht vollständig ausnutzen, weil Defekte garantiert zu einem kapitalen Motorschaden führen. Vor allem im Hinblick, dass die Zahnriemen dank Längseinbau gut zugänglich sind und **keine** Verbundarbeiten wie die Wasserpumpe notwendig sind. Bei den Sechszylindern ist zudem die Kontrolle des Ventilspiels wichtig (der modernere M40 hat Hydroelemente).

Alle drei Motoren sind gerne von verschlissenen Pleuellagerschalen geplagt, welche je nach Pflege und Behandlung des Motors auch schon bei 150tkm erheblichen Schäden aufweisen können. Ein Tausch ist, wenn auch etwas unbequem, auch bei eingebautem Motor möglich. Hierbei sollte man als Verbundarbeit unbedingt die Dichtigkeit des Ölschnorchels und den Steuerkolben sowie Feder des Öldruckreglers kontrollieren.

Die Sechszylinder M20 werden hin und wieder von Kopfrissen geplagt. „Caramelchreme“ im Öl (am Peilstab und Öldeckel) sind ein absolutes Alarmzeichen. Zylinderkopfdichtungen sind leider seltener die Ursache! Köpfe, insbesondere für den 2,5l sind mittlerweile selten und teuer. Nachfertigungen gibt es zwar bei AMC in England, die Meinungen über die Qualität gehen aber auseinander.

Beim M40 ist der Ventiltrieb gerne von Einlaufschäden betroffen. Zuerst laufen die Schleppebel ein, was aber leider kaum zu sehen ist und erst in fortgeschrittenem Stadium sind Schäden an der Nockenwelle sichtbar. So etwas macht sich durch Leistungsverlust bei hohen Drehzahlen bemerkbar. Das Fahrzeug erreicht seine Höchstgeschwindigkeit nicht mehr, bzw. „Ausdrehen“ lässt der Motor nicht oder nur widerwillig. Der Reparatursatz bei BMW ist im Verhältnis zu einem gebrauchten Austauschmotor einfach zu teuer und die Sätze von „Febi“ und Co haben offensichtlich mindere Qualität. Es gab Umbausätze auf Rollenschleppebel, die diese Problematik beseitigen sollten, welche von einem Herrn Köth angeboten wurden. Da es sich um umgeschliffene originale Nockenwellen handelte, waren die Ergebnisse nicht perfekt. Die bessere Variante dürften die Rollenschleppebel aus dem Nachfolger M43 sein. Ein gewisser Maschinenpark ist leider vonnöten und einen „Satz“ gibt es nicht zu kaufen...

Von eingelaufenem Ventiltrieb sind die Sechszylinder leider auch hin und wieder betroffen, wenn auch nicht so häufig wie beim M40.

Probleme im Leerlauf sind gerne von defekten oder verschmutzten Leerlaufstellern verursacht. Ein leichtes „Zittern“ bei der Leerlaufdrehzahl (nicht unbedingt im Drehzahlmesser sichtbar) kann auch durch einen verschlissenen Ventiltrieb (siehe Oben zu M40) verursacht werden. In geringem Umfang ist dies aber normal, denn die Motorsteuerung ist nicht so „schnell“ beim Ausregeln wie heutige. Durch poröse Unterdruckschläuche und Faltenbälge wird der Leerlauf ebenfalls beeinträchtigt. Zieht der Motor über solche Schadstellen Falschluf, so magert auch das Gemisch ab, was den Motor gefährdet und manchmal durch erhöhte Temperatur sichtbar ist. Das Thermometer im Kombiinstrument ändert seine Anzeige je nach Belastung (und Stellung der Heizung). Bei modernen Fahrzeugen ist das nicht mehr der Fall. Hier zeigt das Instrument über weite Bereiche der Motortemperatur immer eine Mittelstellung. Eine um 11:00 bis 13:00 pendelnde Anzeige ist also nicht defekt, sondern zeigt die „Wahrheit“ an...

Auch die Luftmengenmesser zeigen, da sie noch mechanisch mit einer Stauklappe arbeiten, bei hohen Laufleistungen der Motronic gerne falsche Werte an. Falsche Gemischbildung ist, ebenso wie bei defekten Lambdasonden, die Folge.

Es sei noch angemerkt, dass alle drei Motoren mit serienmäßigem Kat mittels **Kaltlaufregler** auf **Euronorm 2** umgerüstet werden können. Bei vielen Modellen wurde dies schon vorgenommen. Aufgrund der niedrigen Steuern und Zuteilung einer **grünen Plakette**, ist eine H-Zulassung nicht unbedingt erforderlich.

Zu den Motoren findet man im Netz noch viele Beiträge und Informationen. Der Antriebsstrang ist glücklicherweise mit den geschlossenen Karosserievarianten absolut gleich, was auch der Verfügbarkeit von Teilen zugutekommt.

## 7. Umbauten (Tuning)

Als der „konkret krassester Beeemweh“ haben einige E30 natürlich diverse Tuningmaßnahmen „erlitten“. Allen voraus natürlich die verschiedensten Motorumbauten, die man dann als „E30 328i, 325i 24V, 327i, 335i“ und dergleichen angeboten bekommt. Aber was ist davon zu halten?

Nun, wer auf eine saubere Historie und Originalität wert legt ist hier erst einmal außen vor...

Aber nachdem einige Verkäufer ja betonen es sei alles „Baukastensystem“, ist es sicherlich nicht ganz falsch auch dieses Thema etwas zu betrachten

### 7.1 Was der E30 „Baukasten“ so hergab...

Die einfachsten Motorumbauten waren sicherlich 318i M40 auf 318iS M42 und 320i M20B20 auf 325i M20B25. Da diese Motoren ja ohnehin in der Baureihe verwendet wurden (der M42 alias 318iS in Deutschland nicht im Cabrio), dürfte es im Alltag keine Probleme geben. Bei Besuchen in der Werkstatt muss man natürlich auf die Umbauten hinweisen und man hat kein originales Fahrzeug mit „matching numbers“.

### 7.2 Und was kein Baukasten ist...

Das haben zu „Lebzeiten“ des E30 Firmen wie z.B. Kelleners oder Alpina gemacht...

Was an privaten Umbauten existent ist, variiert nun mal sehr stark an Anspruch und handwerklicher Durchführung. Von liebevollen und zuverlässigen Lösungen bis zu „hingepfuschten“ Exemplaren findet sich leider alles. Und es ist eben **kein Baukastensystem!** Jeder Umbau hat seine individuelle Lösung und Umsetzung.

Sinnvoll ist der Kauf eines solchen Fahrzeugs nur wenn man genau **die Ausführung** mit dem persönlichen **Wunschmotor** findet. Also das Auto genauso gemacht ist, wie man es selbst auch getan hätte.

Unterhalt solcher Umbauten ist eigentlich nur durch Leute mit entsprechendem Hintergrundwissen möglich. Eine möglichst genaue Dokumentation des Umbaus und vor allem der verwendeten Teile ist sehr vorteilhaft. Normale Werkstätten oder BMW-Vertretungen sind nicht die Ansprechpartner für Wartung und Reparatur und lehnen möglicherweise ab.

Über den Wert (und eventuelle Steigerungen) umgebauter E30 kann auch nur spekuliert werden...

Als Fazit bleibt, wer auf eine Werkstatt angewiesen ist und mit dem Gedanken spielt seinen E30 auch wieder (relativ einfach) zu verkaufen, sollte Fahrzeuge mit Umbauten eher meiden.

## 8. Ersatzteilversorgung

Erste Anlaufstelle war der „Classic-Shop“ von BMW selbst. Die Teile lassen sich jetzt nur noch über die Niederlassungen ordern oder online über Leebmann24. Im Allgemeinen bemüht sich BMW im Vergleich zu vielen anderen Herstellern recht gut um den Erhalt und die Versorgung ihrer klassischen Fahrzeuge, wenn gleich das Niveau was z.B. Mercedes bietet nicht erreicht wird.

Gewöhnliche Verschleißteile sind bei BMW direkt aber oftmals recht teuer und können günstiger bei den freien Teilehändlern (vor Ort oder auch online) erstanden werden. Teile unbekannter Herkunft, die über die Online-Portale angeboten werden sind qualitativ leider sehr schwankend. Sicherheitsrelevante Teile sind daher nicht empfehlenswert.

Im freien Handel genießen Teile von ZF (Lemförder, Sachs...), Ate, TRW, Textar, Bosch, Bremi, Mahle, Hella/Behr, Elring usw. einen sehr guten Ruf, da diese Hersteller oftmals auch Zulieferer bei der Produktion waren.

Aber auch andere Marken wie Teves, NGK, Mann, Hengst, Meyle liefern, so zumindest eigene und Erfahrungen anderer „Schrauber“, gute Qualität. Bei Marken wie Febi, NK, Moog, Mapco usw. gehen die Meinungen und Erfahrungen sehr weit auseinander.

Bei Gebrauchtteilen ist die Lage schon schwieriger. Auf Schrottplätzen finden sich nur sehr selten E30. Und noch seltener mit brauchbaren Teilen! Mehr Erfolg wird man eher bei anderen „E30-Verrückten“ haben oder man konsultiert professionelle „Schlachter“ wie E30-Lager.de. Bei den Portalen wie eBay-Kleinanzeigen kann man u.U. Glück haben. Leider sind hier viele Leute der Meinung, dass gerade E30-Teile mit Gold aufzuwiegen wären...

Für Blechteile ist diese Adresse <https://www.valcasgarage.com/> noch interessant.

Ich hoffe, dass meine Aufstellung dem ein- oder anderen bei der Suche und Auswahl „seines“ E30-Cabrios hilfreich war.

Viel Glück und Erfolg bei der Suche!

Euer Mahathma