



TEXT Sven Wedemeyer FOTOS Max Zombek, Sven Wedemeyer

RALLYE-PREPPED

Wie macht man aus dem gutmütigen Daily einen belastbaren Endurance-Sportler, der 5000 Kilometer durchs winterliche Großbritannien wegsteckt? Max und Sven finden's raus. Auf die harte Tour.

Ob er dafür gemacht ist fragen wir uns. Und ob man das machen darf. Denn ein E21 von 1980 ist mittlerweile ein Sammlerstück, gerade als 323i, mit dem sahnigen Sechszylinder unter der Haube. Gute Exemplare - und meinen zähle ich nach vertrauenerweckenden 20.000 Kilometern in nur zwei Jahren dazu - sollte man besser nicht im Winter fahren. Oder? Besser Schon- statt Schleudergang?

Denn zum Fahren sind sie da
Mein Freund Max und ich beantworten diese Frage mit einem klaren Jein. Material-Mord um jeden Preis ist natürlich Frevel. Doch der BMW steht vor allem für eins: Die berühmte Freude am Fahren - auch im Dezember 2024. Kurz vor Weihnachten wollen wir mit ihm eine der berühmtesten Etappen des europäischen Endurance-Zirkus unter die Räder nehmen. Die Gleichmäßigkeitsfahrt British Odyssey findet erstmals auf der britischen Insel statt. Es geht von Cornwall bis in den hohen Norden Schottlands. Inklusive An- und Abreise sind das gut 5.000 Kilometer, die Hälfte davon auf buckligen B-Roads, über Feldwege, durch Bäche, auf Salz, Eis und Schnee. Der BMW, so glauben wir, kann das wegstecken. Wenn er denn gut vorbereitet ist.
Zunächst gilt unsere Aufmerksamkeit dem Fahrwerk. Untenrum hat der E21 das meiste Potenzial. Nach schlaflosen Nächten gebe ich mir einen Ruck und ordere bei Raab Classics ein teures Sportfahrwerk. Der Familienbetrieb bei Nürnberg hat zusammen mit KW passende Hardware entwickelt, die dem 50 Jahre alten E21-Konzept richtig Beine machen soll. Dank Gewinde ist das Fahrwerk in der Höhe einstellbar, was bei unserer Tour viel Boden-



Gewinde-Fahrwerk
Das Motor Klassik-Team gönnte sich den Luxus, das **Fahrwerk** direkt bei der Firma Raab in Bayern tauschen zu lassen. Eintragung und Vermessung sind bei den BMW-Kennern einfache Routine. Den Unterschied zum alten Fahrwerk begreift man unmittelbar bei der ersten Probefahrt.



Passende Felgen
Es hätte so einfach sein können. Stahlfelgen vom BMW E30 sollten doch auch am E21 passen? Mitnichten! Die Einpresstiefe bewegt sich in anderem Rahmen. Distanzscheiben sind für Stahlräder wiederum unzulässig, weil sich die Metalle nicht vertragen. Die Rettung: Ein Satz **Fondmetal-Alus** vom Schrott.



Setup im Detail
Für die British Odyssey wurde das Fahrwerk fast wieder auf **Serien-Niveau gehoben** - alles im Sinne der Bodenfreiheit. Über kleine Stellrädchen fand auch eine spürbare Anpassung der Dämpfung in Richtung Komfort statt. Einstellbare, kugelgelagerte Domlager von MTS Technik komplettieren die Vorderachse.



Winter-Reifen
Beim Finish der Räder genügte Felgengold vom Baumarkt, darauf Klarlack aus zwei Komponenten. Bei der Reifenwahl war das Team anspruchsvoller. Moderate Breite (195-14) und Grip zählen mehr als das beste Schnäppchen. Wobei der **Hankook-Winterradsatz** mit 240 Euro sogar günstig war.



Sperrdifferenzial
Ein Wunder! Im Netz fand sich noch ein **originales BMW-Sperrdifferenzial** - als New Old Stock. Der Einbau war unproblematisch, allein die Flansche zur Antriebswelle mussten mit dem Gewindeschneider von Flugrost befreit werden. Eine Sperre ist nicht Pflicht, für Sportler aber ein Gewinn.



Service-Arbeiten
Ist das Ersatzrad noch intakt? Funktioniert der Wagenheber? Sind Sani-Kasten, Warndreieck, Feuerlöscher und Schneeketten am Bord? Alles in bester Ordnung! **Der Check aller Flüssigkeiten** war dann genauso obligatorisch wie ein **Ventilservice**. Der dauert beim M20 keine Stunde.



Bremsleitungen

Die alte Bremse erledigte ihren Job eigentlich problemlos. Doch der Glaube an mehr Performance verführte zunächst zur Bestellung von **Stahlflex-Leitungen**, deren Hülle prinzipiell weniger nachgibt als gealterte Gummis. Bei Probrake gibt es das Set im „Oldtimer-Look“, inklusive ABE.



Sättel entlüften

Der Wechsel auf bissigere EBC-Beläge („Yellow Stuff“), **neue Sättel** und **gelochte Scheiben** ist am simplen E21 eigentlich eine Kleinigkeit. Das gilt auch fürs Entlüften. Doch das Team scheiterte kläglich an dieser Standard-Prozedur. Letztlich startete der BMW mit alten Sätteln. Die waren kooperativ.



LED-Scheinwerfer

Die H4-Scheinwerfer des BMW können ihr Alter heute nicht verbergen. Über jeden Zweifel erhaben sind **Nachrüst-LEDs**, für die es bei Philips auch eine Zulassung gibt. Nachteil: Ihr Kühlkörper mit Lüfter macht im Betrieb dezent Geräusche. Auch die Farbtemperatur muss man mögen.



Zündkabel

Klassisches Beispiel von Fahrlässigkeit: Wer beim Check von **Zündkerzen** und **Verteilerkappe** zu grob am Kabels zieht und den Metallkontakt abbricht, kann sich nur an die eigene Nase fassen. Ersatz fand sich auf die Schnelle nur im privaten Altteilebestand. Der stammte von einem Marderschaden...



Rostschutz

Die Baureihe E21 gilt - wie so viele Wagen aus den 70ern - als rostanfällig. Die durchaus **solide Substanz** des restaurierten 323i galt es daher zu schützen. Schließlich warten in Großbritannien Split und Salz auf den Straßen. Was alles möglich ist zeigt das breite Sortiment vom Korrosionsschutz-Depot.



Konservierung

Nur ein paar Falze und Kanten erhielten Fürsorge mit **schwarzem Rost-Stopp-Primer**. Dann wurden bestimmte Bauteile mit Alufolie umwickelt, um sie vor einem breiten Nebel aus Dinitrol ML zu schützen. Das schließt Poren und Risse im Unterbodenschutz. Hohlräume erhielten eine Dusche mit KSD-Kalfett.

freiheit erlaubt. Dazu ist es in Druck- und Zugstufe variabel, kostet aber 2.500 Euro. Doch unmittelbar nach Einbau und Vermessung ist das „V3“ mit überlegenem Fahrgefühl, top Verarbeitung und großer Bandbreite bereits eine klare Kaufempfehlung für ambitionierte Piloten. Und das sogar mit H-Kennzeichen.

Endlich ein echten Dynamiker

Nach dem Fahrwerk, das zusätzlich mit moderaten Powerflex-Buchsen aufgewertet wird, bauen wir ein BMW-Sperrdifferenzial zwischen die Hinterräder. So verpufft die Leistung am Limit endlich nicht mehr in Schall und Rauch, sondern kommt wirklich auf die Straße. Selbstredend scheuche ich den Kompaktsportler, der er nun ist, nicht auf seltenen, frisch aufbereiteten Alpina-Rädern über die Insel. Es braucht frische Winterräder. Die favorisierten, sehr gut grippenden Hankooks, sind schnell gefunden. Meine Suche nach passenden Felgen gestaltet sich hingegen schwierig. Letztlich ergatterte ich günstige 14-Zöller auf dem Schrott, die schlicht mit Dosenlack aufgehübscht werden. Dann klappen wir die Haube auf.

Das Treibwerk des 323i ist von der alten Schule, braucht alle 10.000 Kilometer frisches Öl und - weil wir schon mal dabei sind - auch einen Ventilservice. Keilriemen tausche ich pro forma, genauso wie die Kerzen. Nur leider breche ich drei Tage vor Abfahrt einen Kerzenstecker am Verteiler ab. Ersatz? Nirgends zu finden! Wie aufgeschauert frickeln Max und ich uns um den Verstand, nur um letztlich gebrauchte Kabel von seinem E30 Touring zu adaptieren. Eine Entscheidung, die wir noch bereuen werden...

Never touch a running system

Leidig ist auch die unnötige Bastelei an der Bremse. Sättel, Scheiben und Stahlflex-Leitungen liegen schon länger im Lager. Doch die neuwertigen Stopper lassen sich partout nicht entlüften. Wir verschwenden die letzten Stunden vor unserer Abfahrt mit nervenaufreibenden Experimenten an den Leitungen. Pumpen literweise Flüssigkeit durchs System. Erneuern den Hauptbremszylinder. Und reißen versehentlich noch eine Dichtung an der Kuppelungshydraulik ab. Den Einbau heller LEDs und die Konservierung des Unterbodens heben wir uns daher bis zum Schluss auf. Doch letztlich röhrt der BMW in allerletzter Minute und halbwegs sortiert vom Hof - wieder mit der alten Bremse, die uns wohl gesonnen ist. Berlin - Dortmund - Calais - Land's End. Dann beginnt das eigentliche Abenteuer. ■



So lief die Rallye

Der Name ist Programm

Die British Odyssey fand erstmals im Dezember 2024 als Ersatz für das sonst übliche LEJoG-Format statt. Fünf Tage, kleinste Straßen und anspruchsvolle Navigation machten den Trip zum Erlebnis. Nachdem ein falsch funkendes Zündkabel den E21 kurzzeitig zum Fünfzylinder degradierte, schlug sich der Dreier - aufgepeitscht vom heftigsten Sturm des Jahres - ganz blendend. Bis unsichtbares Eis für einen folgenreichen Dreher und das vorzeitige Unfall-Aus sorgten. Aufgeben war jedoch keine Option. Jan, Max und Sven machten den BMW wieder fahrfähig und erlebten so noch ihren Trip des Jahres - wie man in der aktuellen Ausgabe 3/2025 von MOTOR KLASSIK nachlesen kann.



Giateium seque **FettungenFettungen** cone pro



Giateium seque **FettungenFettungen** cone pro



Giateium seque **FettungenFettungen** cone pro



Giateium seque **FettungenFettungen** cone pro