GUTE ALTERSVORSORGE

› TECHNISCHE DATEN

BMW 735 iA

Baureihe E32

Motor:
Wassergekühlter Reihensechszylinder, obenliegende von Kette angetriebene Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, siebenfach gelagerte Kurbelwelle

Leistung:
155 kw (211 PS)

Maße (L x B x H in mm):
4910 x 1845 x 1411

Leergewicht:
1600 kg

Baujahre:
1986–1992

Neupreis:
zirka 92.000 DM (mit gezeigten Extras)

Rost, Kratzer und Dellen senken den Wert eines angehenden Klassikers enorm: Kollege Matti Bohm **kümmert sich um die Optik seines BMW**

„Ach, hätte ich den damals mal gekauft." Jeder hat sich schon mal über verpasste Gelegenheiten geärgert. Dann ergreifen Sie doch die Chance und retten einen ergrauten Gebrauchtwagen! Entdecken Sie die Möglichkeiten, um Ihrem „Oldtimer von morgen" zu neuem Glanz zu verhelfen.

Bei Autos verhält es sich nicht selten wie bei Promis: Sie erfreuen sich am Anfang größter Nachfrage, dementsprechend hoch ist ihr Wert. Einige wenige schaffen es, sich dauerhaft an der Spitze zu halten, der große Rest wird oft verbraucht – bis es nicht mehr billiger geht. Abgesehen von wenigen Ausnahmen ergeht es Luxusautos wie Mercedes S-Klasse oder BMW 7er nicht anders. Sind sie erst mal aus der Garantie raus und haben ihren zweiten Halterwechsel hinter sich, gibt es kein Halten mehr. Die ehemaligen Traumwagen gehen unbemerkt nicht selten zum Kilopreis gen Ausland.

Doch was ist die richtige Taktik für die Rettung eines solchen Youngtimers? Ist das teure und gute Exemplar die gute Wahl oder lohnt es sich auch ein schlechteres aufzuarbeiten? Ich habe den Selbstversuch gewagt und meinen 1990er Mazda MX5 für 2800 Euro verkauft und für etwas mehr als die Hälfte einen 1992er BMW 735i A (A für Automatik) der Baureihe E32 mit fast einem Jahr TÜV für 1450 Euro erworben. Minimalismus gegen Prestige und Komfort eingetauscht und noch Geld übrig behalten – 92.000 DM hat der 7er neu gekostet, mehr Auto für weniger Budget geht eigentlich nicht mehr. Einen Haken hat die Sache trotz zwei privater Vorbesitzer, nachvollziehbarer Historie und erst knapp 140.000 Kilometern: Der 7er hat überdurchschnittlich viele Gebrauchsspuren. Bei BMW aus dieser Zeit obligatorischer Rost an der Türunterkante und den Radläufen sowie ein fetter Riss in der Stoßstange, beschädigte Zierleisten, Dellen und viele Kratzer lassen die Diamantschwarz-metallic farbene Nobelkarosse alt aussehen.

Das denkt auch *Classic-Data*-Gutachter Rüdiger Blenskens aus Frankfurt am Main und studiert das bis 2001 geführte BMW-Serviceheft samt dickem Ordner mit Prüfberichten und Rechnungen mit detektivischer Akribie. Den Kilometerstand will er aufgrund der schlechten Optik erst nicht glauben... Am Ende findet er aber keine Lücke, die groß genug wäre, um eine Manipulation des Kilometerzählers zu vermuten. Auch wenn der Wagen eigentlich im ersten Moment noch einen schlechten Dreier-Zustand vermittelt, bleibt es unter den kritischen Augen des Gutachters nicht dabei: „Die vielen Beschädigungen darf man nicht unterschätzen. Das ist trotz der guten Substanz schlechter als Note drei. Aufgrund des Rosts und der Schäden würde ich den derzeitigen Wert bei rund 1200 Euro ansetzen. Das entspricht einer glatten Note vier."

War mein Ausflug in die automobile Chefetage also ein Fehlkauf? „Keinesfalls!", sagt Blenskens: „Einen 7er mit der Historie, Laufleistung und den wenigen Vorbesitzern im unverbastelten Zustand findet man auch mit den Macken nicht mehr an jeder Ecke. Alles funktioniert bis hin zum originalen Cassettenradio und der Innenraum ist fast neuwertig. Sie haben genau den richtigen Zeitpunkt getroffen, um den zu kaufen. Der Wert kann nur noch steigen." Sollten wir alle Kritikpunkte beseitigen, könnten ich den 7er von der Note vier in den Zweier-Bereich heben. Wenn das mal kein Ansporn ist...

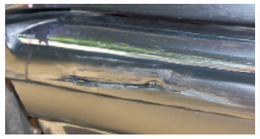
Der erste Weg führt zum Lackierer nach Alzey. Walter Vögeli, Geschäftsführer des gleichnamigen Familienunternehmens (Tel. 06731/6156, *www.voegeli-lack.de*), umkreist mit Klebeband die lädierte Luxuskarosse und markiert alle zu behandelnden Stellen. Ob die Rolle am Ende leer ist? Fast. Die Liste mit Mängeln, die in seinen Aufgabenbereich fallen, ist lang: Stoßstange vorn und hinten, Kotflügel vorn links, beide Türen auf der Beifahrerseite (eine rostig, die andere verbeult), beide Seitenteile bzw. Radläufe und Abschlussblech. Da ist eine Komplettlackierung einfacher, doch Vögeli winkt ab: „Wir machen nur das Nötigste. Ich habe immer wieder Kunden, die lieber gleich ganze Bauteile oder den kompletten Wagen lackieren lassen wollen, aber ich versuche so viel vom Originallack zu retten, wie möglich. Wenn's am Ende nicht gefällt, kann ich es immer noch ganz lackieren." Als Besitzer mehrerer Oldtimer, inklusive eines Ford Model A im unrestaurierten Originalzustand, weiß er, wovon er spricht.

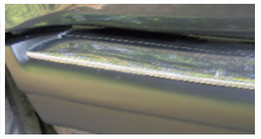
Unbehagen bereitet mir eher der zu befürchtende Farbunterschied. „Machen Sie sich da keine Sorgen", beruhigt der Experte: „Wir ermitteln ganz genau den Farbton und mischen

Der Gutachter

Kfz-Sachverständiger und Diplom Ingenieur Rüdiger Blenskens aus Frankfurt am Main erstellt für Classic Data Wertgutachten. Er bestätigt den Kaufpreis des BMW: 1450 Euro haben ich bezahlt, 1200 ist er wert. Damit liegt er genau bei Note 4. Ausschlaggebend seien vor allem die vielen Beschädigungen. Möchten auch Sie Ihren Wagen genau taxieren lassen? Kontakt: Telefon.: 069-302581, www.ibrb.de

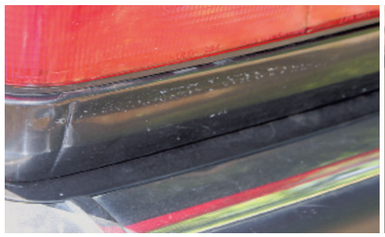
„Je mehr Originallack erhalten bleibt, desto besser." Lackierer Walter Vögeli ist ein Verfechter von Originalsubstanz



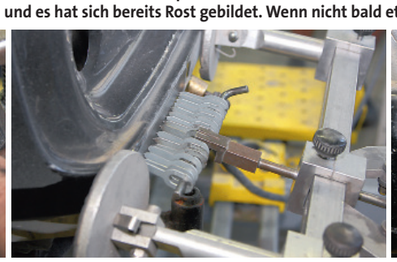


Der Riss in der Stoßstange wird mit Kunststoff verschweißt, gespachtelt und am Ende seidenmatt lackiert. Die Stelle sieht aus wie ab Werk

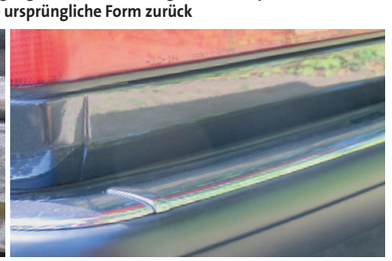
› Wenn die Delle für Smart-Repair zu stark ist...



Ein hässlicher Parkrempler unter dem linken Rücklicht lässt sich mit Smart-Repair nicht mehr lackschonend rausdrücken und muss aufwendig herausgezogen werden. Allerhöchste Zeit, denn der Lack ist gerissen und es hat sich bereits Rost gebildet. Wenn nicht bald etwas passiert, muss das Schweißgerät ran

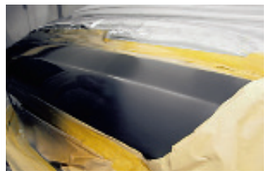


Nachdem die Stelle blank geschliffen wurde, schweißt der Karosseriebauer kleine Zughaken an. Dieser Vorgang ist innerhalb weniger Minuten passiert. Danach schiebt er einen Bolzen durch die Ösen und zieht mit viel Gefühl und einem Spezialgerät das Blech in seine ursprüngliche Form zurück



Danach werden die Haken einfach abgedreht und die Stelle mit einer Metallfeile bearbeitet. Die dunklen Stellen (Foto Mitte rechts) zeigen noch leichte Vertiefungen im Blech. Mit gezieltem Anpunkten und Ziehen werden auch diese Stellen auf ein Minimum reduziert. Anschließend folgt der dünne Lackaufbau

› Spot an: Kleine Schäden – wenig Arbeit



Spot-Repair: Der Schaden wird geschliffen, kleinstmöglich abgeklebt und grundiert. Anschließend folgt der eigentliche Decklack und zu guter Letzt der Klarlack. Es ist jetzt allerdings ein deutlicher Übergang zu sehen...

... der mit einem Spot Blender besprüht. Dieser löst neuen und alten Lack leicht an und sorgt für einen fließenden Übergang. Nach einer Behandlung mit Schleifpaste ist nichts mehr zu sehen

› Statt Tauschen: Rost mit geringstem Aufwand entfernen

BMW-E32-Krankheit: Die Tür ist unten durchgerostet. Ein Austausch ist hier aber nicht zwingend notwendig!

Außen hui, innen pfui: Die Innenseite zeigt deutlich größere Löcher als es auf den ersten Blick zu erwarten war

Zuerst wird der grobe Rost mit einer Drahtbürste entfernt, um den Schaden besser begutachten zu können

Zwei schmale Blechstreifen wurden innen und außen eingeschweißt und nur bis zur Zierleiste beilackiert. Zu sehen ist nichts

ihn an. Das sieht man hinterher so gut wie nicht mehr.“ Das wäre natürlich der Idealfall. Es gibt aber auch Grenzen beim Spot-Repair: „Mitten auf einer Fläche geht es nicht ohne Lackunterschied. Es muss eine Sichtkante in der Nähe sein, bis zu der wir lackieren können.“

Zuerst kümmern sich Vögelis Leute um den großen Lackplatzer auf der Ecke des vorderen linken Kotflügels. Dieser wird mit dem sogenannten Spot-Repair-Verfahren behandelt. Hierbei wird der kleinstmögliche Bereich mit fließendem Übergang beilackiert (siehe Bildgruppe oben links). Der Schaden ist hinterher nicht mehr zu sehen – ebenso wie die geschweißten und versiegelten Durchrostungen an der vorderen Beifahrertür oder der weggeschliffene Rost an den Radläufen. Hier wurde allerdings ganzflächig bis zur nächsten Sichtkante beilackiert. Mit der späteren Politur beim Aufbereiter soll laut Vögeli ein einheitlich schönes Lackbild entstehen.

Und was hat die große Kur gekostet? Am Ende stehen gut 2700 Euro auf der Rechnung, plus rund 300 für die neuen Zierleisten und Kleinteile, die ich beim freundlichen BMW-Händler gekauft habe. Das mag viel erscheinen, aber der 7er ist ein Extrembeispiel, um alle Möglichkeiten aufzuzeigen. Wenn am Ende der Wertzuwachs die Kosten trotzdem deckt, lohnt es sich bei besser erhaltenen Young- und Oldtimern erst Recht! Spot-Repair am Kotflügel würde beispielsweise je nach Aufwand 150 bis 200 Euro kosten... „Ein kleiner Schaden ist unverhältnismäßig teuer“, sagt Vögeli: „Vom Aufwand und den Materialkosten spielt es kaum eine Rolle, ob wir eine oder drei Stellen mit Spot-Repair beilackieren.“

Jetzt hat mich der BMW bereits rund 4500 Euro gekostet und viele hässliche Dellen und Kratzer sind noch da... Ob am Ende die Rechnung aufgeht? Ich bin gespannt, was der Gutachter zur Altersvorsorge sagt.

Matti Bohm, Fotos: M. Bohm, Vögeli

› UND SO GEHT ES IM NÄCHSTEN HEFT WEITER...

› Schwarzer Lack betont besonders gut Dellen und Kratzer. Deshalb bringe ich meinen 7er zum Dellen-Doktor und hoffe, dass dieser die Schäden sanft aus dem Blech massieren kann, ohne sie spachteln und lackieren zu müssen. Es folgt der Aufbereiter, der den Lack gezielt runterschleifen und auf Hochglanz bringen will. Ob ich damit auch die tiefen Kratzer ohne den Lackierer loswerde? Auch der Innenraum bekommt eine Verjüngungskur. Zum Schluss folgt der Gutachter: Haben wir die Note-Zwei-Grenze geknackt und rechtfertigt der Wertzuwachs die hohen Ausgaben? Es bleibt spannend.