

Anfangs war das alles gar nicht absehbar, als Wolfgang Tegethoff 1999 einen BMW E9 aus einer Scheune kaufte. Klar, er wusste, dass es sich um einen 3.0 CSL handelte, und er konnte angesichts des maroden Zustands erkennen, dass es einiges zu tun gibt. Doch dass es sich um ein besonderes Auto handelt und er etwa 2500 Stunden Arbeit in den Wagen stecken würde, kam ihm damals nicht in den Sinn.

Mit BMW kennt sich der gebürtige Paderborner aus. Schon in der Schule träumte er davon, Kraftfahrzeugmechaniker zu werden. Sein Talent zum Schrauben hatte er bereits bewiesen, als er mit zehn sein Fahrrad mit dem kleinen Werkzeugset zerlegte, das sich in einer kleinen Tasche am Sattel befand. Tatsächlich bekam er seine Stelle als Azubi beim örtlichen BMW-Händler, wo er anschließend als Geselle arbeitete. Nach der Bundeswehrzeit absolvierte er die Meisterprüfung und wurde Werkstattleiter in einem großen BMW-Betrieb.

Viel Erfahrung mit BMW E9

„Schon damals fiel mir auf, dass es oft Probleme mit BMW-M-Fahrzeugen gab, weil sich zu wenige damit auskannten“, erinnert sich Tegethoff, und so spezialisierte er sich in seinem 2008 gegründeten eigenen Betrieb auf diese Autos. Doch das ist eine andere Geschichte. Auf jeden Fall sammelte er in seiner BMW-Zeit auch privat viel Erfahrung mit den E9-Coupés, die erste Komplettrestauration führte er 1991 durch.

Als er einige Jahre später durch Zufall an einige CSL-Teile kam, war dies der Auslöser

DATEN UND FAKTEN

BMW 3.0 CSL von 1971

MOTOR Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 89 x 80 mm, Hubraum 2985 cm³, Verdichtung 9,0:1, Leistung 180 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 255 Nm bei 3700/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine obenliegende kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, zwei Zenith-Fallstrom-Register-Vergaser 35/40 INAT

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Sperrdifferenzial, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosse, nichttragende Teile wie Dach aus Dünnsblech, Türen und Hauben aus Alu, hintere Stoßstange aus Kunststoff, Einzelradaufhängung, vorne nach hinten schräg gestellte Federbeine, Querlenker, Zugstreben, exzentrisch mit Gummizusatzfedern, doppelt wirkende Bilstein-Gasdruckdämpfer, hinten Schräglenker, progressive Schraubenfedern, Gummizusatzfedern, doppelt wirkende Bilstein-Dämpfer, Scheibenbremsen, ZF-Gemmerlenkung, Räder 7J x 14, Reifen 195/70 VR 14

MASSE UND GEWICHT Radstand 2625 mm, Länge x Breite x Höhe 4630 x 1710 x 1370 mm, Gewicht 1165 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH 0 bis 100 km/h in 7,3 s, Vmax 213 km/h, Verbrauch ca. 15 l/100 km

KAUFORT/-JAHR Mannheim, 1999

KAUFZUSTAND Das Fahrzeug war nicht

fahrbereit. Karosserie mit starken Rostschäden und modifiziert, Interieur vorhanden, Sitze stark verschlissen, Armaturenbrett und Verkleidungen gut, Motor drehte, Getriebe schaltbar, Bremsen waren fest

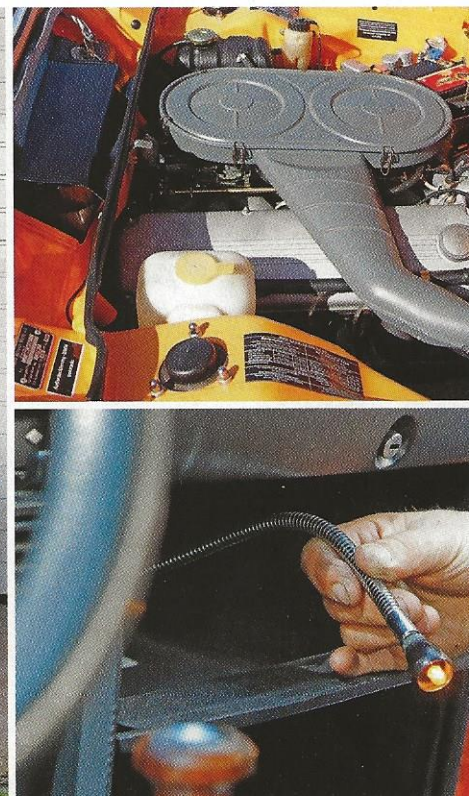
VORGESCHICHTE Gebaut am 24. August 1971 und als erster Serien-CSL nach Essen geliefert, ein am gleichen Tag gebauter CSL ging zu Alpina, 1989 in Mannheim zugelassen und 1994 stillgelegt

RESTAURIERUNGSUMFANG Fahrzeug komplett demontiert, Karosserie auf einer originalen BMW-Rahmenlehre neu aufgebaut unter Verwendung zahlreicher originaler, noch in den 70er-Jahren produzierter Dünnsbleche und Aluteile, im Originalton Colorado lackiert, Plexiglasfenster besorgt, Sitze gepolstert und neu bezogen, restliches Interieur gereinigt, Instrumente geprüft, Kabelbaum erneuert, Motor samt Peripherie komplett überholt mit vielen Neuteilen, Fahrwerksteile restauriert, Verschleißteile erneuert, Bilstein-Fahrwerk bei Bilstein überholt, Bremsanlage komplett erneuert, neue Felgen und Reifen, alle Schrauben erneuert oder aufgearbeitet und gelb chromatiert

RESTAURIERUNGSDAUER Ca. zehn Jahre

FACHKUNDIGE UNTERSTÜTZUNG ThyssenKrupp Bilstein GmbH, 58256 Ennepetal, www.bilstein.com; Autolackierung Bertulis, 59929 Brilon; Walloth & Nesch, 59757 Arnsberg, Tel. 029 32/90 04 50, www.wallothnesch.com

KOSTEN Nicht dokumentiert



Die hinteren Plexiglasfenster hat Tegethoff nicht montiert, sie sind aber vorhanden. Statt Innenleuchte gibt es eine Leselampe im Handschuhfach