



Anfangs war der CSL noch ohne die seitlichen Zierstreifen

Die dünne Betriebsanleitung des CSL ergänzt die des 3.0 CS

Die Karosserie wurde damals bei Karmann gebaut



DER RESTAURIERER

Wolfgang Tegethoff,
55, Kfz-Meister aus
Marsberg

MEIN WICHTIGSTES WERKZEUG Ich musste natürlich viel mit dem Schweißgerät arbeiten, aber grundsätzlich waren es meine Hände und, wenn man das so sagen kann, mein über lange Zeit erworbenes Know-how

DAS HABE ICH GELERNT Dass nichts so ist, wie es den Anschein hat. Selbst die originale Rahmenlehre ließ Toleranzen zu, die ich nicht akzeptieren wollte. Ich habe bei den Karosseriearbeiten alles mehrfach nachgemessen und angepasst

MEIN GRÖSSTER FEHLER Dass ich nicht schon früher CSL-Teile gekauft habe. Sie sind heute seltener und extrem teuer, allein die Alu-Karosserieteile kosten über 20000 Euro

MEIN NÄCHSTES PROJEKT Etwas in dieser Größenordnung mache ich nicht mehr. Ich habe noch einen M 635 CSi, der sich mit überschaubarem Aufwand auf die Straße bringen lässt

MEIN TIPP FÜR NACHAHMER Die CSL-Restauration nicht unterschätzen. Der Aufwand, ein normales E9-Coupé zu restaurieren, ist schon sehr groß. Expertenhilfe ist wichtig

dafür, sich nach einem solchen Auto umzuschauen. Fündig wurde er, wie erwähnt, 1999. Das Auto war von einem der Vorbesitzer verbreitert und umlackiert worden. „Anfangs wollte ich es so breit lassen“, erinnert sich der 55-Jährige.

Doch je mehr er sich mit diesem CSL befasste, desto mehr Abstand nahm er davon. Die Historie des Wagens war wegen des nicht mehr vorhandenen Originalbriefs schwer nachvollziehbar, aber über die Fahrgestellnummer erhielt er Auskunft bei BMW. Es stellte sich heraus, dass dieses Auto am 24. August 1971 hergestellt worden war. „An diesem Tag wurden zwei Autos gebaut, eines ging an Alpina, und das zweite, nämlich meins, als BMW 3.0 CSL zu einem BMW-Händler nach Essen.“ Das Besondere: Mit Chassisnummer 2211337 ist es der erste serienmäßige 3.0 CSL, denn die Exemplare, die zu Alpina gingen, wurden modifiziert.

Unter diesen Voraussetzungen und nach dem Rat vieler Experten änderte sich sein Plan: Der CSL sollte so original und perfekt wie möglich werden. „Einen besonders hohen Anspruch hatte ich an die Karosseriearbeiten, meine persönliche Vorgabe lautete: null Toleranz“, sagt Tegethoff. Und das kostete ihn viel Zeit und Ärger.

Die Karosserie aus Dünnpblech (0,6 Millimeter) war total verrostet. Die gesamte Front, die Schweller, die Seitenteile und das

Heck waren erneuerungsbedürftig. Auf einer originalen Rahmenlehre begannen die Arbeiten, und schon gab es den ersten Rückschlag: die neu erworbenen Radhäuser passten nicht, ebensowenig die Seitenwand. Tegethoff brach die Arbeiten ab und suchte fieberhaft nach Dünnpblechteilen aus Produktionen der 70er-Jahre.

Diese passten deutlich besser, nun konnte die Arbeit weitergehen. Da beim BMW E9 alles verschweißt ist, stellte die Karosserierestauration eine echte Herausforderung dar. Tegethoff war sich dessen bewusst. Alles hat er zügelnd vermessen und ausgerichtet, bevor er den ersten Schweißpunkt setzte. Allein das Anpassen des Vorderbaus hat ihn drei Wochen gekostet. Und natürlich setzte er die Schweißpunkte genau dort, wo sie auch beim Original waren.

Das ebenfalls aus dünnem Blech bestehende Dach blieb erhalten. „Beim Entlacken bin ich auf acht Schichten Farbe gestoßen“, erinnert sich der Restaurierer. Leider weiß er nicht, wer sie aufgebracht hat, die Historie des CSL ist noch zu lückenhaft. Auch einige Aluteile musste er kaufen und die hintere Stoßstange, die beim CSL aus Kunststoff ist und 2,8 statt 17 Kilo wiegt.

Im Innenraum konnte und wollte er vieles erhalten, weil es noch in einem vertretbaren Zustand war, darunter der CSL-typische schwarze Dachhimmel. Die Sitze der Marke Scheel mussten allerdings gepolstert und bezogen werden.

Kein Problem stellte für ihn als Experten die Überholung des Sechszylindermotors dar. Nur das Honen der Zylinder überließ er einer Fremdfirma, und die Vergaser gab er zur Überholung in die Obhut eines Bekannten mit einer Fließbank, damit die optimale Funktion der Vergaser gewährt war.

Unterstützung von Bilstein

Natürlich wurden auch die gesamte Bremsanlage und alle Teile der Radaufhängung restauriert beziehungsweise erneuert. Sehr gefreut hat sich Tegethoff dabei über die Unterstützung durch Bilstein, wo er die Federbeine aufarbeiten ließ. „Die haben sogar noch die Unterlagen von damals, die Federbeinnummern und in welches Auto sie eingebaut wurden“, lobt er.

Aber auch mit seiner eigenen Arbeit kann er sehr zufrieden sein, sein CSL ist ein Prachtstück geworden. Zurzeit hat er allerdings nicht die aus Plexiglas bestehenden hinteren Seitenfenster und die Heckscheibe montiert, sondern solche aus normalem Glas. Denn nur so kann er das Auto unbeschwert fahren. Es gab nämlich Fälle, dass bei schneller Fahrt mit offenem Türfenster der Luftdruck die leichte Heckscheibe hinausgedrückt hat, weshalb sie bei Rennautos mit Alulaschen gesichert war.

Dass er sein Auto originalgetreu restauriert hat, war letztlich der bessere Plan. Nur gut, dass anfangs nicht klar war, wie viel Mühe das Projekt bereiten würde. ■