



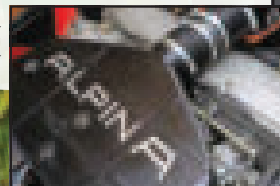
JEDE FARBE, AUCH WENN SIE NICHT SCHWARZ IST

**TOP
STORY**
BMWScene
LIVE

Dreiliter-E9 kann man nicht genug haben!

Für viele gehört das E9 Coupé zu den schönsten Fahrzeugen, die BMW je herausgebracht hat. Ja, so ein Prachtstück, das wäre doch was, oder? Dachte sich Robin auch – aber warum bloß eins?

Sechserträger:
Der Alpina-Luftsammler
versorgt drei
Weber-Doppelvergaser
statt zweier Solex.



Gegenüber dem Serien-CSL mit 180 PS bringt das Alpina-Tuning 47 zusätzliche Pferde.

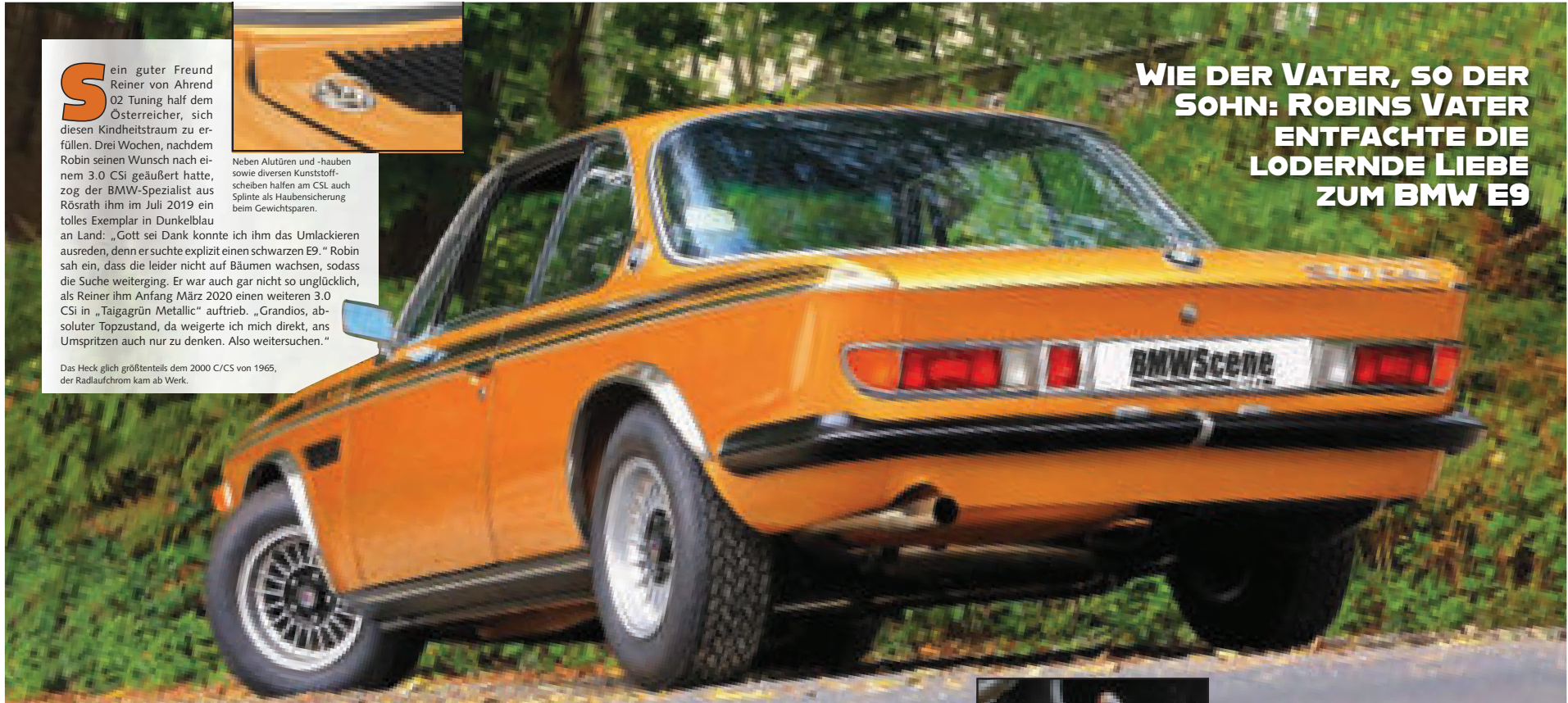


Sein guter Freund Reiner von Ahrend 02 Tuning half dem Österreicher, sich diesen Kindheitstraum zu erfüllen. Drei Wochen, nachdem Robin seinen Wunsch nach einem 3.0 CSI geäußert hatte, zog der BMW-Spezialist aus Rösrath ihm im Juli 2019 ein tolles Exemplar in Dunkelblau an Land: „Gott sei Dank konnte ich ihm das Umlackieren ausreden, denn er suchte explizit einen schwarzen E9.“ Robin sah ein, dass die leider nicht auf Bäumen wachsen, sodass die Suche weiterging. Er war auch gar nicht so unglücklich, als Reiner ihm Anfang März 2020 einen weiteren 3.0 CSI in „Taigagrün Metallic“ auftrieb. „Grandios, absoluter Topzustand, da weigerte ich mich direkt, ans Umspritzen auch nur zu denken. Also weitersuchen.“

Das Heck glich größtenteils dem 2000 C/CS von 1965, der Radlaufchrom kam ab Werk.

Neben Alutüren und -hauben sowie diversen Kunststoff-scheiben halfen am CSL auch Splinte als Haubensicherung beim Gewichtsparen.

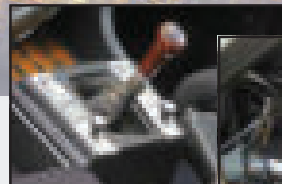
WIE DER VATER, SO DER SOHN: ROBINS VATER ENTFACHTE DIE LODERNDE LIEBE ZUM BMW E9



Trotz allem zivilisiert – das rote Krawall-Cockpit blieb dem 02 Turbo vorbehalten.

Robin zeigte sich wiederholt einsichtig, stand erneut zur Fehlfarbe und musste drei Wochen später die nächste nicht-schwarze Pille schlucken – was hätte Reiner denn machen sollen, einen in „Ceylongold Metallic“ lackierten 3.0 CSL Alpina kann ja nun wirklich niemand gesunden Verstandes sausen lassen! Auch hier verbat sich freilich der Griff zur Spritzpistole, auch wenn der Wagen ursprünglich mal goldfelb gewesen war. Denn dieser exzellente CSL wurde 2015 mit größter Sorgfalt und außerordentlichem Fachwissen originalgetreu restauriert – das originale, nummerngleiche Leichtbau-Coupé mit solider Karoseriesubstanz und hervorragend erhaltenem Interieur stellte sicher, dass sich jede Investition auszahlen würde. In diesem Zuge bekam selbstverständlich die gesamte Technik einschließlich Motor, Getriebe, Fahrwerk sowie der kompletten Peripherie eine vollständige Überholung.

Der Coupé-Sport-Leichtbau entstand aus einer Not heraus – im Tourenwagensport, bei dem BMW damals mit den 02 zahlreiche Erfolge einfuhr, wurde die Luft ob der wilden Capris und Elfer in den größeren Hubraumklassen arg dünn. Ein größeres Aggregat wie der Dreiliter-Sechser könne die Karten neu mischen, befand man 1971 in München und bat beim seinerzeit noch nicht als Hersteller auftretenden Burkhard Bovensiepen und seiner Firma Alpina um Unterstützung bei der Erstellung einer Homologationsserie. Eine Leistungssteigerung gegenüber dem BMW 3.0 CS stand nicht auf dem Zettel, vielmehr gehöriges Abspecken.



Wo Alpina draufsteht, ist auch Alpina drin: Schalthebel nebst vier Blindstopfen plus Zigarrenanzünder rechts und Wahlschalter fürs Wischertempo links.



Die Scheel-Schalensitze waren damals „state-of-the-art“, heute sind sie extrem rar.

FEATUREFACTS

1973er BMW 3.0 CSL E9

Motor: M30B30-SOHC-12v-Reihensechszylinder, 2.966 ccm, 227 PS, Bohrung x Hub in mm: 89 x 80, Verdichtung 10:1, 300°-Nockenwelle, 3 x 45er Weber-Doppelvergaser, Alpina-Luftsammler, geänderte AGA

Kraftübertragung: Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Fahwerk: Alpina-FB2-Fahwerk

Räder: Alpina-Leichtmetallräder in 7 x 14"

Reifen: Michelin „Radial X“ in 205/70 R14

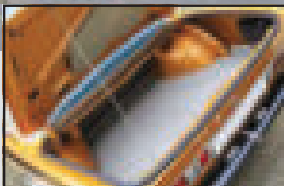
Karosserie: Lackierung in „Ceylon-Metallic“, Frontspoiler, Radlaufchromleisten, originale CSL-Karmann Dünblechkarosserie

Interieur: Alpina-Sonderlenkrad, Scheel-Sportschalensitze, Alpina-Schaltknäuf



Fo shizzle my CSL:
Ein 3.0 CSL gehörte in den frühen 70ern zum Wildesten, was der deutsche Automarkt hergab.

So bestanden die hinteren Scheiben aus Plexiglas und Motorhaube sowie Türen aus Aluminium, ein Spoiler ersetzte die Frontstoßstange. Das leer um 255 auf 1.165 kg gedrückte Gewicht sorgte zusammen mit dem 180-PS-Sauger für einen um 0,5 auf 7,4 Sekunden verbesserten Spurt von 0 auf 100. Ab August 1972 wurde die D-Jetronic-Saugrohreinjection auch im BMW 3.0 CSL eingesetzt. Hier lagen wie beim CSI 200 PS an, womit 220 km/h drin waren und sich der Standardsprint erneut um fünf Zehntel auf 6,9 Sekunden verkürzte. Wildeste Ausbaustufe war das von Juli 1973 bis November 1975 gefertigte „Batmobil“ mit 206 PS starker 3,2-l-Maschine, das mit seiner enthemmt und in Deutschland nicht straßenzugelassenen Verspoilerung für Aufsehen sorgte.



Pragmatisch: Eine dünne Stange muss für die Leichtbau-Version der Kofferraumklappe herhalten.

Der alten Weisheit „Gutes kann noch besser werden“ folgten seinerzeit die einschlägigen Pferdezuchten: GS-Tuning entlockte dem CSL-Coupé 227 PS mit Vergaser, Koepchen deren gar 256. Keinen Schnitzer erlaubte sich ebenjener, als er mit Saugrohreinjection auf 286 PS kam, und auch Alpinas Einspritzerbeitrag konnte sich mit 247 PS mehr als sehen lassen. Wer dieser einst nicht sonderlich leicht Herr zu werdenden Gemischerstellung misstrauete, orderte in Buchloe wie hier ein Sixpack, also drei Doppelvergaser. Ferner wartete der Alpina-Spezialmotor mit auf 10:1 erhöhter Verdichtung, 300-Grad-Nockenwelle und geänderter Auspuffanlage auf.



Damit lagen wie beim Konkurrenten GS 227 PS an, was rund 240 km/h Spitze erlaubte. Damals wie heute war ein E9 ein echter Blickfang und Garant für ein gut gefülltes Bankkonto, erst recht in frischer Form. „Für Robin“, weiß Reiner, der dessen Wagen alle penibel wartet, „ist das E9 Coupé ein Kindheitstraum. Sein Vater hatte solch eines, in dem viele Ausflüge unternommen wurden. Eines Tages wurde es gestohlen und gar

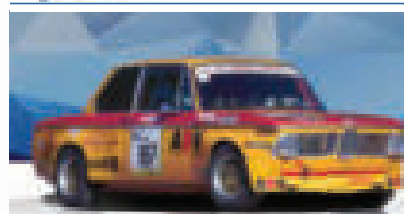
in einem See versenkt, einen Ersatz konnte der Vater leider nicht erwerben. Aber das holt Robin nach gut 35 Jahren jetzt nach.“ Und zwar mit unverminderter Energie, denn so aufregend der CSL Alpina zweifellos ist, ein schwarzer E9 fehlt immer noch ...

Text: Arild Eichbaum
Bilder: Frank Schwichtenberg

Kein Blender:
Ein aktuelles Classic-Data-Gutachten bescheinigt dem fantastischen CSL-Coupé die Note 1+.



SPEZIALIST FÜR KLASSISCHE BMW SOWIE OLDTIMER UND YOUNGTIMER.



Wartung, Instandsetzung, Restauration, Reparatur oder Verkauf – unsere KFZ-Werkstatt bietet Sofortservice mit hochwertiger Qualität zu fairen Preisen.

Telefon: +49 (0) 172 257 97 35 | Nußbaumweg 9 | Rösrath 51503 | www.ahrend-02-tuning.de | [@ahrend02tuning](mailto:ahrend02tuning)

BMW02
EINE LEIDENSCHAFT
FÜRS LEBEN
AHREND 02 TUNING

