

Document fourni par le site www.e21.free.fr





BAVARIAN-FAST & FURIOUS

Wer braucht NOS und üppiges Spoilerwerk wie im Kinostreifen „the fast and the furious“, wenn man einen E21 hat, dachte sich Marco aus Nürnberg. Der Kachelofen- und Luftheizungstechniker ließ es in seinem Dreier richtig krachen und stellte ein Geschoss nach bayerischer Art auf die Straße



Ein M30 E30 spendete seine Auspuffanlage für den E21



Azev A in 9x16 Zoll mit finstem Stern

M-Power-Aggregat vom 88er E30 M3. „Das war der M3-Motor mit nur 195 PS“, klärt der Mittelfranke auf. Mit Hilfe eines Arbeitskollegen wurde das „kultige“ Triebwerk zerlegt, modifiziert und neu aufgebaut. Man bohrte den Hubraum auf 2,5 l (denselben Hubraum hat auch ein Sport-Evo). Die Kanäle wurden poliert und der Zylinderkopf geplant. Aus einem Sport Evo III stammt die Kopfdichtung mit einem

Verhältnis von 12:1. Ebenfalls aus einem Evo III kommt die gefräste und polierte 48er Einzeldrosselanlage. Scharf, schärfer, am schärfsten! Die Einlassnockenwelle besitzt eine „Schärfe“ von 320° und die Auslassnocke von 308°. Mahle Rennkolben, Rennventile mit 38,5 mm Einlasskammern und 32,5 mm Auslasskammern sowie Rennsportpleuel aus einem ausrangierten E30 M3 von Heine Motorsport gehörten zur

Die erste Dreierbaureihe werden die E21, die die Nachfolger der 02-Modelle waren und in ihrer Form stark an die Fünfer der ersten Stunde (E12) von 1972 erinnern. BMW-Fan Marco ergatterte seinen E21 mit 323i Einspritzmotor aus dem Jahr 1981 im Mai 1996 für 4200 Mark. Er hatte dabei ein wirklich glückliches Händchen, denn der Dreier hatte nur eine Laufleistung von 44000 km. „Der Wagen war in einem Topzustand und im Erstbesitz“, berich-

tet der Nürnberger. „Aber dafür sah er ziemlich langweilig aus, mit seiner beigen Innenausstattung und kastanienrotbraunem Lack.“ An dieses Outfit erinnert selbstverständlich nichts mehr, und unter der Haube ist sowieso alles anders.

M-Power im Ur-Dreier

Die 143 PS im 323i aus dem Jahr 1981 waren auf Dauer nicht das gelbe vom Ei. Marco wollte mehr Power und ersteigerte deshalb ein



3x Alu für die Beinarbeit

Motorikur. Außerdem organisierte Marco bei Heine Motorsport ein Gruppe N Steuergerät. Bevor wir es vergessen, die Bohrung mal Hub misst 95 x 88 mm. Kühler, Kühlbehälter und -schläuche sind BMW-Ersatzteile für den E30 M3. Die Schläuche überzog Marco mit Aluflex. Gestartet wird der getunte Motor mit einer Zündung aus einem M3 E30 mit 215 PS (alle E30 M-Triebwerke ab Baujahr 1989). Nach dem ganzen Motordoping entfesselt der Reihenvierzylinder eine Kraft von 230 PS! Damit der E21 mit der M-Power auch zurecht kommt, musste ein neues Getriebe her. Marco wählte ein E30 M3

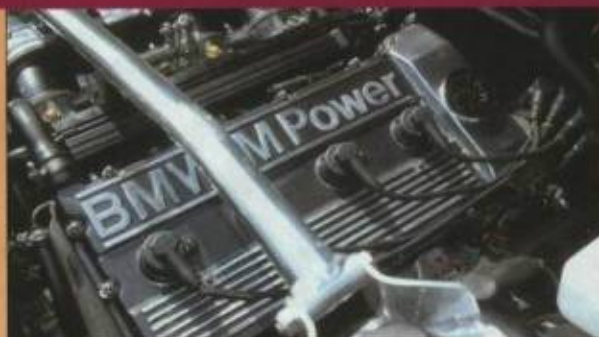
Sportgetriebe und erweiterte es mit einem 3,46er Differenzial aus einem Alpina B6 2,8 l. Die Schwungscheibe wurde erleichtert (1,4/100) und die Serienkupplung blieb erhalten! Die Modifikationen am Triebwerk und dem Getriebe führte Marco mit Unterstützung eines Kumpels durch. Das Einsetzen der Schaltung und des Motors in die Karosserie übernahm Vego-Motorsport und so konnte der E21 zum zweitenmal in seinem Autoleben „Hochzeit“ feiern. Bei der Bremsanlage griff man vorne auf einen E30 325i zurück und an der Hinterachse blieben die Bremsen im Serienzustand.

Für die Erweiterung der Auspuffanlage wählte Marco einen Fächerkrümmer vom E30 M3 sowie zwei Kats aus Edelstahl. Fertig war das Abgasmusikinstrument. Die Endrohre lugen links/rechts am Heck hervor.

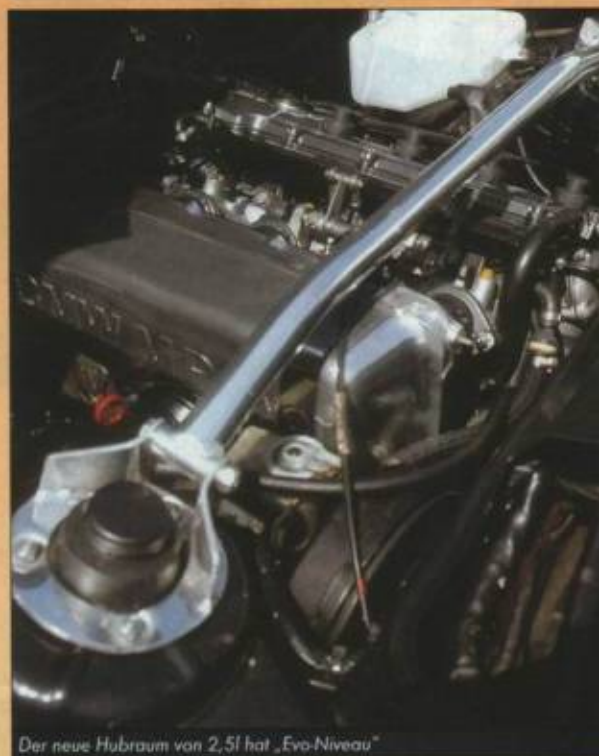
Tiefe E21 liebt der Mittelfranke

Per härteverstellbaren gelben Koni-Dämpfern und K.A.W.-Federn ging der Ur-Dreier sportlich in die Knie. Die Vorderachse bekam einen tieferen Schwerpunkt von 70 mm und die Hinterachse von 40 mm. Eine polierte Alu-Damstrebe durfte nicht fehlen. Marco konnte mit den 5,5 x 13 Zoll

„kleinen“ Serienrädern wenig anfangen. Aus diesem Grund wichen die Räder vorne Azev A Felgen in 9 x 16 Zoll E15 mit 215/40er Dunlop SP Pneu sowie einer Spurverbreiterung von 20 mm (links/rechts). An der Hinterachse messen die Azev A in 10 x 17 Zoll ET 20 mit 245/35er Toyo-Reifen. Distanzscheiben verbreitern hier die Spur um 15 mm pro Seite. Damit die neuen Leichtmetallräder auch unter die Kofflügen passten, war bündeln angesagt. Hinten wurden die Radläufe um 4 cm gezogen und verzinkt (mit leichter Abschlusskante). Vorne wanderten sie um 3 cm nach außen. Die Embleme sowie die Seitenleisten



230PS M-Power besitzt der M3-E30 Motor nach den Eingriffen



Der neue Hubraum von 2,5l hat „Evo-Niveau“



Eigenbau? Edelstahl Fensterheber



M3 E30 Rohre gabs rechts und links

Keilförmige Tiefe (70/40 mm) dank Koni und K.A.W.



Die frankische Antwort auf Vin Diesel: Marco P.

wurden beseitigt. Mit Zinn füllte man die entstandenen Vertiefungen wieder auf und besuchte anschließend einen Lackierer in Fürth. Dort wurde der alte und noch sehr gut erhaltene kastanienrotbraune Lack abgeschliffen und durch eine neue Farbe ersetzt. Die Mischung besteht zum Teil aus Porscheschwarz mit einem Hauch Lila und Blauerleffekt. Für komfortables Lenken sorgt eine nachgerüstete Servolenkung aus

Vorne messen die lackierten Azev
A 9x16" ET15, hinten 10x17" ET20



Anno 1996



...Saison 2002



Nachgerüsteter Luxus und Sportlichkeit

einem E21. Der Erstbesitzer von Marcos E21 sparte nämlich beim Kauf des BMW an Luxus. So ist es auch kein Wunder, dass der Dreier die Werkshallen 1981 mit einer Stoffausstattung verließ. Von der Stoffausstattung fehlt aber heute jede Spur. Sitze, Rückbank und Türverkleidungen präsentieren sich seit neustem mit schwarzem Leder. Die Sitzflächen der nachgerüsteten Alpino-Stühle können sogar noch

mit eingearbeiteten Karos auftrumpfen. Ebenfalls von Alpina aus Buchlohe stammt die Tachoeinheit mit einem geeichten 300er Tacho. Alu-Pedale, M-Schaltknopf, 32er Sportrudder, Zentralverriegelung und Edelstahl-Fensterkurbeln zogen noch in den Innenraum. Für guten HiFi-Sound sorgt ein JVC-Radio mit Minidisk und CD-Wechsler. Auf der Hutablage sitzen vier Dreiwegelautsprecher, zwei 30er Bässe

befinden sich im Kofferraum und die Hochtöner pflanzte Marco mit Hilfe von Kumpel Markus in die Türen. Geboostet wird das Ganze mit zwei Pyle-Verstärkern (1x 4-Kanal, 1x 2-Kanal) und einem Grund Zero Amp (2-Kanal-Monoblock) für die beiden Subs. Oelbach-Kondensator und -Verteiler sowie reichlich Dämmmaterial und Kabel verstehen sich von selbst. Da Marco mit seinen 25 Jahren schon

stolzer Familienvater ist, sind wir gespannt ob er bald einen gefunten Touring auf „dicke Räder“ stellen wird. Für sein nächstes Projekt ist vielleicht schon in einer der nächsten BMW TUNING ein Platz frei...

TUNING-Leserservice

Marco Pfistermeister
Braunendweg 24
90471 Nürnberg