

Onderhoud

stand	Omschrijving	Kosten
	zwengel schuifdak	€ 13
	spediff., motorsteunen, carterplaat, uitlaatsteun, luchtfilterslang	€ 1.054
2.543	achterruit	€ 30
	accu	€ 105
2.858	2 banden	€ 76
5.573	waterpomp, expansievat, distr.riem, koelvloeistof	€ 429
4.819	2 lampjes	€ 1,50
5.382	achterasrubber, remvloeistof, remblokken v+a	€ 429
6.699	antenne	€ 15,40
	2 speakers	€ 39
	aluminium plaat	€ 12
7.047	4 banden + velg	€ 40
	stickers	€ 31
	BMW embleem	€ 5
	2 sportstoelen	€ 150
7.948	radiateur, koelvloeistof, portierrubber, oliefilter, olie	€ 475
	4 banden	€ 100
0.032	2 banden	€ 112
0.912	handremkabel, remschoenen, APK	€ 204
1.055	5 banden + velg	€ 96
	reparatie voorschade, motorsteunen, subframe richten, bumpers, bediening versn.bak	€ 422
4.244	4 banden + velg	€ 67
4.860	hydraulische handrem, oliefilter, olie, diff.olie	€ 848
	M20B25 motor	€ 500
5.564	motor vervangen, distr.riem, carterpakking, drijfstaanglagers, uitlaatpakking, olie + filter	€ 1.533
	remblokken achter vervangen	€ 60
6.283	klepspel controleren, lambdasonde	€ 131
6.906	apk, banden wisselen	€ 58
70.772	4 banden + velg	€ 53
71.657	stalen remleidingen, div. rubbers onderstel	€ 1.349
73.060	stuurhuis, spoorstang, accu	€ 440
73.391	BMW radio	€ 21

Technische gegevens

Motor	6-cil., 2.494 cc
Max. vermogen	125 kW/170 pk bij 5.800 tpm
Max. koppel	222 Nm bij 4.300
Aandrijving	achterwielen, vijfbak
Remmen v/a	gev. schijven/schijven
Bandenmaat	195/65/14
Gewicht	1.180 kg
Max. aanh. gewicht	1.200 kg
0-100 km/h*	8,3 s
Opsnelheid*	218 km/h
Bel. per kw.	€ 131 - € 150
Verbruik gem.*	9,7 l/100 km (1:10,3)
Prakt.verbr. gem.	12,8 l/100 km (1:7,8)

* fabrieksopgave



De motor (nummer twee) verbruikt geen spat olie, maar de verbranding is onvolledig, zo blijkt tijdens de meting van de uitlaatgassen.



Een gat in de bodem! En we vinden er meer.



De vorige eigenaar is druk in de weer geweest met rode verf.

singen laten doen. Eén van de eerste was het monteren van een sperdifferentieel. Dat heb je echt nodig om goed te kunnen driften. De hydraulische handrem is ook enorm handig. Met één ruk aan de hefboom heb je de achterkant dwars staan. En dankzij stijvere motorrubbers blijft het blok beter op z'n plaats."

Dwars op Chinese bagger

TÜV-keurmeester Henny Meengs kijkt in eerste instantie raar op als hij op de BMW



Geen speling in lagers of wielophanging.



Met zo'n hydraulische handrem - bekend uit de rallysport - gooi je de kont in één ruk om.

afstapt. De linkerkant ziet er inderdaad nogal kreukelig uit. "Twee poken? O, ik zie het al, een extra hevel voor de handrem!", luidt zijn reactie na het instappen. En als de auto even later op de brug staat, valt er heel wat te noteren. Tijdens stationair draaien zit er een rammeltje in de versnellingsbak en er zijn meer sporen die het intensieve gebruik verraden. Niet verwonderlijk. Walter: "Er ligt al een andere motor in. Die vorige kreeg scheurtjes in de cilinderkop. In plaats van een koprevisie te laten



Walter: "Hij is best snel, dankzij het redelijk lage gewicht. En de snelheidsbeleving is intens."

Wat mankeert eraan?

Uitlaat lekt
Linker achterlicht werkt niet
Motor draait onregelmatig stationair
Oliesporen motor en transmissie
Wiellager hoorbaar
Auto trekt scheef tijdens afremmen
Speling op bediening versnellingsbak
Speling op differentieel
Bijgeluid in versnellingsbak
Roest aan bodem en chassisbalken
Alle banden scheef afgesleten
Speling op rubber stabilisatorstang

Waardebepaling

Nieuw prijs	€ 31.515
Handelswaarde	-
Verkoopwaarde	€ 1.250
Internetvraagprijs	€ 1.450 tot € 5.950

Data: Auto Telex Pro

De mening van de TÜV

"Een auto die het duidelijk regelmatig zwaar voor zijn kiezen krijgt. Vanuit die optiek is hij er best nog redelijk aan toe. Gezien de aard van het gebruik kan ik het mij voorstellen dat de eigenaar niet streeft naar een technische en optische topstaat."

TÜV-keurmeester
Henny Meengs



uitvoeren, heb ik een ander blok gekozen. Daarnaast koop ik met grote regelmaat banden. Voor het driftwerk het liefst van de belabberdste kwaliteit. Chinese bagger of zo. Die zet je dan op minstens 3,5 bar en dan kan het feest beginnen! De ideale driftband heeft weinig grip en slijt niet te snel. Ik wil wel een beetje plezier hebben van die paar tientjes die ik voor een setje betaal. Toen ik net begon, had de auto erg veel last van onderstuur. Dat wil je natuurlijk niet. Na montage van een dikkere stabilisatorstang en nieuwe schokdempers is 't stukken beter. De originele voorremleidingen zijn vervangen voor langere. Die zijn beter geschikt om een bocht constant met maximale stuuruitslag door te gaan! Inmiddels heb ik al zoveel geïnvesteerd, dat ik 'm niet meer weg doe. Ik heb op deze manier immers maximale lol voor een vriendenprijsje!" ■

AutoWeek oordeel

De E30 325i is dé auto voor degene die in zijn/haar vrije tijd graag een beetje op het circuit speelt. Maar ook voor normaal gebruik is het een leuke auto. Dat de techniek te lijden heeft onder frequente driftsessies, blijkt wel als we de onderhoudshistorie bekijken. Aan de andere kant: na twee decennia en met bijna drie ton op de teller is het niet zo verwonderlijk dat er zo nu en dan iets stuk gaat.