

**Gut zu
wissen**

BMW E21 323i

Eckdaten: Reihensechszylinder-Motor, OHC, 2316
cm³, 143 PS, 1110 kg, 190 km/h, 1975 bis 1983

Preis: 30000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Der erste Dreier ist ein flotter.
Legendärer Sechszylinder, agiles Fahrwerk,
kompakte Ausmaße. Ein Fahrerauto.



Während viele Oldies im Dezember unter flauschigen Tüchern auf den nächsten Frühling warten, hetzen ein paar Grenzgänger ihre Klassiker auf die britische Insel. Ihr Ziel ist LEJoG, die Mutter aller Winter-Rallys. Für das Motor Klassik-Team war es ein Auf und Ab - und der Trip des Jahres.

Eiskalt erwischt

TEXT Sven Wedemeyer // FOTOS Jan Hollnecker, Max Zombek, Sven Wedemeyer



Hört das denn nie auf? Nach einer Woche in der eiskalten Werkstatt sind wir endlich im Zeitplan. Es ist der fünfte Dezember 2024. Mein Copilot Max und ich haben den BMW 323i unter reichlich Zeitdruck für eine Winter-Tour durch Großbritannien gewappnet. Genau genommen wissen wir nicht, was uns bei der British Odyssey erwartet. Doch wir sind Optimisten. Und haben es gestern allen Widrigkeiten zum Trotz von Berlin bis nach Dortmund geschafft. Nur jetzt kriechen wir schon wieder mit bangem Blick unter die Haube des BMW, nachdem er auf einmal zu Stottern begann. Zündkabel Nummer Eins schlägt - statt im Zylinder - munter am Wasserbehälter Funken. Sind die Kabel, die wir gestern noch schnell im Chaos getauscht hatten, doch nicht brauchbar? Max vermutet: „Es könnte eins vom Marderschaden meines E30 dabei sein...“ Ich glaube ja. Wir lachen. Und bändig den Funkenflug mit Klebeband. Spätestens mit dem Lösen dieses Problems fällt der Druck der letzten Tage von uns ab. Wir sind kurz vor knapp, aber auf Kurs.

Als wir am folgenden Abend am südwestlichsten Zipfel Englands ankommen steht dem Königreich der wohl heftigste Sturm des Jahres bevor. Wir parken das Auto direkt am aufgepeitschten Atlantik in Land's End, lernen die anderen Teams kennen und freuen uns wie verrückt auf den nächsten Morgen. Für uns fällt die karierte Flagge um 08:07. Etliche Veteranen der legendären „LEJoG“-Tour, die von hier bis ans äußerste Ende von Schottland führt, geben uns ein ernstgemeintes „Safe Journey“ mit auf den Weg. Denn der Wind wütet so wild, als hätte er überm Atlantik besonders tief Luft geholt, nur um unsere Autos mit Freude von den Küstenstraßen Cornwalls zu pusten. Man kann sich kaum auf den Beinen halten. Viele Brücken sind gesperrt, dicke Bäume entwurzelt. Die British Odyssey hat noch nicht mal begonnen, doch schon jetzt ist sie ein Abenteuer.

LEJoG im neuen Gewand

Land's End to John o' Groats ist ein Klassiker für Freunde von Regularities. Zwischen den beiden Orten - auf 2500 Kilometern durch England, Wales und Schottland - wird bedingungslos analog gefahren. Es geht nicht um Schnelligkeit, sondern um Teamwork und Navigation. Abstrakt codierte Routen auf 45 Landkarten und unbekannte Kontrollpunkte würzen die ohnehin herausfordernden

Mit einem derart scharfen Messer zwischen den Zähnen steht zu viel zwischen uns und John o' Groats

FRAGEN AN DIE VERANSTALTER

„Zunächst dachte ich, das ist eine ganz blöde Idee ...“

Was war eure anfängliche Motivation?

Pieter: Als Horst von der Absage für 2024 hörte, hatte er Tränen in den Augen. Er zögerte also nicht lange, selbst etwas auf die Beine zu stellen. Ich hatte erst meine Zweifel, doch half ihm dann mit der Routenfindung. Endlich, so meine Hoffnung, könnte auch meine Frau Sonja erleben, welcher Sucht ich da seit vielen Jahren erlegen bin. Horst: Da ich seit 2010 durchgehend mit meinem 1957er MGA dabei war gab es eigentlich gar keine andere Option als selbst aktiv zu werden.

Was unterscheidet das etablierte LEJoG-Format von der neuen British Odyssey?

Horst: Wir möchten echten Enthusiasten das bezahlbare Erlebnis einer Langstrecken-Rallye ermöglichen und die Tradition des Kartenlesens wiederbeleben. **Pieter:** Hinzu kommt, dass es uns die zwei zusätzlichen Tage ermöglichen, die schönsten Streckenabschnitte auch bei Tageslicht zu genießen. Sonst krachen wir meist bei völliger Dunkelheit durch Schottland.

Wie ist eure Bilanz nach dem ersten Mal?

Horst: Es war wunderschön und unbeschreiblich, welche Gemeinschaft sich in den fünf Tagen unter allen Teams gebildet hat. Das Konzept geht voll auf.

Was sind eure Pläne für die Zukunft?

Pieter: Es wird sicher eine Fortsetzung 2025 geben. Wir überlegen, nach den Abendessen noch eine Nacht-Etappe für die Teams vorzubereiten. Die British Odyssey soll Stück für Stück zur absoluten Herausforderung wachsen.

Pisten, zu denen auch steile Feldwege oder tiefe Wasserdurchfahrten gehören. Üblicherweise dauert der Ritt drei Tage, mit täglich 18 Stunden oder mehr hinterm Lenkrad. Oft schafft es daher nur die Hälfte der Teilnehmer ins Ziel. Diese Radikalität schmeckt nicht vielen. Was dazu führt, dass der übliche Veranstalter LEJoG 2024 einfach pausiert. Für einige Dauerstarter war diese Pause jedoch keine Option. Kurzerhand haben sie die British Odyssey erdacht - ganz nah am Original, nur weniger am Limit. Für den Buddy-Trip bleiben uns satte fünf Tage. Urlaub ist trotzdem etwas anderes.

Wie zum Beweis krachen wir keine zwei Meilen hinterm Start sofort übermotiviert am ersten Abzweig vorbei. Die extrem detaillierten Karten - für Förster und Ranger gemacht - müssen akribisch gelesen werden. Mehrmals rasen wir auf den schwer einsehbaren, weil von Steinmauern umsäumten Straßen fast in unerwarteten Gegenverkehr. Mit einem derart scharfen Messer zwischen den Zähnen, das zeichnet sich



Frankophile Niederländer: Sonja sitzt bevorzugt hinterm Steuer von Pieters Besenwagen, einem 1960er



Horst lebt für die Odyssey: Sein Liebling ist ein britisches MGA Coupé, die „Foxy“



Es gibt keinen besseren Startpunkt für die „BO“ als das windumtoste Land's End. Die engen Straßen sind voller Überraschungen



Das Abenteuer beginnt schon auf der Anreise. Die Navigation am Limit ist elementarer Bestandteil der Herausforderung





Die Ruhe nach dem Sturm: Buchstäblich schlagen sich alle Teams durchs Unterholz. Wasser in allen Formen, wissen Kenner, ist der eigentliche Feind auf der Tour



ab, steht zu viel zwischen uns und John o' Groats. Auch Max scheint mit der hyperaktiven Dynamik überfordert. Ihm ist übel. Gegen Mittag finden wir jedoch unser Tempo und begreifen allmählich die Tragweite des Vorhabens. Die British Odyssey ist Überwältigung und Euphorie zugleich.

Aufgrund des Wetters werden in der



Welcome to Bristol! Jan geht mit an Bord des engen BMW. Wir sind das einzige Trio

Dunkelheit etliche Etappen gestrichen. Uns kommt das zu Pass, denn am Bristol Airport wartet noch mein Freund Jan auf sein Shuttle. Er fand die Idee ganz großartig, uns auf der äußerst knapp geschnittenen Rückbank des BMW zu begleiten. Ihm mangelt es also ebenso wenig an Naivität wie uns. Daher sitzen wir abends als einziges Trio, gemeinsam mit den anderen Teams, im Hotel und brüten über den Navigationsaufgaben, die mit jedem Dinner serviert werden. Die Köpfe rauchen. Da sich meine Mitfahrer sofort blind verstehen überlasse ich ihnen das Plotting und werde stattdessen meiner Rolle als Servicetechniker gerecht. Auftanken, Scheiben reinigen, Ordnung schaffen, das Öl im neu gemachten Differenzial prüfen... Alles bestens, der nächste Tag kann kommen.

Nichts für Warmduscher

Und wie er kommt. Der Sturm hat sich gelegt. Doch immer noch liegen Mülltonnen oder Bäume auf den Straßen. Sie leiten uns nach Wales, durch Pfützen so groß wie Seen, Steigungen hinauf, für die andere nur den Land Rover nähmen, und abends auf eine wirklich düstere Etappe, die uns in ihrer Kleinteiligkeit zur Verzweigung bringt. Wir haben uns richtig verfranz. Wirklich in allerletzter Minute bekommen wir um 19:21 doch noch den so wichtigen Stempel in die Bordmappe gedrückt. 60 Sekunden später hätte der Tag mit voller Strafpunktzahl gezählt. Wir atmen tief durch und realisieren erst im Hotel, dass auch andere Teams am Limit waren. Zwei Porsche sind schon raus. Ein Reifenschaden,

ein geborstenes Radlager. Der Mini Cooper, so hören wir, läuft nach einer Tauchfahrt immerhin wieder. Demut erfüllt uns. Hoffentlich hält unser BMW diesen Strapazen stand.

Bestes Wetter, die sanften Hügel der Yorkshire Dales und später das urige Cumbria machen jegliches Misstrauen auf der dritten Etappe vergessen. Das Speisen in mittelalterlichen Pubs wirkt herzerwärmend, die Stimmung zwischen den Teams ist fair und gesellig. Nach 500 Kilometern liegen ein wirklich brillanter Tag sowie Glasgow hinter uns - und wir überraschenderweise auf Platz Drei der Gesamtwertung. Partystimmung kommt auf, denn wir sind völlig ohne Ambition gestartet, haben nicht einmal aufs vorgegebene Durchschnittstempo geäugt.

Black Ice on the Rocks

Doch die gute Laune hält nur bis zum nächsten Morgen. In der schneidend kalten Luft Schottlands hat sich auf einer Verbindungs-etappe unsichtbares Black Ice gebildet. In einer hauchzarten Rechts am Loch Long keilt plötzlich das Heck des BMW aus. Weder die guten Winterreifen, noch Gegenlenken oder Bremsen helfen. Der 3er dreht wie von Sinnen auf die Gegenfahrbahn. Erst ein solider Felsen am Hang stoppt unsere Fahrt. Und das sehr unsanft. Für Sekunden ist alles still. Kein Motor, kein Atem. Dann weicht der Schock. Sind die Jungs in Ordnung? Rauschen von hinten Autos heran? Zum Glück nicht! Ich starte das abgestorbene Triebwerk erneut, das aber nur widerwillig-rumpelnd seinen Dienst aufnimmt, und manövriere den Wagen - überflutet von Adrenalin - aus der gefährlich glatten Kurve.

Es dauert ein paar Minuten, bis wir uns



Abendliche Routine an der Tanke für Service und Reinigung. Die Technik ist gefordert

fangen. Offenbar unverletzt blicken wir ermattet auf den zerknirschten Wagen. Front, Haube, Querträger und Kühler sind defekt. Das eingekeilte Lüfterrad hindert den Motor am Drehen, dazu schleifen beide Vor-

derräder an den Radläufen. Uns ist klar: Die Odyssey ist für uns leider vorbei! Etliche Teams, die vorbeikommen, bieten großzügig Hilfe an, können letztlich aber nichts weiter tun als uns alles Gute zu wünschen. Also warten wir zwei Stunden im Frost auf den Abschlepper, während die schottische Polizei unsere Herzen gewinnt. Die Constables Emma und Thomas kutschieren uns großzügig - keine Widerrede! - nach Helensburgh. Weil ihr Vauxhall-Van nur vier Sitzplätze hat, opfert Max etwas Komfort gegen das einmalige Erlebnis, hinten im vergitterten Knast-Abteil bis zum Bahnhof chauffiert zu werden. Erstmals können wir wieder lachen. Unterdessen wird unser



Der hart ran genommene Peugeot 406 ist Ersatz für einen leider zu maladen 204

Auto in ein anonymes Depot gebracht.

Spätestens nachdem wir im edelsten Restaurant von Glasgow, das wir uns zur Kompensation der herben Enttäuschung gönnen, das Geschehene verarbeitet haben, sind wir auch wieder für neue Pläne zu haben. Wenige Stunden nach dem Crash hatte bereits mein Hilferuf in den sozialen Medien etwas Hoffnung aufkeimen lassen. Es meldete sich ein gewisser Mark Leitch, der außerhalb der Stadt eine Art BMW-Performance-Schlachthof betreibt. Natürlich hat er einen E21-Kühler - und sogar einen Transporter. Für einen lachhaft geringen Preis würde er unseren BMW zu sich holen, wo wir ihn wieder zum Laufen bringen könnten. John o' Groats und die anderen Teams sind zwar nicht vergessen. Doch wir wissen - den Rückstand holen wir nicht mehr auf. Selbst die finale Party ist schon außer Reichweite. Weshalb wir einstimmig entscheiden, das Ziel neu zu definieren: Auto reparieren, Schottland genießen, mit eigener Kraft nach Hause rollen.

Am Folgetag stapfen wir schließlich erwartungsvoll durch den Nebel des Glasgower Vororts Shotts. Im Gewerbegebiet nimmt die BMW-Dichte mit jedem Meter zu. Hinter einem Zaun erblickt Max erst ei-



„Ein typischer LEJoG-Moment“. Versteinert warten wir auf Eingebung, nachdem das Eis uns ins Aus geschossen hat



Mit Max im Kitchchen kehrt die gute Laune zurück. Fast schon kriminell flicken wir den gecrashten BMW mit Draht und Cable Ties zusammen



Statt großer Party mit den anderen Teams zelebrieren wir unser Finale zu dritt in den Highlands. Danach: Zurück in die Heimat



nen weißen Alpina C1, dann dahinter eine Reihe von E30-Leichen. Jubel! Ich ahne, dass hier alles gut werden kann. Mark heißt uns herzlich willkommen. Er ist ein hemdsärmeliger Schrauber, doch mit allen Wassern gewaschen - und mit jeder Sorte Dope vertraut. Vor allem aber ist er echt hilfsbereit. Die Seilwinde seines Transit dürfen wir zum Richten des verbogenen Querträgers missbrauchen. Der Wasserkühler aus seinem Lager stammt angeblich vom Motorradweltmeister Phil Read. Schöne Anekdote, aber Wurscht. Für mich zählt jetzt nur, dass wir ihn montiert bekommen.

Letztlich brauchen wir drei Stunden, dutzende Kabelbinder, viele schmerzhaft Hammerschläge aufs einst so schöne Blech und ein paar Meter Draht. Dann sitzt der Kühler grob im Wind. Der Motor jubelt unter der auf dicken Landkarten gelagerten Motorhaube. Abfahrt! Eine der vier Lampen schießt zwar wie ein Flakscheinwerfer hoch in die hereinbrechende Nacht. Doch wir sind zufrieden. Denn letztlich bringt uns die Notreparatur im Geiste McGyvers zurück ins Spiel. Auch wenn es nun ein anderes ist.

Eine Frage der Einstellung

Bedächtig komplimentieren wir den BMW erneut nach Glasgow, das Lenkrad und unser Schicksal wieder in den eigenen Händen. Wir haben es fast nicht mehr geglaubt, doch es folgen noch drei unvergessliche Tage, an denen der kämpferisch-schielende BMW ohne Murren mit uns durch die Highlands wildert und es letztlich sogar zurück bis nach Berlin schafft. Seine blecherne Wunde, die bald verheilen wird, trägt er mit Stolz.

Der gleiche Stolz hat auch Jan, Max und mich, unser eingeschworenes Team, längst übermannt. Keine Sekunde zweifelten wir am Zusammenhalt, sehen in der Misere auch Gutes. Wir wissen, dass wir Glück im Unglück hatten. Dass nicht das so oft herbeigesehnte Traum-Finale in John o' Groats zählt, sondern nur die Wirklichkeit. Dass nicht das Scheitern auf dem Eis eine Tragödie wäre, sondern ausweglose Resignation. Außerhalb unserer Komfortzone hat jeder von uns dieses fremdartige, aber zutiefst berausende Kribbeln gespürt, das dem Körper nur zugänglich wird, wenn er sich auch unter widrigen Bedingungen auf die Straße traut. Und sich der Geist nicht ständig mit der Frage herumplagt, ob dabei womöglich etwas schief gehen könne. Anders gesagt: Wir kommen wieder!

TECHNIK

Gut vorbereitet: Was braucht es für den Winter-Trip?

DER DREIER VON 1980 ist mit seinem wunderbaren Sechszylinder-Motor eigentlich ein sehr zuverlässiger Geselle. Er dient sonst in Teilzeit als Alltags-Oldie und hat sich seine Sporen ebenfalls auf großen Reisen quer durch Europa verdient. Für die teils unvorhersehbaren Herausforderungen der British Odyssey brauchte er trotzdem besondere Aufmerksamkeit. Die Vorbereitungen begannen mit dem Tausch des gesamten Fahrwerks. Die Profis der Firma Raab Classics in Windelsbach haben nämlich ein H-taugliches Sport-Fahrwerk mit den Spezialisten von KV entwickelt, das dem BMW ganz hervorragend steht. Es ist nicht nur in der Dämp-

fung einstellbar, sondern kann auch in der Höhe variiert werden. Ein unschlagbarer Vorteil, um genügend Bodenfreiheit auf schlechten Straßen zu gewährleisten. Als weitere Dreigabe zur Freude am Fahren erhielt der E21 ein Sperr-Differenzial, um seine durchaus vorhandene Kraft nicht - wie gern kolportiert - nur in Qualm aufgehen zu lassen. Gute Traktion ist Pflicht auf den rutschigen Pisten Britanniens. Weshalb auch frisch gebackene Hankook-Winterreifen im moderaten Format 195-14 eine sichere Wahl waren. Die Felgen wurden gerade noch rechtzeitig vor einem zu frühen Ende auf dem Schrottplatz bewahrt und

dann mit der Dose lackiert. Neben einem umfassenden Service für Antrieb und Peripherie, dem Check von Wagenheber, Ersatzrad & Co. sowie einem Upgrade der Scheinwerfer mit LED-Lichtern stand auch die Bremse im Fokus. Sie hat die Hobby-Schrauber aber fast zur Verzweiflung gebracht, wollte partout nicht entlüftet werden. Dass dann beim Basteln unter Druck noch ein Zündstecker brach und der Kupplungszyylinder beschädigt wurde trug durchaus zur Torchlusspanik bei. Wie genau Max und Sven den 323i dann doch noch zum Laufen brachten, ist in der Ausgabe 2/2025 unseres Schwester-Hefts YOUNGTIMER nachzulesen.



Das Raab-Fahrwerk bringt den BMW auf ein völlig neues Level. Die Sperre sorgt für Traktion



Für Winterreifen werden 14-Zöller vom Schrott aufbereitet. Öl- und Ventil-Service sind Pflicht



Tagelang plagt Max und Sven das Entlüften der Bremse. Den Unterboden konservieren sie akribisch