Titelblatt NK 2-2018-pehl_BMW-Bavaria Journal 27.03.2018 12:17 Seite 97

BAVARIA-JOURNAL

Sektion Neue Klasse

NK-Limousinen / E3-Limousinen

2000 C/CA/CS / E9-Coupés

Unser Mitglied Volker Pehl hat uns diese Bilder von der Techno Classica Essen 2018 zur Verfügung gestellt.

ALPINA
3.0 CS ALPINA

BMW
50
Castrol
Castrol

50

50

CT 22
5 82

Frua_BMW-Bavaria Journal 28.01.2018 12:21 Seite 1

Bei BMW nicht bekannt

war ein Auto, das kurz nach der Eröffnung plötzlich auf der IAA auftauchte und einen BMW-Grill trug: das Frua-Spezialcoupé Glas 3000 V 8. Frua hat diesen Wagen in aller Heimlichkeit gebaut — vielleicht will er damit beweisen, daß er auch Autos von schlichter Schönheit bauen kann. Im Gegensatz zum überladenen Grill des vor zwei Jahren von Frua entworfenen Original-Glas hat das neue Coupé eine glattflächige Front mit Doppelscheinwerfern. In der Gesamtform besitzt es Ähnlichkeit mit dem Monteverdi-Coupé, das ebenfalls Frua gebaut hat. Ob Frua mit seiner Hoffnung auf eine kleine Serie bei BMW Gegenliebe finden wird, ist zweifelhaft. Denn BMW hat gerade erst viel Geld und Mühe in die Aufgabe investiert, die normale Ausführung des Glas V8 serienreif zu machen.

Auf der Internationalen Automobil - Ausstellung 1967 in Frankfurt stellte Pietro Frua dieses elegantes Coupé mit BMW-Niere vor. Er war 2 Jahre zuvor für das Design des GLAS 3000 verantwortlich und wollte nach der Übernahme von GLAS durch BMW Anschlussaufträge von BMW bekommen. Dies blieb ihm jedoch verwehrt.

Frua-2_BMW-Bavaria Journal 28.01.2018 12:23 Seite 1

Zur Geschichte dieses Fahrzeugs:

Pietro Frua hatte die Karosserie des GLAS 3000 V8 entworfen und einen Vertrag über Bau und Lieferung von 2.000 Karosserien abgeschlossen, von denen bis Ende 1966 nur 270 Stück abgerufen wurden. Durch die Übernahme von GLAS durch BMW wurde die Zusammenarbeit mit Frua schrittweise, aber zügig beendet. BMW versuchte zwar, den GLAS V8 in einer überarbeiteten Form und mit BMW-Logo anzubieten; von dieser Version konnten nur 318 Exemplare verkauft werden und die Produktion wurde dann eingestellt.

Für Pietro Frua und seine Zulieferer bedeutete dies einen existenzgefährdenden Einschnitt. Man vermutet, dass er mit diesem Entwurf die Firma BMW dafür gewinnen wollte, ihm einen neuen Entwicklungsauftrag für ein Coupé zu geben. Zu dieser Zeit entwickelte BMW bereits die Baureihe E9 und hatte kein Interesse an einer Zusammenarbeit mit Frua.

Frua stellte den damals rot lackierten Prototyp in den folgenden Jahren mehrfach, jedoch erfolglos, auf internationalen Ausstellungen vor.

Im Jahr 1971 wurde der Wagen in Andalusien zugelassen und verblieb dort die nächsten 20 Jahre. Anfang der 90-er Jahre wurde er in einer Kleinanzeige (!) zum Preis von 40Mio Peseten (entsprechend ca. 240 TEUR) angeboten, nunmehr in weißer Farbe.

1999 wurde der Wagen auf der Oldtimer-Messe MOTORépoca in Valencia an Diego Vera Alazán nach Andalusien verkauft.

Danach ging der Wagen an den spanischen Architekten und Oldtimer-Sammler Antonio Ignacio González Gil aus Galicien, der ihn später für 100'000 Euro wieder zum Verkauf anbot. BMW zeigte zwar im Jahr 2010 Kaufinteresse und besichtigte den Wagen, wegen der schlechten Substanz kam es nicht zum Kauf.

Der Madrider Händler Rafael Pueche stellte den Wagen im April 2013 auf der Techno Classica in Essen aus. Während des Transports verkaufte er den Wagen

am Telefon. Der neue Besitzer holte ihn in Essen schon am ersten Messetag ab, so daß er nur wenige Stunden zu sehen war.

Zwei Jahre später hatte der zwischenzeitlich restaurierte Wagen eine bläulich-silberne Metalliclackierung und eine rehbraune Lederinnenausstattung. Vermutlich war das die ursprüngliche Gestaltung.

Am 23. Mai 2015 wurde der Wagen von RM Auctions und Sotheby´s beim Concorso d'Eleganza Villa d'Este an der Villa Erba am Comer See mit einem Schätzpreis von 380'000 bis 480'000 Euro angeboten.

gk

Alpina-Geschichte-2. Partie-2_BMW-Bavaria Journal 10.02.2018 10:09 Seite 1

Die Geschichte von ALPINA

Teil 2

Wir werden in loser Folge die Geschichte von ALPINA im BMW V8 Journal vorstellen. Grundlage sind die von unserem Mitglied Klaus G. Schmidt zur Verfügung gestellten Veröffentlichungen zu diesem Thema in der nicht mehr existenten Zeitung **CLASSIC MOTORS**, Ausgaben 3-2008 und 2-2010.

Zeitgenössisches Prospektmaterial Alpina

Selbstverständlich ergab sich, dass bei einer solchen Leistung auch gründliche Fahrwerks-Modifikationen notwendig wurden. ALPINA gelang es dabei wie bei allen für die Straße bestimmten Modellen, trotz der unumgänglichen Straffung von Federung und Dämpfung einen durchaus brauchbaren Federungskomfort zu erhalten – keinesfalls selbstverständlich bei nachträglichen modifizierten Autos, bei denen der Komfort oft zugunsten der Fahreigenschaften auf kümmerliche Reste reduziert wird. Eine gründliche Fahrwerkserprobung ist für ein ausgewogenes Ergebnis Voraussetzung, und dabei geht ALPINA nicht weniger professionell zu Werke als die großen Hersteller: Der beste Kompromiss wird bei Dauerläufen auf Rennstrecken ermittelt. Im Falle des B7 Turbo gab es ein besonders aufwändiges Versuchsprogramm. Unter der Aufsicht von BMW und des TÜV musste der Turbo-ALPINA 10.000 Kilometer im Renntempo auf der Nordschleife des Nürburgrings zurücklegen, eine geradezu mörderische Übung, bei der Fahrwerk und Karosserie bis an ihre Grenzen beansprucht werden. Störungen: keine.

Über 260 km/h schnell war dieser BMW ALPINA, und er beschleunigte in weniger als sechs Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Mit einem Turbolader keine Kunst ? Wer so über das Aufladungsprinzip denkt, macht es sich zu einfach – wie auch viele Motorenbauer, die glaubten, die Montage einer Abgasturbine sei schon alles, um einen guten Turbomotor zu bauen.
Übersehen wird dabei oft, welcher Entwicklungsaufwand dahinter steckt, um eine optimale Regelung des Ladedrucks zu erreichen, um das elektronische Motor-Management abzustimmen – kurz, um einen Motor zu realisieren, der nicht die üblichen Turbo-Mängel wie Kraftlosigkeit im unteren Drehzahlbereich und ungestümes Einsetzen der Leistung bei Erreichen des vollen Ladedrucks aufweist.

ALPINA, seit 1983 beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg amtlich als Automobilhersteller registriert, trieb die Entwicklung der Aufladungstechnik immer weiter voran und zeigte damit, dass der mittlerweile über 20 Jahre alte BMW-Sechszylinder über ein ganz ungewöhnliches Potential verfügt. So eindrucksvoll der erste B7 auch gewesen sein mag, gewisse Schwächen waren auch ihm geblieben. Gemessen an dem gewaltigen Schub, den er bei höheren Drehzahlen entfesselte, wirke die Beschleunigung im unteren Drehzahlbereich eher bescheiden, die Leistungsentwicklung war noch längst nicht so gleichförmig wie etwa bei dem von BMW gebauten Vierventil-Sechszylinder, der ursprünglich für den Mittelmotor-Sportwagen M1 konzipiert worden war, später auch im M-Coupé der Sechser-Reihe und im M5 zum Einsatz kam.

Für den Nachfolger des B7 Turbo, der auf der Grundlage der aktuellen Fünfer-Serie E 34 entstand, gab es deshalb nur einen logischen Schritt nach vorn. Statt eines Turboladers mussten zwei vorgesehen werden. Grund: ein einzelner Lader muss relativ groß sein, um die gewünschte Leistung zu ermöglichen, seine daraus resultierende Massenträgheit lässt ihn nur langsam auf Touren kommen, weshalb der Fahrer beim Niederdrücken des Gaspedals immer den Eindruck hat, der Motor würde zunächst eine kleine Verschnaufpause einlegen, um dann, wenn der Ladedruck bei seinem Maximalwert angekommen ist, um so kräftiger loszulegen.

Diese für das exakte Dosieren der Leistung speziell auf nasser Straße nicht optimale Charakteristik lässt sich mit zwei kleinen

Alpina-Geschichte-2. Partie-2_BMW-Bavaria Journal 10.02.2018 10:10 Seite 2

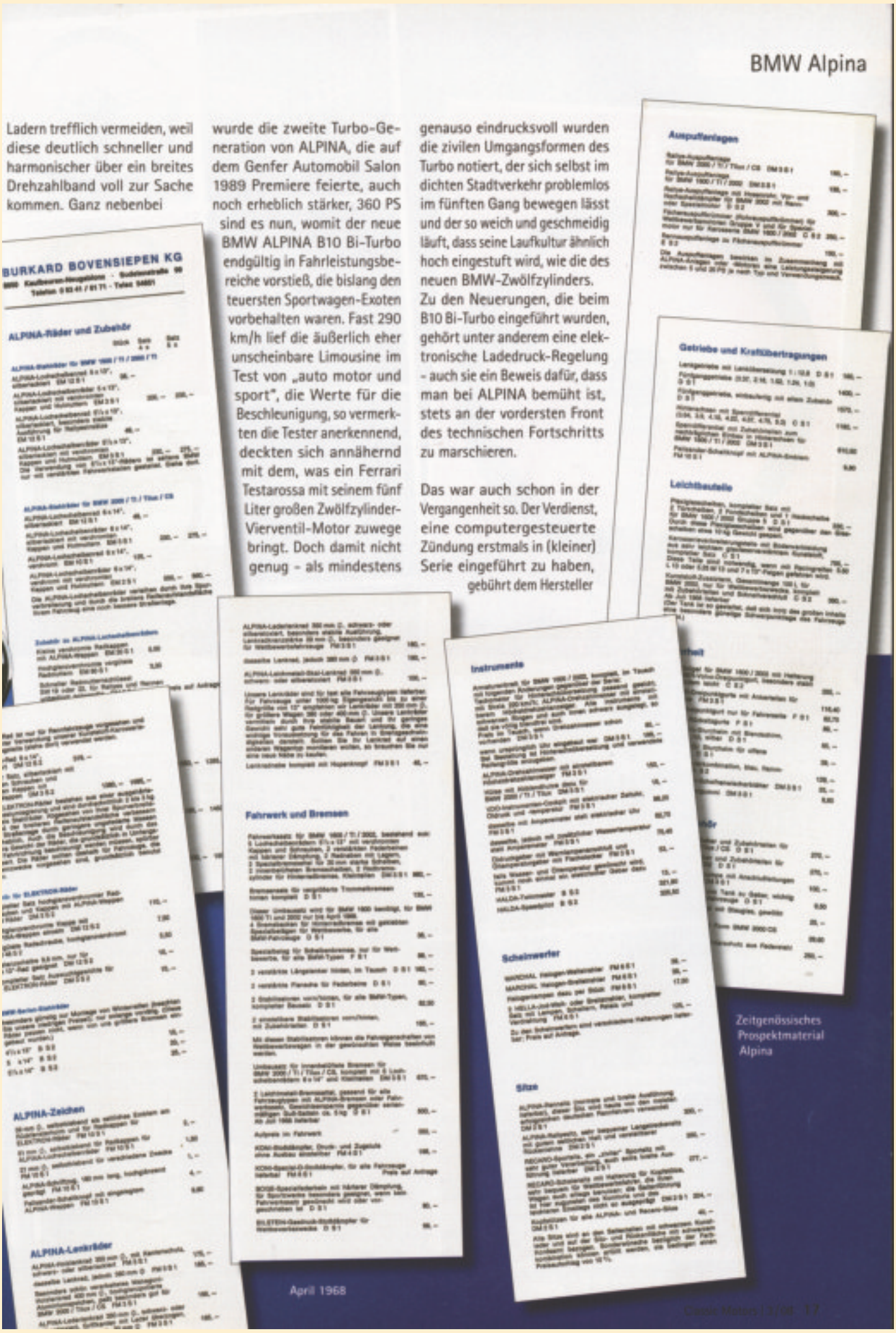
BMW Alpina

Ladern trefflich vermeiden, weil diese deutlich schneller und harmonischer über ein breites Drehzahlband voll zur Sache kommen. Ganz nebenbei

wurde die zweite Turbo-Generation von ALPINA, die auf dem Genfer Automobil Salon 1989 Premiere feierte, auch noch erheblich stärker, 360 PS sind es nun, womit der neue BMW ALPINA B10 Bi-Turbo endgültig in Fahrleistungsbereiche vorstieß, die bislang den teuersten Sportwagen-Exoten vorbehalten waren. Fast 290 km/h lief die äußerlich eher unscheinbare Limousine im Test von „auto motor und sport", die Werte für die Beschleunigung, so vermerkten die Tester anerkennend, deckten sich annähernd mit dem, was ein Ferrari Testarossa mit seinem fünf Liter großen Zwölfzylinder-Vierventil-Motor zuwege bringt. Doch damit nicht genug – als mindestens

genauso eindrucksvoll wurden die zivilen Umgangsformen des Turbo notiert, der sich selbst im dichten Stadtverkehr problemlos im fünften Gang bewegen lässt und der so weich und geschmeidig läuft, dass seine Laufkultur ähnlich hoch eingestuft wird, wie die des neuen BMW-Zwölfzylinders.
Zu den Neuerungen, die beim B10 Bi-Turbo eingeführt wurden, gehört unter anderem eine elektronische Ladedruck-Regelung – auch sie ein Beweis dafür, dass man bei ALPINA bemüht ist, stets an der vordersten Front des technischen Fortschritts zu marschieren.

Das war auch schon in der Vergangenheit so. Der Verdienst, eine computergesteuerte Zündung erstmals in (kleiner) Serie eingeführt zu haben, gebührt dem Hersteller



Alpina-Geschichte-2. Partie-2_BMW-Bavaria Journal 10.02.2018 10:10 Seite 3

Alpina-Geschichte-2. Partie-2_BMW-Bavaria Journal 10.02.2018 10:11 Seite 4

BMW Alpi

ALPINA, und als sich 1985 in der Bundesrepublik die Diskussion um die Einführung der Abgasreinigung mit Katalysator entspann, stellte ALPINA umgehend das gesamte Verkaufsprogramm auf Katalysator-Motoren um.

Auch dabei beschritten die Entwickler, heute unter der Leitung von Alois Wiesinger, nicht einfach bereits ausgetretene Pfade. Statt wie die Großserien-Produzenten Katalysatoren mit Keramik-Träger zu verwenden, setzten sie auf Kats, bei denen eine dünne Metallfolie als Träger für das eigentliche Katalysator-Material – Platin und Rhodium - dient. Die Vorteile sind gerade bei Hochleistungs-Motoren offensichtlich, weshalb sich dann auch Porsche für den Einsatz von Metall-Katalysatoren entschieden hat.

Das immer breiter gewordene BMW-Programm hat natürlich dafür gesorgt, dass auch die Produktpalette von ALPINA Ende der 80er/ Anfang der 90er Jahre stetig erweitert wurde. Als Einsteiger-Modelle fungierten die BMW ALPINA Automobile B3 2,7 in den Varianten Limousine, Cabrio und touring mit einem 204 PS starken 2,7 Liter Motor auf Basis des kleinen BMW-Sechszylinders M20. Dieser Motor hat auch eine ALPINA-Version des Z1-Roadsters beflügelt, - die auf 66 Stück limitierte Sonderserie BMW ALPINA RLE (Roadster Limited Edition) – der damit seinem sportlichen Habitus entsprechend angemessen motorisiert war. Nächste ALPINA-Stufe waren zwei Dreier-Limousinen mit Namen B6, ausgerüstet mit einem 3,5 Liter großen Sechszylinder, der 254 PS leistet, wobei der B6 auf Basis des 325i entstand, während beim B6S der BMW M3 die Grundlage bildete. Für BMW-Fahrer, die der größeren Fünfer-Limousine den Vorzug gaben, hatte ALPINA neben dem B10 Bi-Turbo auch noch ein etwas bescheideneres Angebot im Programm: Den B10 mit 3,5 Liter-Saugmotor, dem gleichen Triebwerk mithin, das auch im B6 verwendet wurde. Spitzenmodell schließlich war der BMW ALPINA B12 5,0 mit einer Leistung von 350 PS. 30 Prozent aller ALPINA-Kunden bestellten solch ein Auto, was bewies, dass der Trend zu höherer Leistung ungebrochen war. Mit diesem 5,0 Liter-Saugmotor wurde im übrigen auch das B12 Coupé auf Basis des 850i bestückt.

Text: AlpinaJordan

Zeitgenössisches Prospektmaterial Alpina

Alpina-Geschichte-2. Partie-2_BMW-Bavaria Journal 10.02.2018 10:11 Seite 5

CM Titelstory

Alpina Modell-Übersicht

1962 - 1972

BMW 1500-2000tii

ALPINA Anlage für BMW 1500
ALPINA Spezialmotor 2 Liter

1965 - 1970

BMW 2000C - 2000CS

ALPINA Spezialmotor 2 Liter

1966 - 1977

BMW 1502-2002tii

BMW ALPINA 1600 GT
BMW ALPINA 1600 RS
BMW 2002 ALPINA Spezial
BMW 2002ti ALPINA Spezial
BMW ALPINA A2
BMW ALPINA A3(Export)
BMW ALPINA A4
BMW ALPINA A5(Export)
BMW ALPINA A0

1967 - 1968

BMW 1600GT

ALPINA Spezialmotor 2 Liter

1968 - 1977

BMW 2500 - 3,3 Li

BMW ALPINA B1
BMW ALPINA B2
BMW ALPINA B2S
BMW ALPINA B3(Export)
BMW ALPINA B4

1968 - 1975

BMW 2500 CS - 3,0 CSL

BMW ALPINA B1
BMW ALPINA B2
BMW ALPINA B2S
BMW ALPINA B3(Export)
BMW ALPINA B4
BMW ALPINA 3,0 CSL

1972 - 1981

BMW 520 - 535i
E12

BMW ALPINA 520 A4
BMW ALPINA B2
BMW ALPINA B2S
BMW ALPINA B3(Export)
BMW ALPINA B4
BMW ALPINA B5
BMW ALPINA B8
BMW ALPINA B7 Turbo
BMW ALPINA B7S Turbo

1975 - 1983

BMW 320 - 323i
E21

BMW ALPINA A1/3
BMW ALPINA A2/3
BMW ALPINA A4/3
BMW ALPINA C1 2,3
ALPINA B6

1976 - 1989

BMW 628 - 635Csi
E24

BMW ALPINA 630 B2
ALPINA B7 Turbo Coupe
ALPINA B7S Turbo Coupe
BMW ALPINA 633Csi B8 Coupe
BMW ALPINA B9 Coupe
ALPINA B10 3,5 Coupe

1977 - 1986

BMW 728 - 735i
E23

BMW ALPINA B8

1981 - 1988

BMW 535i
E28

ALPINA B7 Turbo
BMW ALPINA B9
BMW ALPINA B10 3,5

1985 - 1991

BMW 323i - M3
E30

ALPINA C1 2,3
ALPINA C1 2,5
ALPINA C2 2,5
ALPINA C2 2,7
ALPINA B3 2,7
ALPINA B3 2,7 Allrad
ALPINA B6 2,7(Export)
ALPINA B6 2,8
ALPINA B6 3,5
ALPINA B6 3,5S

Alpina-Geschichte-2. Partie-2_BMW-Bavaria Journal 10.02.2018 10:11 Seite 6

ALPINA Motoren

Modell	ALPINA Motortyp	Hubraum	Leistung kW/PS	Drehmoment Nm	Zylinder	Produktionszeitraum
BMW 1502, 1602 (114)	A 0	1573	66/90 + 71/97	122	4	
BMW 2002/Touring (E10/E6)	A 1	1990	85/115	167	4	
BMW 320 (E21)	A 1/3	1990	88/120 + 92/125		4	
BMW 2002-2002ti (E10/E6)	A 2	1990	110/150	182	4	7/69 - 6/75
	A25	1990	121/165	192	4	
BMW 320 (E21)	A 2/3	1990	110/150	167	4	7/75 - 9/78
BMW 2002 (E10)	A 3	1990	121/165	192	4	
BMW 2002ti/ Touring	A 4	1990	113/153 + 118/160	182	4	11/70 - 5/76
BMW 2002tii/ Touring	A 45	1990	128/175	194	4	
BMW 320 (E21)	A 4/3	1990	114/155 + 118/160	182	4	5/76 - 5/86
BMW 520, 520i (E12)	A 4/520	1990	114/155 + 118/160	182	4	
BMW 2002, 520 (E10, E12)	A 5	1990	125/170		4	
BMW 2500,2800/2800CS (E3/E9)	B1	2788	151/205	270	6	5/71
BMW 2500-3,0Si	B 2	2985	169/230	265	6	2/71 - 7/79
BMW 2800CS-3,0CSi	B 2	2985	169/230	265	6	9/72 - 7/79
BMW 525-528i (E12)	B 2	2985	169/230	265	6	
BMW 3,0CSi, 525-528i (E12)	B25	2985	180/245	285	6	
BMW E3/E9/E12	B 3	2985	184/250	292	6	
BMW E3/E9/E12	B 4	2985	169/230	280	6	6/74
BMW 525 (E12)	B 5	2788	125/170	235	6	5/74
BMW 525 (E12)	B 5S	2788	132/179	245	6	
BMW 525-528i (E12)	B 6	2788	147/200	250		5/75
BMW 2500-2800CS					6	
BMW 528i(E28), 628CSi(E24/1)	B 6/1	2788	151/205	260	6	5/83 - 9/83
BMW 525,528,528i (E12) BMW 630CS,633CSi (E24) BMW 725/728/730/733i (E23)	B 8	3210	176/240	300	6	10/77 - 7/80
BMW 635CSi - Gruppe A	B 9/1 Gr. A	3475	235/330	330	6	83 - 87
C1 2,3	C 1 *	2316	125/170	210	6	4/80 - 7/83
B6 2,8	B 6	2788	147/200	248	6	11/78 - 8/81
B6 2,8	B 6	2788	160/218	265	6	9/81 - 1/83
C1 2,3/1	C 1/1 *	2316	125/170	225	6	8/83 - 11/85
C1 2,5	C 2/3 *	2494	140/190	235	6	10/86 - 7/87
C2 2,5	C 2 *	2552	136/185	246	6	7/86 - 11/86
C2 2,7	C 2/1 *	2693	154/210	267	6	4/86 - 7/87
C2 2,7	C 2/2 *	2693	150/204	265	6	4/87 - 7/87
B3 2,7	C 2/2 *	2693	150/204	265	6	8/87 - 6/92
B6 2,8/1	B 6/2	2788	154/210	270	6	3/84 - 7/86
B6 3,5	B 10/2	3430	192/261	346	6	11/85 - 7/87
B6 3,5	B 10/3	3430	187/254	320	6	8/86 - 7/87
B7 Turbo	B 7	2986	221/300	462	6	12/78 - 2/82
B7S Turbo	B 7S	3453	243/330	500	6	11/81 - 5/82
B9 3,5	B 9 *	3453	180/245	320	6	11/81 - 8/83
B9 3,5 (E 28)	B 9/1 *	3430	180/245	320	6	1/83 - 12/85
B7 Turbo/1	B 7/1	3430	221/300	501	6	4/84 - 7/87
B10 3,5	B 10 *	3430	192/261	346	6	7/85 - 12/87
B7 Turbo/1	B 7/3	3430	235/320	520	6	8/86 - 12/87
B7 Turbo Coupé	B 7	2986	221/300	462	6	12/78 - 2/82
B7 S Turbo Coupé	B 7S	3453	243/330	500	6	5/82 - 9/82
B9 3,5 Coupé	B 9 *	3453	180/245	320	6	7/82 - 11/82
B9 3,5 Coupé/1	B 9/1 *	3430	180/245	320	6	8/82 - 12/85
B7 Turbo Coupé/1	B 7/2	3430	243/330	512	6	4/84 - 8/87
B10 3,5 Coupé	B 10 *	3430	192/261	346	6	7/85 - 6/87
B7 Turbo Coupé/1	B 7/3	3430	235/320	520	6	10/86 - 6/88
B11 3,5	B 11	3430	184/250	330	6	1/87 - 9/87
B11 3,5	B 11/1	3430	176/240	310	6	1/87 - 9/87
B11 3,5	B 11/3	3430	187/254	325	6	10/87- 12/93

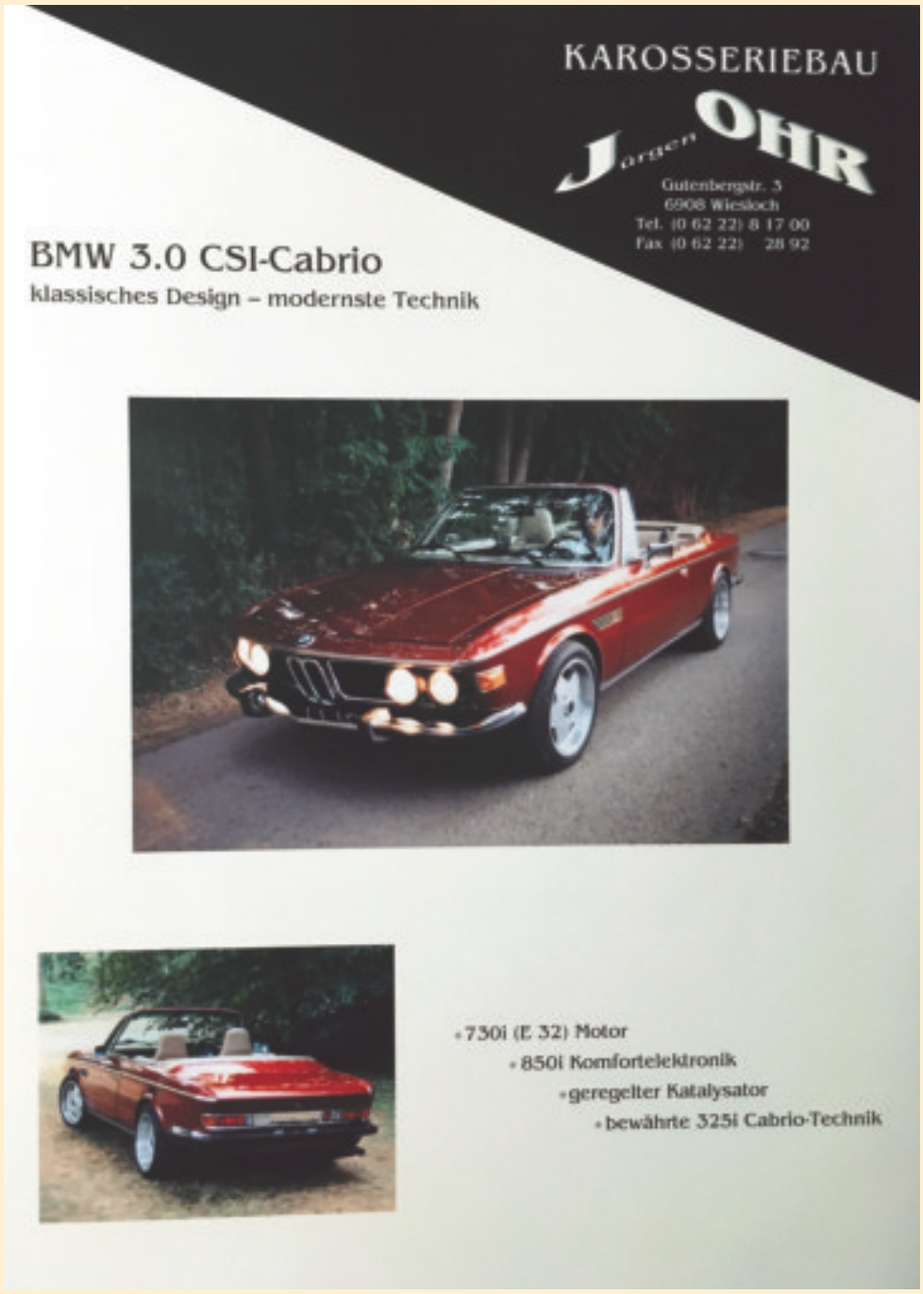
Diese Motoren wurden auch zur Nachrüstung angeboten.

E9-CAbrio Fa. Ohr_BMW-Bavaria Journal 19.04.2018 10:36 Seite 1

BMW E9 Einzelstück Cabrio-Umbau

In den Journalausgaben 4/2016 und 1/2017 haben wir bereits einmal über diverse Cabrioumbauten auf der Basis des E 9-BMW-Coupé berichtet.

Nun bin ich im Februar bei einem Barockengelliebhaber gewesen und konnte dort auch einen seltenen Cabrioumbau besichtigen. Die nachfolgenden Recherchen über die Clubszene ergaben, dass es sich um den Umbau des Karosseriebetriebes Jürgen Ohr in Wiesloch handelt. Hierzu gab es sogar einen Verkaufsprospekt, den uns ein Clubmitglied freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat.



Es scheint vermutlich ein Einzelstück geblieben zu sein, denn weitere Umbauten sind uns nicht bekannt.

Nachdem es bei BMW wohl zu keiner Zeit ernsthafte Entwicklungsgedanken zu einem E9-Cabrio gab, war die Szene auf sich gestellt. Dieser Freiraum wurde wohl häufiger genutzt, denn es sind einige Cabrios in der Szene bekannt.

So gibt es wohl auch mindestens 1, manche Informationen sprechen von 5 - 6 Umbauten, die bei Deutsch entstanden sein sollen. Zumindest ist ein blaues Cabrio existent. Diesem Deutsch-Aufbau wird nachgesagt, dass er zumindest einen „gewissen BMW-Segen“ gehabt haben soll.

Vielleicht finden sich einige Mitglieder in unseren Reihen, die über diese unterschiedlichen, aber doch gar nicht so seltenen Umbauten Material gesammelt haben. Betrachten wir doch alle Umbauten einfach als

„Salz in der Suppe“

und freuen uns daran.

W.N

E9-CAbrio Fa. Ohr_BMW-Bavaria Journal 19.04.2018 10:36 Seite 2

E9-CAbrio Fa. Ohr_BMW-Bavaria Journal 19.04.2018 10:36 Seite 3

Allensbach-BV_BMW-Bavaria Journal 18.04.2018 12:58 Seite 1

Allensbacher Oldtimer-Studie 2017/2018

15 Millionen Deutsche interessieren sich für Oldtimer

Berlin, 10. Februar 2018.

Rund 15 Millionen Menschen in Deutschland interessieren sich für Oldtimer-PKW und -Motorräder, was einem Anteil von 21,5 Prozent an der Bevölkerung über 18 Jahren entspricht. Das ist eines der vielen Ergebnisse aus der aktuellen IfD-Allensbach Oldtimer-Studie 2017/2018, die in diesen Tagen erschienen ist.

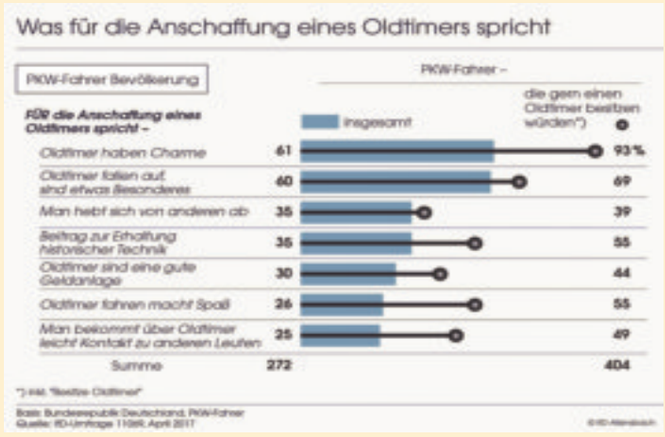
Laut der Studie sagen allerdings immerhin 65 Prozent aller PKW Fahrer, dass Oldtimer ein teures Hobby sind, welches sich nicht jeder leisten kann. Die Realität sieht aber anders aus: Der durchschnittliche Wert von Oldtimern liegt nach Angaben der Versicherungswirtschaft bei 20.000 Euro, und viele der zulassungsstärksten Klassiker – z.B. VW Käfer Mercedes W 123 und Porsche 924 – sind bereits für unter 10.000 Euro auf dem Markt erhältlich. Und es gibt überzeugende Argumente, die die Befragten für den Erwerb eines Klassikers anführen. 61 Prozent attestieren den Oldtimern Charme, und 60 Prozent sind der Meinung, dass ein solches Fahrzeug etwas Besonders ist, mit dem man auffällt.

In der Öffentlichkeit herrscht ein klares Bild zu Klassikern und ihren Besitzern. Mehr als 40 Prozent der Bevölkerung freuen sich, wenn sie einen Oldtimer auf der Straße sehen. Sie halten ihre Besitzer für Individualisten, die zur Erhaltung des technischen Kulturguts beitragen. 2 von 5 Pkw-Fahrern in Deutschland würden gerne einmal Oldtimer fahren, immerhin 20 Prozent gerne einen besitzen.

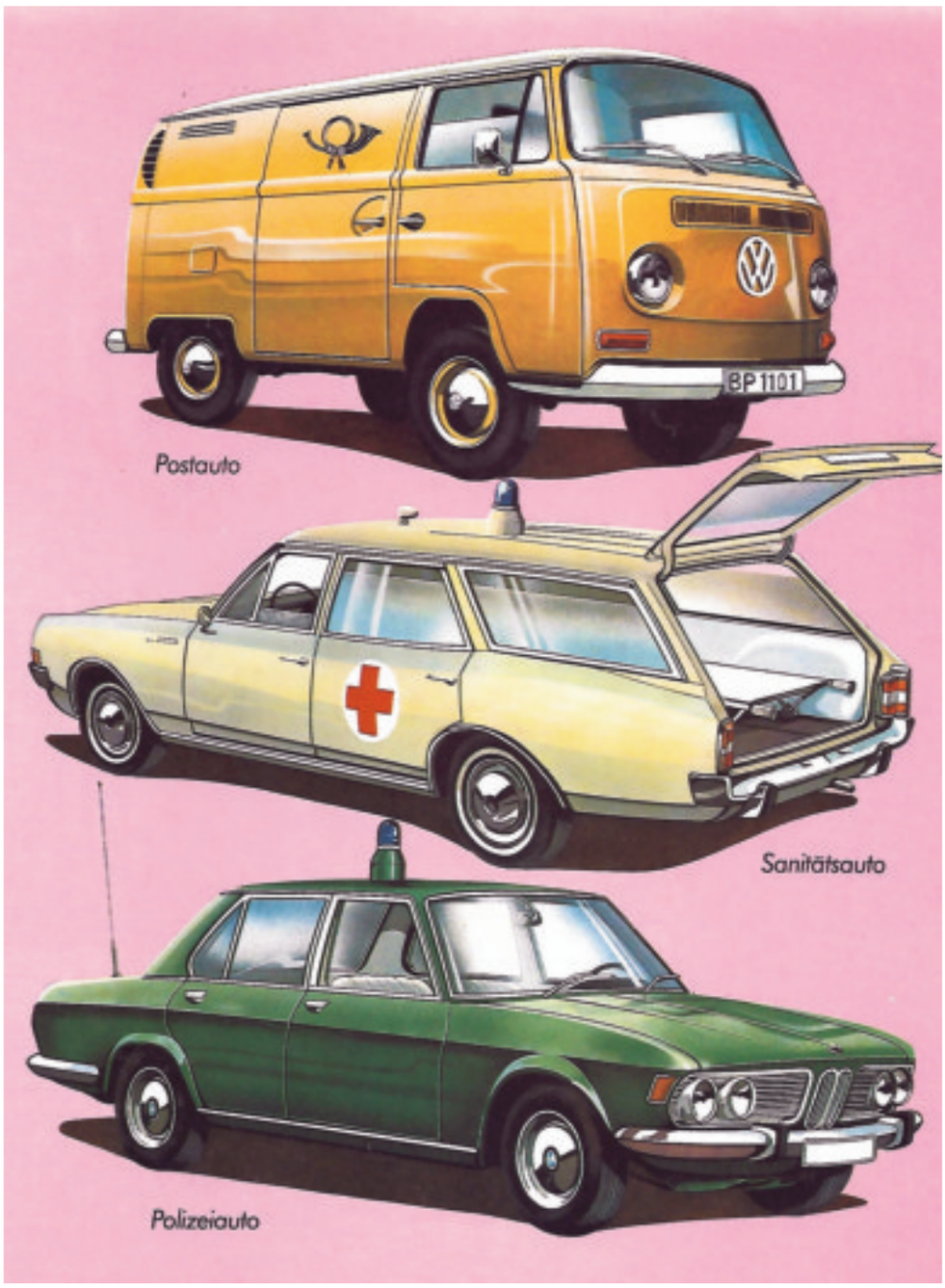
Der durchschnittliche Oldtimerbesitzer ist männlich (90,4 Prozent) und 54,7 Jahre alt. Er besitzt 1,6 Oldtimer, mit denen er im Jahr 1.740 km fährt. Über 20 Prozent sind in einem Oldtimer-Club organisiert.

Die nun bereits 5. Allensbacher Oldtimer-Studie seit 2008 untersucht im Auftrag der VF Verlagsgesellschaft mbH (Magazin Oldtimer Markt) das Oldtimer-Segment in Deutschland. Seit 2011 beteiligt sich der Verband der Automobilindustrie (VDA) an dieser Studie. Ursprünglich hauptsächlich als Medienanalyse geplant, hat sich die IfD-Allensbach Oldtimer-Studie zu einer der umfassendsten Untersuchung des Klassik-Markts entwickelt, die es weltweit gibt.

Quelle: VDA



Kinderbuch-1_BMW-Bavaria Journal 18.04.2018 12:08 Seite 1



Unser Mitglied Volker Pehl hat uns diese Bilder zugesandt und dazu geschrieben:

Ich habe ein altes Kinderbuch ausgekramt, was ich als Kind auch mal hatte.

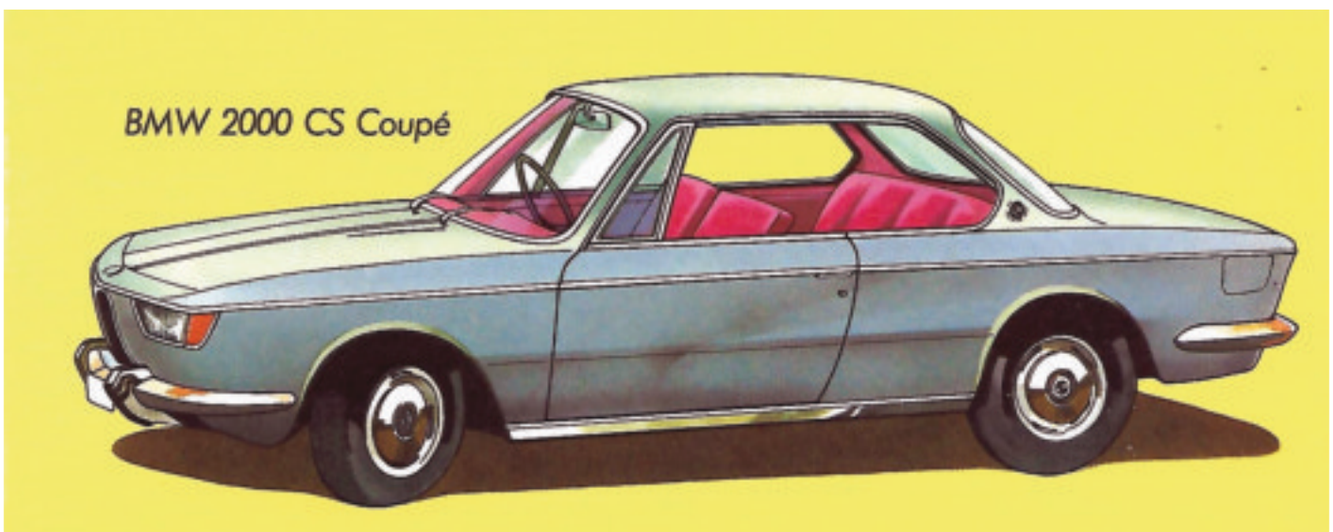
Es heißt

MEIN AUTOBUCH

und ist aus dem Kinderbuchverlag Pestalozzi-Verlag in Fürth.

Sehr schöne Abbildungen. Es stammt so aus der 1968er oder 1969er Zeit.

Solche Bücher waren geeignet, bereits Kinder mit dem Oldtimer-Virus zu infizieren.



Edelstahlauspuff E9-2_BMW-Bavaria Journal 04.04.2018 15:32 Seite 1

Edelstahlauspuff für BMW E 9

Von unserem Mitglied Volker Pehl erreichte uns dieses Angebot:

Sehr geehrter Herr Pehl,

wie soeben telefonisch besprochen, möchten wir interessierten Clubmitgliedern unsere Produktion von Edelstahlabgasanlagen für die Modellreihe E9 anbieten.

Die in Deutschland gefertigten Edelstahlauspuffanlagen sind nicht von Ries oder W&N, es handelt sich um eine Eigenentwicklung.

Wir können die Rohrstärke 60,3mm (außen) bei einer Wandstärke von ca. 1,6mm anbieten.

Für die Anfertigung einer gesamten Anlage , benötigen wir zur Verifizierung nochmals ein geeignetes Flammenrohr.

Referenzen aus anderen Foren:
https://forum.mercedesclub.de/index.php/Thread/16885-Quelle-f%C3%BCr-VA-Auspuffanlage/

https://forum.mercedesclub.de/index.php/Thread/8799-Edelstahlauspuff-lohnt-das/

https://pagodentreff.de/diskussionsforum/threads/dr%C3%B6hnender-edelstahlauspuff.1573/

Rückfragen nehme ich gerne unter
0163 96 78 171 entgegen.

Mit freundlichem Gruß
i.A. Georg Sobkowiak —
Kfz.-Teile für historische MB-Fahrzeuge
M. Sobkowiak
Westerwikstr. 32, 44379 Dortmund
Tel. +49 231 60 60 004
Fax. +49 231 60 60 005
www.theo-sobkowiak.de
info@theo-sobkowiak.de

Nachlese Maastricht_BMW-Bavaria Journal 25.04.2018 19:38 Seite 93

Bildernachlese von der Interclassic Maastricht 2017

Bilder: Reinhard Queckenberg

Der E9- und der E3-Club haben sehr schön den Stand der IAA zur Einführung der 6-Zylindermodelle vor 50 Jahren nachgestellt.