



22. April 2012
Ausgabe 64/17

SUNDAY RETRO CLASSICS® GAZETTE

- Rallye Raid in Marokko
- Dreckmann's Bücherecke
- Mit Retropromotion zur Mille Miglia



BMW M1

KURZNACHRICHTEN



TIPPS & TRICKS



JERSEY FESTIVAL



BMW M1

LEISTUNGS-SPRINTER DER 70ER JAHRE

1978 war es soweit. Der M1 wurde präsentiert und bis 1980 insgesamt 456 mal produziert, um die nötige Stückzahl zu erreichen, die für die Zulassung zum Rennsport nötig ist. Das M in dem Modellnamen M1 steht für Motorsport und in erster Linie wurde der BMW M1 für den Rennsport in der Gruppe-4 (Grand Tourisme) und in der Gruppe-5 (Spezial Produktionswagen), konzipiert. Für dessen Entwicklung und Produktion gründete BMW eigens die BMW Motorsport GmbH.

Sehen Sie hier das Video und lesen Sie mehr ...





Technisch bot der keilförmige und windschnittige M1 einige Neuheiten. Ein quer gelegter 2l Mittelmotor mit Abgas Turbolader, gelagert vor der Hinterachse, mobilisierte das Fahrzeug mit 277PS. Ein Motor der speziell für den M1 entwickelt wurde.

Die Karosserie ist auf einem Gitterrohrrahmen aufgebaut, um das Fahrzeug möglichst leicht zu halten. Zum Teil wurden Teile aus dem damaligen Serienwagen Programm verwendet.









Marktwertanalyse

BMW Deutschland (D)

Baujahr	1978 - 1981
Modell	BMW M1
Hubraum	3453 ccm
Leistung	277 PS
Karosserie	Coupé Italdesign
KBA TSN	000

Marktwerte

Jahr	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
2008	120.000 Euro	74.000 Euro	-- Euro
2009	123.000 Euro	75.000 Euro	-- Euro
2010	128.000 Euro	78.000 Euro	-- Euro
2011	131.000 Euro	80.000 Euro	-- Euro

Auktionen

Modell	Baujahr	Zustand	Auktion	Ort	Preis
BMW M1	1979	2-3	04.02.2011	Paris (F)	110.000 €
BMW M1	1980	2-3	15.08.2009	Monterey	89.040 €
BMW M1 Ex BMW Museum	1980	1-2	11.10.2010	Dubai	176.000 €
BMW M1	1981	2-3	14.08.2009	Carmel (USA)	103.460 €

Alle Notierungen im Bereich Marktwerte und Auktionen wurden nach bestem Wissen durch die Fachredaktion Marktwertanalysen ermittelt. Die Zustandsnoten 1 (sehr selten) und 5 (nicht fahrbereiter Zustand) wurden nicht ermittelt, da solche Fahrzeuge kaum oder äußerst selten gehandelt werden. Die ausgewiesenen Notierungen verstehen sich als Durchschnittswerte für das entsprechende Modell und können eine tatsächliche Wertermittlung durch einen GTÜ-Sachverständigen nicht ersetzen.

Sie benötigen eine Versicherungseinstufung oder ein Wertgutachten für Ihr historisches Fahrzeug? Ihr GTÜ-Sachverständiger ermittelt Ihnen gerne unter Berücksichtigung aller wertbeeinflussenden Faktoren den tatsächlichen Wert Ihres Kraftfahrzeuges und dokumentiert dabei alle technischen und wertbeeinflussenden Faktoren.



Technische Daten Cabriolet

Hubraum	3453 ccm
Bohrung & Hub	93,04 x 84 mm
Zylinderzahl	6 Mittelmotor
Verdichtungsverhältnis	9:1
Leistung bei 5500 U/min	277 PS
Max. Drehmoment b. 4000 U/min	-
Zylinderkopf	-
Ventilsteuerung	obenliegende Nockenwelle
Vergaser	-
Vorderradaufhängung	einzel
Kraftübertragung	5 Gang Getriebe ZF
Achsantrieb	hinten; einzel aufgehängt
Radstand	2560 mm
Spur vorne	1550 mm
Spur hinten	1575 mm
Länge	4360 mm
Breite	1520 mm
Gesamtgewicht mit Öl, Wasser und Kraftstoff	1300 kg
Beschleunigung 0 - 100 km/h	5,6 sec
Beschleunigung 0 - 160 km/h	- sec

KURZ NACHRICHTEN



BENTLEY BOY-RENNGESCHICHTE

Einem Bentley Boy namens Woolf "Babe" Barnato, gehörte früher einmal dieses Restaura-tions-Projekt, das ebenfalls auf der Historic's Auktion im Brooklands Museum verkauft wird. Drei Mal in Folge gewann Barnato das 24-Stunden-Rennen von Le Mans und W.O. Bentley lobte ihn als „besten Fahrer den wir je hatten“.

Zur Auktion kommt ein früher 3 ½ Litre Derby Bentley, der von Jack Barclay für Woolf Barnato bestellt worden war. Das Chassis wurde am 2. Februar 1934 ausgeliefert und mit einer Aluminium Karosserie versehen. Zwei Jahre lang fuhr der Renn-Crack den Bentley, bevor er sich dem Nachfolge-Modell 4 ¼ Litre widmete.

Viele der Instrumente und elektrischen Komponenten sind noch erhalten. Mit dem Auto wird auch der Vergaser, der Kühler und die Scheinwerfer P100 geliefert.

Ebenso wie der Motor gingen auch einige der Fahrzeugpapiere im Laufe der Jahre verloren. Die sichtbare Fahrgestellnummer am Auto stimmt überein mit dem Protokoll überein des Rolls Royce Enthusiasts Club Archive und Bentley Drivers Club.

www.historycs.co.uk





Die Oldtimer-Experten

Die Gutachten der GTÜ-Sachverständigen machen aus Ihrem Fahrzeug mit Geschichte einen anerkannten Klassiker. Ihren freundlichen GTÜ-Oldtimer-Experten finden Sie unter: www.gtue.de

RETROPROMOTIONINSIDE

MILLE MIGLIA - SCHAUEN, STAUNEN, GENIESSEN

Zu den ganz großen Oldtimer-Erlebnissen zählt die Mille Miglia, die vom 17.-20. Mai in Italien stattfindet. Die legendäre Veranstaltung ist selbst dann ein Highlight, wenn man nur als Zuschauer hinfährt – schließlich ist Norditalien für Genießer immer eine Reise wert. RETRO CLASSICS Reisen organisiert in die-

sem Jahr erstmals eine Tour zur Mille Miglia vom 17. Mai bis 20. Mai 2012. Die Anreise an den Standort Sale Marasino, einem kleinen Ort am malerischen Lago d'Iseo erfolgt – mit oder ohne Oldtimer oder Youngtimer – auf eigener Achse am Mittwoch 16.5.2012. Bei einem gemeinsamen Abendessen lernen



sich die Teilnehmer kennen. Am nächsten Tag geht es nach Brescia auf die Piazza della Loggia. Hier ist die Abnahme der 360 teilnehmenden Oldtimer, die aus der ganzen Welt nach Norditalien kommen, um an der Mille Miglia mitzufahren. An der Viale Venezia starten am selben Abend die Mille Miglia-Fahrer Richtung Rom. Während sich der Oldtimer-Tross über Pafdua, Ferrara, Ravenna auf große Fahrt macht, haben die Reisetilnehmer Gelegenheit die Sammlung

eines privaten Automobilsammlers oder das Mille Miglia Museum zu besuchen. Der Samstag steht wieder ganz im Zeichen der Mille Miglia. Bei Barberino di Megello nördlich von Florenz passieren die Mille Miglia Fahrer auf dem Rückweg nach Brescia am frühen Nachmittag den Futapass und den Raticossa Pass. Während eines gemütlichen italienischen Picknicks im Grünen haben die Reisetilnehmer viel Zeit, die vorbeifahrenden Oldtimer zu genießen. Am Abend werden die Mille Miglia Fahrzeuge in Brescia zurück erwartet. Die Strapazen und das Glück sind den Fahrern in jedem Jahr deutlich anzusehen. Ein wahres Erlebnis am Ziel mit dabei zu sein. Am Sonntag 21. Mai erfolgt die individuelle Abreise Richtung Deutschland.

Kosten pro Person: 4 Übernachtungen im 4 Sterne-Hotel (680 Euro) oder im 2-Sterne-Albergo (480 Euro), Verpflegung mit regionaler, lomardischer Küche in ausgewählten Lokalen (ohne Getränke). Weiterer Service möglich: Buchung der Fluganreise und Transfer, Stellung eines Oldtimers ab/bis Stuttgart, Verlängerungen der Reise,

Begrenzte Teilnehmerzahl:

maximal 10 Fahrzeuge

Buchungen:

info@retropromotion.de

Tel: 07159 / 92 78 09







AUSSTELLUNG

DAS AUTO ALS SKULPTUR

Es gilt als des Menschen liebster Spielzeug - das Auto. Als Kultobjekt und Symbol für individuelle Freiheit ist es das Medium der Mobilität par excellence sowie Ausdrucksträger für Lifestyle und Luxus. Bis zum 4. Juli zeigt das Kunstmuseum LENTOS in Linz „Car Culture – Das Auto als Skulptur“.

Lesen Sie hier mehr ...





Folke Köbberling / Martin Kaltwasser
Crushed Cayenne, 2008
Galerie Anselm Dreher, Berlin
Foto: maschekS.
© VBK, Wien 2012

Fabrizio Plessi
Wasserwagen, 1981
ZKM | Karlsruhe
Foto: maschekS.



Ausstellungsansicht
CAR CULTURE. Das Auto als Skulptur
LENTOS Kunstmuseum Linz
Foto: maschekS.



Erwin Wurm
Renault 25/1991, 2008
Courtesy Galerie Thaddaeus Ropac,
Paris, Frankreich
Foto: maschekS.
© VBK, Wien 2012



KURZ NACHRICHTEN



DER ERSTE AUS DER BULLI-WERKSTATT

AUTOR: Oliver Kammern Oldtimer-TV

Mit einem T2 Camper aus dem Jahr 1972 hat der erste VW-Bus die Bulli-Werkstatt verlassen, in der Volkswagen direkt im Nutzfahrzeug-Werk Hannover historische Fahrzeuge der Marke im Kundenauftrag restauriert. Der erste Bulli war schon vor der offiziellen Eröffnung vor zwei Wochen in Arbeit und ist jetzt fertig geworden. Den T2 Camper aus dem Jahre 1972 hatte die

Romantik Hotels & Restaurants AG anlässlich ihres 40-jährigen Bestehens in Auftrag gegeben. Das Fahrzeug wurde in Hamburg von Andreas Meurer, Leiter Kommunikation Volkswagen Nutzfahrzeuge (I.) an Roland Zadra, den Vorstandsvorsitzenden der Hotel- und Restaurantkette, übergeben.

DIE MERCEDES CLASSIC TRUPPE

AUTOR: Valery Reuter Oldtimer-TV

Bei Mercedes-Benz Classic gab es Veränderungen. Seit dem 1. März 2012 hat Klaus Reichert (r.) die Leitung des Classic Center in Fellbach übernommen. Er ist profunder Kenner unter anderem der Themenfelder Service und Ersatzteile, die er im Unternehmen auf verschiedenen Führungspositionen betreut hat.

Jürgen Wittmann (m.) leitet seit 2008 den Bereich Archive und Sammlung. Zuvor hat er im Unternehmen ebenfalls verschiede-

ne Positionen in der Kommunikation bekleidet.

Robert Wägerle (l.) ist Leiter des Mercedes-Benz Museums. Er hat diese Funktion im Dezember 2010 nach mehreren Stationen in der Mercedes-Benz Kommunikation übernommen.

Seit 2006 leitet Michael Bock (v.) Mercedes-Benz Classic und ist zugleich Geschäftsführer der Mercedes-Benz Museum GmbH.



RENNFESTIVAL

PALMEN, DRACHENBÄUME UND OLDTIMER

Der Golfstrom bringt das milde Klima nach Jersey und lässt so selbst Palmen und Drachenbäume in freier Natur gedeihen. Gleich drei Motor Events finden auf der sonnenreichsten Britischen Insel während des letzten Mai-Wochenendes statt. Ein Oldtimer-Festival mit Renn-Charakter, ein fröhliches Treffen im Park und eine Tour über die 118 qkm große Insel. Drei Tage Oldtimer-Erlebnis satt, für die Automobil-Enthusiasten auch vom Festland anreisen.

Lesen Sie hier mehr ...









KURZ NACHRICHTEN



SCHWARZWALD CLASSIC DAYS

Wie schön der Südschwarzwald ist, erleben die Teilnehmer der 24. Schwarzwald Classic Days, die Internationale Oldtimer-Rallye des DAVC Südbaden vom 11.-13. Mai. Über 100 Oldtimer nehmen in diesem Jahr teil und fahren gemütlich nach Roadbook an diesen drei Tagen durch das Dreisamtal über verschwegene Sträßchen zu den schönsten Aussichtspunkten. Wer „nur“ schauen will hat dazu Gelegenheit an folgenden Orten: In Kirchzarten stellen sich

die Teilnehmer um 8:30 Uhr am Kurhaus auf. Ab 9:15 wird gestartet mit Vorstellung der Fahrzeuge. Am Schluchsee können die historischen Pretiosen auf Rädern dann zur Mittagsrast ab 11:35 bewundert werden. Am Sonntag zur Mittagsrast in Bötzingen am Kaiserstuhl gibt sich nochmals die Gelegenheit zum Staunen.

www.davc-suedbaden.de



FRAZER-NASH BMW ... DAS GROSSE PROJEKT

Sie sind handwerklich begabt und haben für kommenden Winter noch nichts vor? Bei der Auktion Historics im Brooklands Museum, die am 26. Mai stattfindet, wird ein einzigartiger Frazer-Nash BMW versteigert. Die bewegte Firmengeschichte zeigt sich speziell in diesem Fahrzeug. Das Restaurationsprojekt, das „with no reserve“ (ohne Mindestgebot) aufgerufen wird, ist der einzige 320 2 Litre Four Door Saloon, der jemals von Bertelli gebaut wurde. Das BMW Chassis Nr. 90813 war im Jahr 1937 importiert worden mit dem Ziel einen Pro-

totypen zu fertigen, der ab 1938 in Serie gehen sollte. Obwohl das Marketing Material schon fertig war, kam es nie zu einer Vorstellung des Wagens, der original mit einem damals fortschrittlichen Bertelli 320 Motor ausgestattet war. Derzeit ist der Frazer-Nash BMW in „Scheunenfund-Kondition“ und wir ohne Motor, Getriegehäuse und Zahnstange angeboten. Der Rest des Fahrzeuges wie Instrumente und Innenausstattung sind noch original erhalten, benötigen aber ebenfalls eine Total-Restaurierung. www.historics.co.uk.de



WÜSTENFIEBER

DURCH DIE WÜSTE NACH MARRAKESCH

Von Bordeaux bis Marrakesch führt die Babyboomer's Adventure Raid Auto. Nichts für schwache Nerven, denn in Marokko geht es richtig zur Sache und Fahrer wie Fahrzeug werden aufs Höchste beansprucht. Durch tiefe Wasser, ausgespülte Canyons, staubige Wüsten führt die Route auch zu den schönsten Städten Marokkos. Neben dem Auto ist das Alter der fahrenden Crew von Wichtigkeit für die Teilnahme. In die Kategorie Babyboomer fallen die Geburtsjahrgänge bis 1965, gefolgt von den Babyboomer/Juniors ab 1965 und der Kategorie Youngtimer ohne Limit. Auf der Strecke geht es aber nicht um Geschwindigkeit, sondern um eine Fahrt nach Roadbook. Bei der vierten Auflage dieses Raid sind auch Experten wie Claude Marreau, der Sieger der Rallye Paris-Dakar 1982, Doumé Hordel, Philippe Daniel und sein Datsun 240 Z wieder mit dabei.

Termin 13. Bis 24. Mai 2012.

www.babyboomers-adventure.com





REKORDVERSUCH

Hunderte von Oldtimern waren trotz des schlechten Wetters an den Hockenheimring gereist, um im Rahmen der „Bosch Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“ auf der Rennstrecke des Hockenheimrings den Guinness Weltrekordversuch „Das grösste rollende Automobile Museum der Welt“ aufzustellen. Trotz aller Mühen hat es nicht geklappt. 814 Fahrzeuge mit einem Alter von über 30 Jahren waren da, mindestens 949 Oldtimer hätten es sein müssen, um den bestehenden Rekord zu knacken. Rund 300 vorangemeldete Teilnehmer kamen nicht aufgrund der schlechten Wetterprognose. Veranstaltungsleiter Wolfgang Huter: „Wir werden den Rekord natürlich nicht aus den Augen verlieren. Der grosse Zuspruch an begeisterten Teilnehmern weit über die Grenzen der Region hinaus hat uns gezeigt, dass wir es nächstes Jahr schaffen könnten.“

www.hockenheim-historic.de







DIE GESCHICHTE EINES HEIMLICHEN HELDEN

AUTOR: Valery Reuter Oldtimer-TV

Der Name Keiper mag nicht jedem gleich in den Sinn kommen, wenn er an Autos denkt. Doch eng verbunden mit der Historie des Automobilzulieferers Keiper ist auch der Name Recaro. Der Name klingt in den Ohren vieler Autofans, wenn sich erinnern an die begehrten Sportsitze, die in den 70ern in den heutige Oldtimer eingebaut waren. Heute ist Recaro nach wie vor im Geschäft und eines der innovativsten Unternehmen auf ihrem Gebiet. Die lange Story von Keiper und Weggefährten gibt es jetzt nachzulesen im Buch „In Bewegung“.

Lesen Sie mehr und sehen Sie hier das Video ...



Als die beiden Enkel von Fritz Keiper, Friedrich-Wilhelm und Ulrich Putsch, im Jahr 1962 die Unternehmensleitung übernahmen, lasteten die Produkte Lehneinsteller, Fensterheber und Verdeckmechanismen die bestehenden Produktionsstandorte Remscheid und Mannweiler/Pfaff zu weitestgehend aus. Wachsende Abrufe der deutschen und der ersten ausländischen Kunden erforderten allerdings die Ausweitung der Fertigungskapazitäten für die Einzelteilherstellung sowie der Montageeinrichtungen. Wachstum und damit eine positive Entwicklung für Firma und Mitarbeiter waren ohne einen solchen Schritt nicht möglich. Da die Rahmenbedingungen in der Nähe des Stammwerkes Remscheid nicht ideal waren, musste ein neuer Produktionsstandort gesucht und geplant werden.



Waffen und international

men kamen, mag ein Zufall gewesen sein. Dieser Zufall hat jedoch mein weiteres Leben entscheidend mit bestimmt.

Taumel serienweise

Das neue Taumel-Prinzip war nicht ganz einfach mit „Leben“ zu erfüllen. Schließlich bewegte sich die Keiper-Truppe mit dieser Idee auf Neuland. Technologien, Verfahren und Werkstoffe mussten gefunden, modifiziert, angepasst, ausgetestet und tauglich für die Herstellung der Produktzeile und der Endmontage erarbeitet werden. Die Basisarbeit war zu diesem Zeitpunkt im Werk Remscheid recht weit fortgeschritten, und Rockenhausen übernahm mit einer doch recht jungen Mannschaft und entsprechenden „Ent-



Mein Wag

auf einer kurzen Strecke von wenigen Kilometern. Es geht immer bergauf und bergab und wird nicht gut. Das war für mein Kleinauto dann strecke der Wagen mit tödlicher Sicherheit, Strecken verwendete, die nur geringe Steigung hatten. Im Übrigen lief er im kleinen Gang in einem so langsamen Tempo, dass man ohne große Mühe nebenher gehen konnte. Die Sitzweiche hatte, dass außer dem Fahrer noch eine erwachsene Person und ein Kind Sitzgelegenheit bald eingestellt, denn meine Frau fuhr nicht mehr mit, erstens wegen den Pannen, die wir fast regelmäßig hatten, und zweitens, weil er etwas zu primitiv aussah, und hauptsächlich aber wegen den vielen Zuschauern, die sich ansammelten, wenn ich unterwegs reparierte.

te und viel später nach Hause kam, als wenn er von Remscheid aus die Bahn oder die Elektrickrückwärts das kurze Stück den Berg hinunterlaufen und stellte ihn seitlich am Berg hinunterfahren am nächsten Tag abschleppen und reparieren zu



Die erste Mannschaft: Belegschaftsversammlung der Beschäftigten Fritz Keiper Anfang der 1930er Jahre.

Als Sänger war ich Mitglied im Remscheid-Hästener Gesangsverein, und da passierte es, dass der in Solingen wohnhafte Dingent abends nach Schluss der Probe auf dem schnellsten Wege nach Solingen zurück musste. Da kein anderes Vereinsmitglied ein Auto besaß, bat mich der Dingent, ihn doch mit meinem Auto nach Solingen zu bringen. Ich hatte erst abgelehnt, indem ich ihm meine Bedenken vorbrachte, denn, um nach

lassen. Da ich ihn aber für meine Geschäftsfahrten trotz allem gebrauchte, war er mehr in der Reparaturwerkstatt als in der Box.



Wenig zuverlässig: Fritz Keipers erstes Auto

meine Verdecke und darüber hinaus Automobiltürschamere und Türschlösser.

Um diese Zeit entwickelte sich in Deutschland der Bau von Kleinautos in erheblichem Maße, denn mancher benötigte einen Personenzweiger, hatte aber für einen großen Wagen nicht das nötige Geld. Verschiedene Fabriken, die sich vorher mit dem Bau von Autos befasst hatten, nahmen den Bau von Kleinautos auf und erhofften sich damit ein gutes Geschäft. Aber die meisten sahen sich enttäuscht. So auch eine Firma in Köln-Ehrenfeld, die ein ganz kleines 2/8 Auto konstruiert hatte, das auch schon auf den Markt gekommen war. Der finanzielle Erfolg blieb aber aus, weil es sich um eine Fehlkonstruktion handelte. Wohl lief er auf der Ebene ganz gut und er den Berg hinunter, aber mit den Steigungen wurde er schlecht fertig. Ich lieferte auch für diese Firma Beschläge, insbesondere aber Verdecke, und als die Firma gegen Ende des Jahres 1924 ihre Zahlungen einstellte, hatte ich eine Forderung von stark 2.000 RM, die ich schon fertig in der Lagerhalle, und es gelang mir noch rechtzeitig, für diese Forderung ein Kleinauto zu erhalten. Der Einfahrer der Firma überführte mir den Wagen nach Remscheid-Hästen, und ich

Inzwischen hatte sich die Mark erheblich entwertet, und entsprechend dieser Entwertung stiegen die Warenpreise. Dies verschärfte sich noch in den Jahren 1922 und insbesondere 1923. Es war aber auch jetzt klar zu übersehen, dass der Einscheibebrief, den ich am Neujahrstag 1916 erhielt, kein Unglück, sondern ein Glück für mich war, denn mein gesamtes Vermögen, das vor der Gründung meines Geschäftes, teilweise in Hypotheken, in Reichsanleihen, in Obligationen, Aktien und dergleichen angelegt war, musste ich schon im Jahre 1919 restlos flüssig machen und für die Bezahlung des Wohnhauses, der Grundstücke,

Perfekt im Detail. Überzeugend in der Funktion:



MOBILTECHNIK



KEIPER PRODUKTE MIT SYSTEM

KEIPER AUTOMOBILTECHNIK GmbH & Co. KG D-5630 Remscheid 14, Büchelstraße 54-58

Martin Putsch
Referer Keiper
en Jahren 1920 bis 1911

Zeilen des Wirtschaftswunders

der Stuttgarter Augusterstraße keinerlei Ausdehnungsmöglichkeiten bietet, hat Recaro 1967 und 1968 zwei Produktionshallen in Schwäbisch-Hall errichten lassen, rund 80 Kilometer nordöstlich der Landeshauptstadt. Die Investition zahlt die Familie Reutter und ihre 380 Mitarbeiter allerdings nicht aus. Der verloren gegangene Großauftrag von Opel, der Preisdruck durch Konkurrenz zu Keiper, die sich mit dem „Taumel“ zu das Leben immer schwerer, „Annäherungsversuche“ zwischen Keiper und Recaro haben bislang zu keinem Ergebnis geführt, Preisverhandlungen mit der Autoindustrie sind durch die „Mitwirkung“ der Stuttgarter mit ärgerlichen Einbußen zwischen inzwischen, Versäumnissen der Vergangenheit auszugleichen. Denn Keiper hat jahrelang vor allem auf die Rationalisierung seiner Fertigung gesetzt, und dabei sind Entwicklung und Konstruktion etwas ins Hintertreffen geraten. Aber mehr und mehr erarbeitet man sich auch technologische Vorteile. Bei Recaro, erinnert sich Hans-Jürgen Honecker, werden zu dieser Zeit



Weiteres Wachstum: Das Recaro-Werk in Schwäbisch Hall, das zunächst von Keiper übernommen wurde, um später Standort des Fluggaststuhlsbereichs zu werden.



Ein neues Geschäft: erster Sportsitz von Recaro

Erst im Frühjahr 1969 kommt Bewegung in die erstarre Beziehung zwischen den beiden Firmen. Die Remscheider verhandeln zu diesem Zeitpunkt mit der Textilmaschinenfabrik Schlafhorst in Mönchengladbach über einen Auftrag im Umfang von, so heißt es damals, 12 Millionen D-Mark pro Jahr (der am Ende gar nicht zustande kommt). Weil es Keiper an der notwendigen Fertigungskapazität mangelt und weil man um bemüht ist, bietet man Recaro an, den Auftrag zu übernehmen. Das angestrebte Recaro-Management indes zeigt kein Interesse. Es zieht am Ende den Verkauf an Keiper vor. Auf der 44. IAA,

**NEW
PRODUCT**



Erhältlich sind die DVDs „Grundlagen der Blechbearbeitung 1“ & „2“ und „Grundlagen des MIG/MAG Schweißens“ mit ca. 60 Minuten Filmmaterial für 39,99 Euro ab sofort auch bei Amazon.

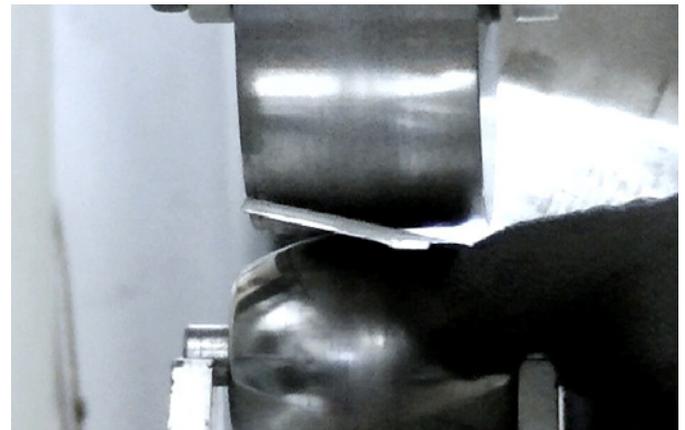
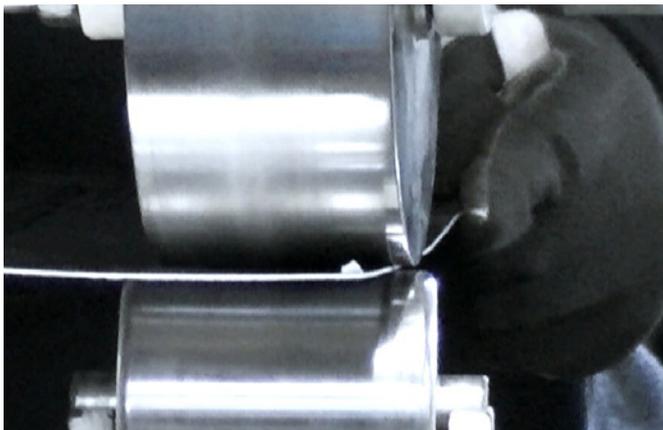
Zusätzlich finden Sie dort die DVDs unserer Sammleredition „Legenden Erwachen“, mit Fahrzeugen italienischer, britischer, internationaler und deutscher Hersteller.



**HIER FINDEN
SIE ALLE
UNSERE
PRODUKTE
AUF
AMAZON**



BLECHARBEITEN KONKAV & KONVEXE FORMEN Teil 3



Konkav oder konvex geformte Karosserieformen erscheinen sehr schwierig in der Nachfertigung. Doch sind solche Formen auch aus einem Flachblech formbar.

Die konkav und konvexe Wölbung entsteht durch einfaches Strecken des Materials. Nur darf nicht das gesamte Blech gestreckt werden. Das Flachblech wird in drei Zonen aufgeteilt. Einen Mittelstreifen und zwei Randbereiche. Nur die Randbereiche werden bearbeitet. In der letzten Folge zu diesem Thema zeigten wir die Umformung des Blechs mittels des Hammers. In dieser Folge kommt das Englische Rad zum Einsatz.

Mit einer flachen Rolle wird der äußere Randbereich gerollt. Dadurch dehnt sich das Blech

in diesem Bereich und es kommt zu einer leichten Wölbung. Wechselt man nun die untere Rolle und setzt eine runde Rolle ein, wird das Blech partiell noch stärker gestreckt und wölbt sich entsprechend mehr. Durch das Führen des Bleches während des Streckens entsteht die eigentliche Konkave Form. Die Konvexe Gegenform wird durch das übermäßige Strecken im Randbereich des Blechs erzeugt. Das Blech wird so lange gerollt und gestreckt, bis die gewünschten Wölbungen erzeugt sind. Deutlich erkennt man die negative und hohlförmige Wölbung des Ersatzblechs.

Sehen Sie hier das Video und lesen Sie mehr ...



RUNDFAHRTEN FÜR BMW FANS

Mit Beginn der Oldtimer-Saison starten auch die BMW Museum Stadtrundfahrten wieder, die zu den wichtigsten BMW-Sights (BMW Museum, BMW Welt, BMW Werk, BMW Group Classic Sammlung, BMW Markenschau fenster Lenbachplatz) und vielen Münchner Sehenswürdigkeiten führen - Chauffeur ist inklusive. Je nach Verfügbarkeit und Wetterlage finden die Stadtrundfahrten mit Oldtimern aus den 1930er-Jahren, wie dem BMW 326 Ka-

briolett und BMW 335 Kabriolett, sowie aus den 1950ern im BMW 502 statt. Die limitierten Stadtrundfahrten mit BMW Klassikern finden an ausgewählten Terminen zwischen April und Oktober 2012 jeweils um 11:00 und 15:00 Uhr mit einer Dauer von ungefähr drei Stunden statt. Starttermin: Sonntag, 22. April. Preis: 120,00 Euro pro Sitzplatz

www.bmw-museum.de

IMPRESSUM

Ein Produkt der:
Classic Media Group
Effnerstr. 106
D - 81925 München
+49 (0)89-91049251

Verantwortl.i.S.d.
Pressegesetzes:
Désirée Rohrer
presse@oldtimer-TV.com

Erscheinungsweise:
wöchentlich
Auflage: 20.000

MEDIADATEN

Hergestellt für Retro Promoti-
on GmbH

Chefredaktion:
Kay MacKenneth

Anzeigen-Kontakt
presse@retropromotion.com
Tel. +49 (0)7159/800 698