

BMW *Klassik*

Ausgabe 2
Herbst/Winter 2018

LEBEN MIT BMW AUTOMOBILEN



Deutschland € 6,90
Österreich € 7,80
Schweiz CHF 10,90
Luxemburg € 8,20
Belgien € 8,20
Niederlande € 8,20



BMW **M1**

Damals seiner Zeit voraus,
heute sündhaft teuer

BMW E46
**Plädoyer für das
3er-Coupé**

BMW TURBO
**Der Technologie-
träger von 1972**

BMW 700
**Klein, fein und
mit Heckmotor**

ALLER ANFANG IST SCHWER

Nicht jede Geburt ist einfach. Aber jetzt ist das Baby da und wohlauf. Wir werden es gemeinsam großziehen

Fertig ist die zweite Ausgabe von „BMW Klassik“. Nummer eins war bereits ab dem 14. März dieses Jahres im gut sortierten Zeitschriftenhandel zu haben. Acht Tage später hat der MO Medien Verlag im Rahmen der Retro Classics, auf dem Stand des Stuttgarter Ablegers der BMW Group Classic, sie offiziell präsentiert. Der Zuspruch, gleichermaßen erfreulich wie ermutigend, war Ansporn genug, allen Fans und Freunden der Marke BMW weiterhin interessante Lektüre zu bieten.

Die Erstausgabe von „BMW Klassik“ wurde nicht nur in diversen Foren heiß diskutiert und erhielt sowohl positive als auch negative Kritik – sprich Lob und Tadel. Viele Leser meldeten sich bei mir persönlich (siehe Leserbriefe ab Seite 92) per E-Mail in der Redaktion. Dafür bedanke ich mich sehr herzlich. Was gut ist, kann immer noch ein bisschen besser werden. Und aus dem einen oder anderen Fehler in der Erstausgabe will auch ich lernen.

Um weitere Meinungen zum jüngsten Kind des MO Medien Verlags zu hören und um Gespräche mit den Lesern dieser neuen Zeitschrift führen zu können, besuchte ich auch heuer wieder diverse Treffen eingefleischter BMW Fans. Wie schon 2017 fiel mir dabei erneut auf, dass der Stolz, einen klassischen BMW zu fahren, nicht unbedingt auch vom Alter des Besitzers abhängig ist. Aber irgendwie sehe ich da schon gewisse Zusammenhänge. Beim 7er-Treffen letztes Jahr beispielsweise, auf dem Gelände der Motorworld Stuttgart, fühlte ich mich mit meinem 728i-E38 und vom Altersdurchschnitt aller anderen Teilnehmer her gesehen in bester Gesellschaft. Es freute mich aber auch zu sehen, dass aus dem einen oder anderen angereisten 7er-BMW Jungs und Mädels ausstiegen, die vom Alter her durchaus meine Kinder

hätten sein können. In Türkheim hingegen, beim E30-Legenden-Treffen (siehe Seite 62 in dieser Ausgabe), kam ich mir fast schon wie ein alter Sack vor. Mein Sohn (Jahrgang 1988) dagegen fühlte sich mitsamt seinem 1990er 318is pudelwohl und staunte, wie liebevoll sich E30-Fans seiner Altersgruppe ihren verschiedenen 3er-BMW der zweiten Generation widmen.

Für mindestens zwei, wenn nicht gar schon bald für drei Generationen von BMW Enthusiasten eine interessante Zeitschrift zu machen, betrachte ich als eine Herausforderung. Kommuniziert wird heutzutage – was mir meine drei Kinder immer wieder vormachen – in deren Kreisen zunehmend in den so genannten sozialen Netzwerken. In diversen Foren der BMW-Fans finden sich schier unendlich viele Beiträge und Hinweise, dazu Berichte samt Bildern von Treffen und Ausfahrten. Nun denn, sollten das die Zeitläufe sein, gäbe es eigentlich keinen Grund mehr, eine Zeitschrift zu kaufen, geschweige denn erst eine zu machen.

Eine solche aber in den Händen halten und darin schmökern zu können ist – und bleibt – etwas anderes als mit einer Fingerkuppe auf dem Display eines Smartphones herum wischen und drauf zu tippen oder am Bildschirm eines Computers Geschichten zu lesen. Offenbar hat sich, wie die Resonanz auf die Erstausgabe von „BMW Klassik“ zeigt, dies auch unter der jüngeren Generation herum gesprochen. Das freut mich riesig und spornt an.



Viel Vergnügen mit Ausgabe Nummer zwei von „BMW Klassik – Leben mit BMW Automobilen.“ Sollte Ihnen etwas nicht gefallen oder gar sauer aufgestoßen haben, lassen Sie es mich bitte wissen. Sollten Sie dagegen zufrieden sein, dann sagen Sie es bitte weiter. Danke.

Herzlichst Ihr
Frank-Albert Illg
f-a.illg@mo-web.de



32 Ein Lenkradbezug ist reine Handarbeit



80 Zweimal Z3, als Coupé (oben) oder als Roadster. Letzterem reicht ein Vierzylinder vollauf

8
Der M1

BEKENNTNIS Vor 40 Jahren überraschte BMW mit einem Wagen, der exakt 100 000 D-Mark kostete

16
Procar-BMW

BEWEGUNG Die Wettbewerbe, als Rahmenprogramm zu Formel eins-Rennen gefahren, waren der Knaller

20
Erinnerungen des Designers

BEMERKUNG Hans A. Muth zeichnete für das Interieur einer sensationellen Studie verantwortlich

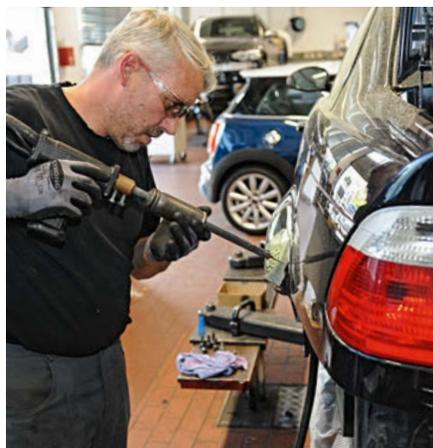
Delle und Knick am M3-Blech herausziehen ist eine Arbeit für Spezialisten wie Ronald Keller

26
Der Turbo

BESCHREIBUNG Wie BMW einst die automobiler Zukunft sah: Auszüge aus dem Original-Pressetext zur Studie von 1972

32
Frisch bezogen

BERATUNG Ein abgegriffenes, partiell speckig gewordenes Lenkrad wird wieder wie neu



36
Variationen eines Thema

BEWERTUNG Coupé-Versionen der E46-Baureihe sind einfach schön. Drei Modelle mit unterschiedlicher Optik, Motorisierung und Ausstattung

46
Ein Daimler blieb hängen

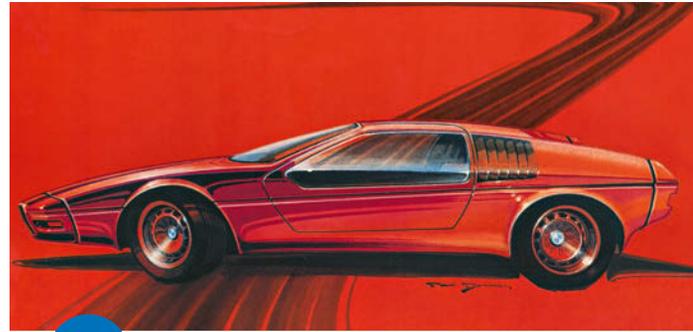
BESCHREIBUNG Dokumentation der Reparatur eines für Laien auf den ersten Blick harmlosen, am Ende aber teuren Unfallschadens

52
Die 700er von BMW

BESCHREIBUNG Klein, fein und gemein. Die Geschichte der einzigen BMW-Modelle mit Boxermotor im Heck



36 Typisch Coupé: zwei lange Türen, sanft abfallendes Heck und selten schön



26 Im Prospekt: Paul Bracq-Skizze des BMW Turbo



52 Fototermin 1959: 700er-Coupé samt BMW Vorstand

62
Türkheim 2018

BEGEISTERUNG An einem Samstag trafen sich Fans der BMW E30-Modelle schon zum siebten Mal. Noch nie waren es so viele wie heuer

66
Kaufberatung E30-Modelle

BERATUNG Sichern Sie sich schleunigst einen solchen BMW. Sie müssen aber wissen, auf was Sie sich einlassen

72
Der Resteverwerter

BEGEISTERUNG Heran Cetinsu zeigt, was aus alten Sitzbezügen noch gemacht werden kann

74
Der Schlachter

BEGEISTERUNG Martin Nastulla hortet alles, was irgendwann von irgendwem noch gebraucht werden könnte

80
BMW Z3

BERATUNG Der Autor dieser Geschichte hat Roadster und Coupé und spricht Empfehlungen aus

86
Voll geladen

BEGEISTERUNG Daniel Betsch engagiert sich für Elektro-Mobilität. Deshalb hat er seinen Z3 Roadster unter dessen Blechkleid deshalb radikal umgebaut

92
Die Leserbriefe

BEMERKUNG „BMW Klassik“ dankt für aufmunternde Worte und Anregungen

98
Vorschau, Impressum



Katharina Liebicher und ihr E30, ein viertüriger 1988er 316i. Liebe geht auch durch den Wagen...

Fotos: Lütjohann, Illg, Sauter, Werk

BMW 507 versteigert

■ Der Schauspieler Alain Delon leistete sich einst einen BMW 507, außerdem Elvis Presley sowie der österreichische Skirennläufer Anton Engelbert „Toni“ Sailer (dreifacher Goldmedaillen-Gewinner bei den Olympischen Winterspielen 1956) hatte sich einen gegönnt.

Und – um bei den prominenten 507-Kunden zu bleiben – sei auch noch ein Engländer namens John Surtees erwähnt, der einzige Mann, der sowohl auf einem Rennmotorrad als auch in einem Formel eins-Rennwagen-Weltmeister werden konnte.

Beim traditionsreichen englischen Goodwood Festival of Speed war 2018 auch das Londoner Auktionshaus Bonhams vertreten. Unter den Wagen, die dort im Rahmen der Veranstaltung unter den Hammer kommen sollten, war auch jener BMW 507, den John Surtees (verstorben am 10. März 2017) einst persönlich in München abholte. Rund 26 500 D-Mark kostete 1957 ein 507-Exemplar. Ein einfacher Arbeitnehmer verdiente damals durchschnittlich rund 5000 D-Mark jährlich und brutto wohlgemerkt.



Der 23-Jährige John Surtees nimmt seinen BMW 507 am Werkstor in Empfang

Nur 254 Exemplare soll BMW vom Typ 507 gebaut haben, dementsprechend hoch sind heutzutage die Preise für ein solches Fahrzeug. Jenes, das sich John Surtees einst geleistet hatte und im Juli 2018 bei der Bonhams-Auktion in Goodwood versteigert wurde, war dem Höchstbietenden umgerechnet sogar fast 4,3 Millionen Euro wert.

02 zieht die Fans an



■ Unter der Bezeichnung „Startnummer 02“ gibt es im Online-Shop der Firma „99 Rodeo Drive“ ein schwarzes T-Shirt für die Fans der BMW 02-Baureihe. Größen von S bis XXXL sind verfügbar, der Preis pro T-Shirt beträgt 23 Euro inklusive Versandkosten bei einer Bestellung aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Liechtenstein. Kontakt unter www.99rodeodrive.com.

Sperren aus Frankreich

■ Spezialist Passion Auto France (PAF) bietet für die BMW E21- und 02-Baureihe Sperrdifferentialle mit folgenden Rampenwinkeln an: 45/45, 40/90, 30/90, 50/90 oder 30/60, wobei die Vorspannung je nach Kundenwunsch eingestellt werden kann. Ein PAF-3J-NGX-Differential soll in die meisten E21-Gehäuse passen und mit den serienmäßigen Halbwellen kompatibel sein. Ausnahme wären sehr frühe E21, welche Halbwellen-Flansche der 2002-Baureihe hätten und dafür gäbe es von PAF Adapter-Flansche, wobei minimale Modifikationen notwendig wären. Angeboten werden auch Revisionen von Original-Differentialen, wobei auch gleich eines der oben genannten Sperrdifferentialle eingesetzt werden kann. Preis pro Satz 1050 Euro, Adapterflansch-Paar 385 Euro. Näheres unter www.passionautofrance.com.

Z3 M Coupé unterm Hammer

■ Bei einer vom englischen Auktionshaus Coys in Südafrika abgehaltenen Auktion Anfang August 2018 kam auch ein 1999er Z3M Coupé unter den Hammer. Erst 20 000 Kilometer hatte der silberfarbene BMW, natürlich ein Rechtslenker, auf dem Zähler. Los geschlagen wurde der Wagen für 47 000 Pfund Sterling, umgerechnet 60 000 Euro.



Dieses seltene Z3 M Coupé kostete einst 95 000 D-Mark.
20 000 Kilometer älter brachte es immer noch 60 000 Euro

Endlich gab es einen BMW, der es mit einem Porsche 911 Turbo aufnehmen konnte und sich selbst hinter den meisten italienischen Supersportwagen nicht verstecken brauchte



TEXT: FRANK-ALBERT ILLG
FOTOS: DANIEL BYRNE,
ILLG, WERK

DER M1



Es sollte ein Sportwagen werden, der es auf den Rennstrecken mit Porsche und Ferrari aufnehmen würde. Die zur Homologation notwendige Mindeststückzahl fristgerecht auf die Räder zu stellen, ging aber gründlich schief

Kaum zu glauben und im Nachhinein mag es wie ein Märchen klingen: Ende der 1950er Jahre war BMW beinahe pleite, keine zehn Jahre später klingelten schon wieder lautstark die Kassen. Den Aufschwung hatte die so genannte „Neue Klasse“ eingeleitet. Mit Erscheinen der 02-Baureihe 1966 blühte das Geschäft mit sportlichen, durchweg mit Vierzylinder-Reihenmotoren bestückten Mittelklasselimousinen dann erst richtig auf. Für die automobile Oberklasse hatte BMW zwar zwei- und viertürige Limousinen mit Sechszylinder-Reihenmotoren mit bis zu drei Litern Hubraum parat. Doch wer sich seinerzeit Luxus auf vier Rädern leisten wollte, kaufte sich einen Mercedes der S-Klasse. Für BMW (noch) kein Problem. Die neue Dreier- und Fünfer-Baureihe stand in den Startlöchern, dazu noch die Sechser und die Siebener. Eine Kampfansage an Daimler und deren Luxuslimousinen der S-Klasse, aber auch den Mittelklassemodellen der

BMW hatte die Sportwagenszene im Visier

legendären /8-Baureihe. Darunter hatte Mercedes nichts zu bieten und musste zunächst neidlos dem Verkaufserfolg der von BMW Ende 1975 auf den Markt gebrachten neuen Dreier-Reihe (E21) zusehen – worauf Mercedes später mit dem 190er kontern sollte.

„Win on sunday, sell on monday“ lautet der altbekannte Spruch, wonach sich Wettbewerbserfolge positiv auf den Verkauf der Serienmodelle auswirken würden. Jedenfalls war der US-Amerikaner Robert „Bob“ Lutz, ab 1971 neuer Vertriebs- und Marketingchef bei BMW, davon fest überzeugt. Anfang 1972 lockte er einen gewissen Jochen Neerpasch, seit 1969 erfolgreicher Rennleiter bei Ford in Köln, nach München. Neerpasch sollte in der neugegründeten Motorsport GmbH die Zügel in der Hand halten.

BMW stieg in die Sportwagenszene ein, die seit Beginn der 1970er