



NR 7 / juni 2015

VAN DE VOORZITTER

Best clublid,

Autonome Toekomst

De glazen bol bestaat niet echt. Niemand kan in de toekomst kijken. Maar wat is het toch verleidelijk om het te proberen. En ook: vooruitkijken is noodzakelijk als je voorop wilt blijven lopen. De visie van BMW op mobiliteit krijgt op sprekende wijze vorm in de i8. Dit model maakt duidelijk hoe de technici en strategen van BMW die toekomst zien: nog veiliger, comfortabeler en minder milieubelastend. Velen van ons gaan het zeker nog meemaken: autonoomrijdende auto's. En als autonoom rijden eenmaal door iedereen is geaccepteerd als dagelijkse vorm van mobiliteit, zal dat ook leiden tot ingrijpende technologische en maatschappelijk veranderingen.

Denk bijvoorbeeld aan *connectcars*. Voertuigen die onderling met elkaar communiceren waardoor er nog nauwelijks aanrijdingen ontstaan. Maar ook communicatie onderling voor het wijzen op gevaren bijvoorbeeld: mist, gaten in de weg of een voetganger die langs de weg loopt. Het lijkt allemaal ver weg, maar veel BMW 's zijn inmiddels al voorzien van deze technologieën.

Hoe zal het gevoel zijn als jij door jouw auto naar de plaats van bestemming wordt gebracht terwijl je lekker achterover ligt te luisteren naar al jouw sociale media die worden voorgelezen? Durven we dit en kunnen we het stuur loslaten? Je zult het niet geloven maar het kan al.

Dan de maatschappelijk veranderingen zoals de behoefte van mobiliteit, kleine auto in de stad, grote auto voor buiten de stad of vakantie en nog vele andere veranderingen. Wanneer komt de eerste BMW met zoveel accupaciteit dat hij een caravan zonder al te veel bij te laden of wellicht wordt geladen vanuit het wegdek, naar een zonnige buitenlandse bestemming kan brengen? Dit zal denk ik niet lang meer duren.

Dagelijks rijd ik ook in een BMW Connect-drive voorzien van vele nieuwe technologieën en maak ik veel kilometers. Die technologieën brengen gemak en rust met zich mee.

Eigenlijk word je ook een beetje lui, maar je komt wel ontspannen aan op de plaats van bestemming.

Maar als ik dan voor een toerit in mijn E9 stap voel ik weer de beleving van autorijden. Een motor die broemt, zelf schakelen, zelf op het verkeer letten, geen remassistent maar zelf voluit remmen. Geen lane departure warning. Gewoon wakker blijven. Maar ook toch wel een beetje moe en voldaan aan het einde van de rit. Blijft lekker toch, rijden in een oldtimer.

Of maak je misschien ongemerkt/onbewust toch al gebruik van nieuwe technologieën in je klassieke BMW? Een geavanceerde mobiele telefoon, een tablet of een Tom Tom die voorzien is van al deze nieuwe technologieën! Het kan dus ook gebruikt worden voor een klassieke BMW. Gemak dient immers de mens.

We gaan zien wat de toekomst ons brengt. Ik vind het in ieder geval leuk en tegelijkertijd ook spannend dat ik het verschil van 40 jaar technologie mag beleven. Conclusie is wel: in beide gevallen kom je op de plaats van bestemming ;-)

Als BCCN blijven we in ieder geval de ontwikkelingen volgen.

Vergeet je niet op onze mooie nieuwe site te kijken naar alle leuke evenementen die de komende maanden worden georganiseerd?

Tot snel op een van de evenementen.

Julie voorzitter,
Paul Knapper

In dit nummer:

Fotoverslag toerit 10 mei 2015



BMW Coupés als acteur



De vijforiete auto's van...

Vraagbaak

Rückblick



NIEUWE LEDEN

NAAM	WOONPLAATS	AUTO
Johannes Hafkenscheid	Amsterdam	nb
Wouter de Boer	Munstergeleen	nb
Jacques Roelofsen	Huissen	nb
Michael Blonk	Kijkduin	E3 3.3 Li 1976

Fotoverslag toerit 10 mei 2015

FOTO'S DOOR MICHEL WANNER



BMW Coupés als acteur

Als eigenaar/liefhebber van een BMW Coupé is het altijd leuk wanneer je jouw wagen op het witte doek of op televisie ziet verschijnen. En eerlijk is eerlijk, heel vaak gebeurt dat niet. Des te leuker als je dan ineens een E24, E31 of E120 ziet acteren in een actiefilm of televisieserie. Om eens te kijken wat voor interessants er zoal (voor ons clubleden) te aanschouwen valt dook ondergetekende eens in de database van the Internet Movie Cars Data Base en zette een aantal optredens op een rijtje. Daarbij heb ik me beperkt tot films en tv-series waarin de auto's meestal iets meer voorstelden dan een figurant. Ook optredens in autoprogramma's als Top Gear heb ik niet meegenomen. Een klein overzicht per type.

E120

Bijna een hoofdrol speelt een 2000 CS in *Le Cerveau*, een Franse actiefilm uit 1969 met Jean-Paul Belmondo en Bourvil. Daarnaast veel andere automerken en -types in deze film. Verder is het aantal rollen van de E120 schaars. Af en toe een (bij)rolletje in een Franse of Duitse tv-serie waarbij Tatort de bekendste is.

E9



De E9 3.0 CSi geeft acte de présence in *Fracture*, een relatief recente (2007) film met Anthony Hopkins en Ryan Gosling. Een iets kleinere rol speelt een 3.0 CSi in *23*, een Duitse thriller over een groep computerhackers. Een 3.0 CS mag haar prachtig gewelfde lichaam laten zien in *Chinesisches Roulette*, een goede thriller



uit 1976 van niemand minder dan Rainer Werner Fassbinder. Dat mag ze ook in de wellicht wat bekendere titel *When a Man Loves a Woman* (1994) met Meg Ryan en

Andy Garcia. Een heuse widebody CSL in BMW Motorsport kleuren zie je in *Shou Kou*, een obscure Hong Kongse actiefilm uit 1979. Veel andere leuke acteurs (o.a. E21 Alpina, E21 323i, Ferrari 308 GTB, Porsche 930 Turbo) maken dit een aardig zondagmiddagvermaak in spe voor autoliefhebbers.

E3

Een 3.3Li zien we niet vaak live (ook binnen de club niet ruimschoots vertegenwoordigd volgens mij), in films al net zo weinig. Uitzondering vormt *Comme un Boomerang*, een Franse misdaadfilm uit 1976 met o.a. Alain Delon. Een belangrijke rol is voor de BMW weggelegd, alleen een Peugeot 604 eist nog wat meer aandacht op.

Wie meer van Italiaans drama houdt kan zich vergapen aan *Compagna di Viaggio*.



Daarin niet alleen Michel Piccoli, maar ook een BMW 2500. Dit model zien we ook in *The Boys from Brazil*, een (semi-)klassieker uit 1978 met Gregory Peck, James Mason en Laurence Olivier.

E31

De 8-serie lijkt wel alleen rollen te vervullen in matige tot zeer matige (bioscoop) producties. Wie niet maalt om een goed verhaal en alleen oog heeft voor de acteurs uit München kan een poging wagen met

No Alibi (2000) en *Eyes of the Beholder* (1992). In beide films zien we een 850 een belangrijke rol opeisen. Dan is inhoudelijk waarschijnlijk *The Score* (met o.a. Robert de Niro) aantrekkelijker en zijn we getuige van een 850i in een achtereenvolgende scène.



E24

De 6-serie zien we wat vaker in film- en videoproducties. Onder andere in de tv-serie *A Man Called Hawk* (1989). Niet alleen wordt de 6 gebruikt voor actiefilms. Een 628 CSi figureert in de Duitse komedie *Lammbock* (2001).



In de legendarische serie *Dallas* verplaatst Cliff zich met een 633 CSi in serie 3. Iets minder legendarisch maar wel redelijk



bekend is de tv-serie Moonlighting met Bruce Willis en Cybill Shepherd. Daarin een '88-er 635 CSi.

Vreemd(st)e eend in de bijt is de grote rol van een getekende E24 (met automaat) in de Japanse animatieserie Yawara! (1989-1992).



E26

Hoewel de M1 geen 'clubauto' is weet ik zeker dat geen van onze leden er moeite mee zou hebben er een voor de deur, op de oprit of in de garage te hebben staan. Tenminste, vrijwel iedere BMW liefhebber die ik ken heeft een zwak voor de M1. Een cultauto pur sang. Bovendien deelt hij de achterlichten met een E24 dus enig verwantschap is er sowieso.

Zo exclusief als hij in het openbaar is, zo bijzonder is hij dat ook op het witte doek. We konden slechts een kleine rol voor hem vinden in de Duitse tv-serie Alarm für Cobra 11 - Die Autobahnpolizei. En dat



schijnt zelfs een replica te zijn, aangezien het om een achtervolgingscène gaat en men waarschijnlijk niet wilde riskeren dat een echte M1 het loodje ging leggen.

Verder blijft zijn optreden beperkt tot een figurantenrol in de Franse film Quatre Etoiles uit 2006. Maar dan wel in fraai gezelschap...



Geweldige database

Dit was slechts een (kleine) greep uit het enorme archief van IMCDB. Wie meer wil weten over BMW rollen (of andere merken) op het kleine of grote scherm moet zelf maar eens een middagje rondneuzen door deze geweldige database voor auto- en film liefhebbers. Wie weet welke leuke ontdekkingen dat oplevert. Respect voor de beheerders van deze website.

www.imcdb.org

De vijforiete auto's van:

Roel Bos
clubauto: BMW 635 CSi



1

BMW 6-serie

Op nummer één natuurlijk een BMW Coupe. Voor mij is dat de BMW 6-serie, een auto die vanaf midden jaren '70 tot begin jaren '90 een verrijking van het straatbeeld heeft betekend. Met zijn elegante lijn, de sharknose en tijdens de diverse facelifts werd hij steeds weer up-to-date gemaakt. Ik kon mijn geluk niet op toen mijn vader eind jaren '80 een 635 CSi van de laatste serie kocht. Uiteraard gaat die auto nooit weer weg. Blijft een groot genot om er in te rijden en komt bij een ieder zeer sympathiek over. Goede techniek, tijdloze lijn, een terechte nummer 1.



2

BMW M3 E30 Cabriolet

Op de tweede plek een andere BMW uit de eind jaren '80: de M3 E30 Cabriolet.

Met de M3 E30 begon het M3 succesverhaal. De puurheid van deze auto, zijn goede balans, fantastische wegligging, versnellingsbak met de "1" linksonder maken het een hebbeding van de eerste orde. Er volgden meerdere versies, onder andere Evo, Sport Evo, "Johnny Cecotto", maar ik zou gaan voor een macaoblauwe M3 E30 Cabrio. Helaas nu niet meer te betalen en door de enorme waardeinstijging van de laatste tijd zou je er haast de weg niet meer mee op durven uit angst voor een botsing of andere schade. Uiteraard moet hij wel origineel zijn, iets wat van de meeste gebruikte exemplaren helaas niet meer valt te zeggen.



4

Ferrari 288 GTO

Om toch een niet-Duitse auto in mijn top 5 te zetten verhuizen we naar Italië. In de jaren '80 kwamen zowel Porsche als Ferrari met "supersportwagens", gelimiteerde versies met geweldige techniek en een exorbitante prijs.

Eerst kwam Ferrari in 1984 met de 288 GTO, Porsche een jaar later met de 959. De wulpse spannende lijnen van de GTO konden mij enorm bekoren. 400pk en een top van 305 km/h; in die tijd enorme prestaties. Naar mijn weten zijn er slechts 2 origineel in Nederland geleverd. Vooral de prachtige achterzijde met de vier ronde achterlichten en de enorm dikke spatborden zijn een lust voor het oog. Latere superFerrari's als de F40, de Enzo, de F50 waren natuurlijk weer een verbetering, maar geen van die versies heeft de mooie natuervormen van de 288 GTO weten te evenaren.



3

Porsche 911

Op de derde plek een andere legende; in dit lijstje mag geen Porsche 911 ontbreken. Een auto die al decennia DE sportauto is. Vraag een kind een sportauto te tekenen en hij tekent een 911. Afgelopen jaren zijn de 911'jes zo geperfectioneerd dat je, als je het pure 911 gevoel wilt hebben terug moet vallen op een luchtgekoelde versie of misschien een recente GT3 of GT3 RS versie. De nieuwe Cayman GT4 zou ook nog wel eens een auto kunnen zijn die het pure Porsche gevoel weet te bieden. Heb er helaas nog niet in mogen rijden maar dat staat wel op mijn "to do lijstje"...

Voor mij graag een nachtblauwe 993 Carrera 4S, handbak (was gelukkig alleen maar mogelijk op de 4S, tiptronic uit die tijd schakelt niet echt lekker...), de brede kont zonder achterspoiler.... Helaas levert Porsche de kleur nachtblauw alleen nog maar op speciaal verzoek. De huidige kleuren blauw kunnen niet tippen aan het nachtblauw uit de jaren '90.



5

BMW E61 M5 Touring

Tot slot weer terug naar München. Voor dagelijks gebruik graag een E61 M5 Touring, 507 pk, V10. Zowel de V10 als de Touringversie van een M5 zal BMW wel nooit meer maken. De V10 kun je met de huidige emissie eisen natuurlijk niet meer verkopen en de Amerikaanse en Chinese markten schijnen niet op een Touringvariant van de M5 zitten te wachten. Daarom bouwt BMW deze maar niet meer. Jammer, want wat is er nu mooier om met het hele gezin iedereen zoek te rijden op de Autobahn op weg naar de vakantiebestemming; de kinderen ondertussen achterin rustig een filmpje kijken en binnen 10 uur naar Italië of Zuid-Frankrijk? O ja, tankpas niet vergeten.....

VRAAGBAAK

E9

E9 – brandstofprobleem

Ik heb onlangs een E9 3.0 csi gekocht. De auto heeft bij de vorige eigenaar 12 jaar stil gestaan. Nadat ik de nodige voorbereidingen heb gedaan heb ik de motor gestart. Deze slaat wel aan, loopt voor een paar seconden en valt weer stil. Nu heb ik de bougies, verdeelkap, rotor vervangen en de inspuut verstuivers laten reinigen en testen. Nog steeds wil de motor niet blijven lopen. Het gekke is..... als we de motor starten en snelstart in het luchtfilter spuiten blijft de motor lopen totdat we stoppen met het spuiten van het snelstart. Nu vermoed ik dat het een brandstof probleem moet zijn, maar weet echt niet waar ik het verder moet zoeken. De brandstof pomp werkt ook correct en er komt voldoende brandstof bij de verstuivers. (Kevin Langenberg)

Ronald: Dit komt wel vaker voor na lang stilstaan. Het lijkt erop dat de motor kort even brandstof krijgt via de koudestartinjector. Dit is een enkele injector die eigenlijk om het normale injectiesysteem heen werkt. De motor slaat daar dan even op aan en daarna meteen weer af, omdat de normale injectoren niet inspuiten. De ontsteking werkt wel. De normale injectoren moeten worden aangestuurd door de computer. Het kan misschien zo zijn dat het systeemrelais niet inschakelt en de computer geen stroom krijgt, of dat de injectoren vast zijn gaan zitten. In dat geval helpt lichtjes tikken nog wel eens om ze aan de gang te krijgen, eventueel met wat toegevoegde injectorreiniger.

Een D-jetronic computer gaat eigenlijk maar zelden kapot, vaak is het maar een kleinigheidje als een slecht contact, zekering of relais. Je zou even kunnen controleren of je het relais bij de hoofdremcilinder en die bij de computer onder de achterbank wel hoort tikken. Ook deze relais gaan eigenlijk bijna nooit kapot, maar een slecht contact of massadraadje kan al genoeg zijn.

Kevin: Ik heb het probleem opgelost. Er zat een stekker los op wat lijkt een extra brandstof pomp net achter het expansievat van de radiator. Het enige wat ik nu heb is dat de motor heel mooi stationair loopt op alle 6 cylinders, maar op het moment dat ik gas geef, lijkt het alsof hij dan één of twee cylinders kwijt raakt, omdat de motor dan heel beroerd loopt. Op het moment dat ik het gas los laat, loopt de motor weer als een zonnetje op alle cylinders.

Ik ben ook bezig om de remmen weer in orde te krijgen. Ik heb alles ontlucht, maar op 1 leiding na krijg ik geen druk (komt ook geen olie uit). Ik heb alles wel 100 keer nagekeken, maar kom er echt niet uit. Hoop dat je wat raad voor me hebt.

Ronald: Het "ding" achter het expansievat is de druksensor van de D-jetronic, vrij essentieel omdat dat de belangrijkste sensor is waarmee het systeem de inspuithoeveelheid bepaalt. De "D" van D-jetronic staat ook voor Druk.

Blijkbaar is het nu zo dat het stationaire mengsel in orde is maar dat de motor brandstof te kort komt als er meer gevraagd wordt. Dit kan echt heel veel oorzaken hebben, van verstopt brandstoffilter, zeef bij brandstofpomp, zeefjes bovenin de injectoren, vervuilde injectoren, een Druk- of temperatuurzender die een verkeerd signaal afgeeft, of de "contactlade", het "gebitje" in de verdeler (deze bepaalt het inspuittijdstip van de injectoren, 3 aan 3). Ook kan het nog met de ontsteking, bougies (vervuiling / elektrode-afstand), of contactpunten te maken hebben.

In dit soort gevallen is het het meest handig om gewoon vooraan te beginnen en de slijtagedelen zoals brandstoffilter, bougies, contactpunten, contactlade te vernieuwen en de ontsteking netjes af te stellen en de klepspeling te controleren of af te stellen. De kans is groot dat de motor dan al weer netjes loopt en als dat niet zo is, is het in ieder geval mogelijk om zaken uit te sluiten en vast te stellen wat er nu aan de hand is.

Het remsysteem is dubbel gescheiden, dat wil zeggen twee systemen per kant aan de

voorzijde en een aparte leiding naar achteren met daarin een drukregelaar voor de achterremmen. Het ligt er dus een beetje aan uit welke leiding nu geen remvloeistof komt om te kunnen nagaan wat er nu vanaf de hoofdremcilinder gebeurt. Wel komt het vaak voor dat een remslang van binnenuit poreus wordt. Hier zie je dan aan de buitenkant niets van maar van binnen gaat het canvas dan loskomen en verstopt de slang. Je zou in dat geval eens kunnen proberen of er wel remvloeistof voor de leiding komt door de slang aan de andere kant eens los te maken.

E9 – veiligheidsgordels

De veiligheidsgordels in mijn 2800 CSA hebben hun beste tijd gehad, dus wil ik ze graag vervangen. Hebt u een suggestie waar ik deze zou kunnen bestellen? (Bas Ruijters)

Ronald: Dat is lastig. Ik heb even gekeken in de BMW onderdeelcatalogus. Een paar jaar geleden kon je ze nog bij BMW bestellen, maar het lijkt erop dat BMW ze niet meer levert.

http://bmwfans.info/parts-catalog/E9/Europe/2800CS-M30/browse/restraint_system_and_accessories/safety_belt

Er zijn wel automaterialenzaken die gordelsets leveren die er aardig op lijken, die zou je eens naast je oude set kunnen leggen. Ook zou je Henk Speek eens kunnen vragen of hij nog een nette gebruikte set heeft liggen: www.brove.nl

Bas: Dank voor je reactie. Ik kon de link helaas niet openen, maar kwam op Ebay deze tegen: http://www.ebay.de/itm/Automatik-3-Punkt-Sicherheitsgurt-BMW-2-5-CS-3-0-CSL-E9-Seatbelt-New-/221562290864?pt=DE_Autoteile&hash=item33962442b0

Ronald: Vreemd dat je de link niet kunt openen. Deze gaat naar de onderdelen site waar je alle onderdelen van BMW, ook van de CS kunt vinden. Als ik er op klik opent ie gewoon, misschien een setting op je PC? Het is wel slim om gewoon eens rond te googelen, er zal vast hier of daar nog wel

zo'n setje te vinden zijn. Ik weet niet of je een vaste of een rolgordel in je auto hebt? (De oudere modellen hadden nog geen rolgordel).

Misschien is het wel leuk om toch een BMW gordel te zoeken. Je kunt dan ook zoeken op "Autoflug" dat is het merk dat BMW destijds gebruikt heeft. Ook op Marktplaats staat nog wel wat, zoals bijvoorbeeld deze:

<http://www.marktplaats.nl/a/auto-onderdelen/bmw-onderdelen/m873462556-gordels-voor-bmw-e28-520i-1984.html?c=a2384ef0ece270f44503df9f8598c624&previousPage=lr>

Maar ik kan zo niet zien of deze voor jouw auto de juiste lengte heeft, dat zou je nog kunnen nameten.

Bas: *Of je bedoelt natuurlijk de afbeelding die je als link gestuurd hebt. Daaruit leid ik af dat gordels voor de 2800 CS werden geleverd vanaf april 1972? De mijne is van april 1970 dus wellicht vandaar de "nachrüstung"?*

Ik heb niet het idee dat de huidige gordels origineel zijn. Het is geen oprolsysteem volgens mij of het werkt niet meer.

In mijn 3 E9 folders (2800 CS, 3.0 CS/CSI en 3.0 CS/CSII/CSL "face-lift") zie ik dat de gordels (met rolmechanisme) alleen in de "face-lift" versie werden aangeboden. Maar wellicht heb jij meer/andere info dat ze ook al in de 2800 CS af-fabriek werden geleverd?

Je bedoelt wellicht dat het goed is om een al dan niet gebruikte Autoflug set te zoeken i.v.m. behoud originaliteit. Hier ben ik inderdaad zelf ook altijd een groot voorstander van. Dit ligt alleen anders wanneer er af-fabriek destijds geen gordels werden geleverd en/of gebruikte minder goed functioneren. Veiligheid boven alles...

Ik kan trouwens de link die je me eerder stuurde inmiddels wel openen. Via BMW kan geen set meer worden geleverd begrijp ik hieruit.

Ronald: In de afbeelding in de link kun je inderdaad zien wat er destijds origineel geleverd is. Volgens mij is het dat jouw 2800 CS uit 1970 standaard niet met gordels is geleverd. De modellen daarna kwamen eerst met vaste gordels en daarna met rolgordels. Als "nachrüstung" kon je dan ook eerst een set vaste gordels bestellen en later ook de rolgordels. Je hebt helemaal gelijk dat je veiligheid boven alle stelt en qua originaliteit kun je je auto dus prima voorzien van gordels, zowel van vaste als van rolgordels.

Ik zou dan zelf wel een setje zoeken dat ook echt voor de CS modellen is, en de rolgordels zijn echt veel fijner. Deze zijn van het merk Autoflug. Jammer dat de gordelset niet meer leverbaar is bij BMW. Enkele jaren geleden nog wel, ik heb toen zelf ook een nieuwe set gekocht. Het kan best dat ze deze bij voldoende aanvragen nog eens laten produceren, dat doen ze wel vaker met bepaalde delen.

Het beste dat je nu kunt doen is denk ik zoveel mogelijk googelen op BMW CS / E9 rolgordelset Autoflug. En je hebt echt best kans bij Henk Speek, hij zou zomaar een nette gebruikte set kunnen hebben.

E9

E24 – kentekenplaten

Ik heb een 635 CSI uit 1983, het is een auto met Frans kenteken. Ik heb op de RDW site gelezen dat alleen auto's van 30 jaar en ouder een historisch kenteken kunnen krijgen. Gezien mijn 635 in oktober 25 wordt zou hij hier niet voor in aanmerking komen. Is er nog een andere manier om een historisch kenteken te krijgen? Ik heb gehoord dat je bij de RDW een uitzondering kunt aanvragen. Weet u hier iets van? (Hans Oosterveen)

Ronald: Voor zover als ik weet mogen alleen de auto's die hier oorspronkelijk blauwe platen hadden deze nog voeren, dit is dus t/m 1978. De originele kentekens blijven dus geldig en voor ingevoerde auto's zijn speciale oude combinaties in het leven geroepen die dan ook weer met blauwe platen gevoerd mogen worden. Eerst waren dit de series die begonnen met D. ... later kwamen de A. ... combinaties, destijds voor auto's ouder dan 25 jaar. Pas nog later kwam er de mogelijkheid om voor de bouwjaar 1973 tot 1978 ook nog een oude combinatie te krijgen die met blauwe platen gevoerd mag worden, dit ware de .. Y. ... combinaties. Ook was er de mogelijkheid voor deze categorie auto's een eerder afgegeven kenteken om te ruilen voor deze reeks.

Een auto uit 1983 valt eigenlijk overal buiten en voor zover ik weet zal de RDW automatisch een nieuw kenteken afgeven.

Ik heb zelf nog nooit van een uitzondering hierop gehoord, aan de andere kant bestaan er natuurlijk ook CD, BN, LM en AA kentekens. Het lijkt me niet dat je op een dergelijke uitzondering aanspraak kunt maken, tenzij je met hele goede argumenten komt...

E24 – dynamo

Ik bezit sinds eind Mei een BMW 635CSI uit 1981. Nu heeft mijn dynamo het begeven en de zoektocht naar een andere valt nog niet mee. Dit omdat op de oude dynamo geen fabrikant of nummer o.i.d. staat, enkel de naam 'cargo' met een nummer. Nu kan ik een Bosch dynamo krijgen (nr 0120469617, 14V 80A) uit een BMW 635CSI uit 1984.

Mijn vraag is nu of ik deze erin kan plaatsen of dat er een andere in moet. En moet de accu dan ook 80A zijn? (Emiel Luttel)

Ronald: Je kunt eens kijken op www.realoem.com en daar je auto selecteren, het beste aan de hand van je chassisnummer. Als ik een 635 uit 1981 selecteer kom ik op deze dynamo: http://www.realoem.com/bmw/showparts.do?model=5331&mospid=47199&btnr=12_0124&hg=12&fg=20. Deze is gewoon leverbaar bij je dealer, maar verder ook bij elke goede automaterialenzaak. De originele dynamo is van Bosch, en deze kun je dus ook bij een Bosch servicepunt gewoon bestellen. Misschien is het nog voordeliger om daar je eigen dynamo te laten repareren, deze is ook van Bosch, maar blijkbaar is na een revisie de sticker weggelaten.

E24 – lekkage

Ik heb een probleem met mijn 630CS uit '79. Hij lekt water bij de bijrijdersstoel op het voeten gedeelte. Is dit een bekend probleem van de eerdere types e24? En hoe kan ik dit verhelpen? Ik heb er trouwens alleen last van als er een zware regenbui is geweest. Ook heb ik af en toe een grote natte plek op de mat van de achterbak, kan daar verder niets vinden. Onder deze mat is alles nog helemaal gaaf, geen roest of rottigheid. (Dennis Pasma)

Ronald: Lekkages komen wel eens voor, maar echt een bekende kwaal is het eigenlijk niet. In veel gevallen loopt er water onder de raamrubbers (voor en achter) en komt dit er op de meest onverwachte plaatsen weer uit. Dit kun je best goed controleren door de buitenkant van het rubber met schuim/shampoo te bedekken en er dan van binnenuit met perslucht tegenaan te blazen. Op de plaatsen waar er dan luchtbellen ontstaan zit er dus een lek en dient het rubber daar afgekit te worden.

Ook zou het kunnen dat de afvoer van de waterbak onder de voorruit verstopt zit, waardoor er teveel water in blijft staan en het water via de kachelkanalen naar binnen loopt. Verder komt het nog wel eens

voor dat er een schroef van de modderplaat in de wielbak (tegen de A-stijl) ontbreekt. In dat geval wordt het water tijdens het rijden naar binnen geslingerd.

Achterin komen vaak lekkages aan de afdichtingen van de achterlichten voor, ook hier zou je dit met schuim en perslucht kunnen controleren.

E24 – elektrische ramen

Ik heb een paar dagen geleden een vrij nette BMW 635 CSI uit Duitsland gekocht, alleen de elektrische ramen werken niet. Er staat wel spanning op de schakelaars en de schakelaars doen het ook wel. Het lijkt me sterk dat alle raammotoren niet werken. Heb je een idee in welke richting ik kan zoeken? (Bart Hammink)

Ronald: Het lijkt me het handigst om eerst even de zekeringen te controleren, sommige auto's hebben automatische zekeringen in de vorm van twee rode ronde

pennetjes, ergens onder het stuur in het dashboard. Als alles in orde lijkt dan kun je het beste toch maar een deurpaneel eraf halen en meten of er echt wel stroom bij de motor aan komt en eens proberen wat er gebeurt als je met een extra kabeltje zelf stroom op de motor zet. Als hij dan nog niet loopt weet je zeker dat de motor defect is. De kans dat alle 4 de motoren defect zijn lijkt me inderdaad ook niet zo groot, zo snel gaan ze eigenlijk niet stuk.

E24 – Voorscherm / spatbord

Is het mogelijk om een scherm van voor 1982 te gebruiken voor mijn 635 CSI van 1984, aangezien er een wijziging is geweest? Blijkbaar. Ik heb een hele slechte die eigenlijk vervangen moet worden. Maar ik kom er geen tegen met het goede bouwjaar. (Rinus)

Ronald: Het scherm zou misschien wel op de body passen, maar toch zou ik

voor jouw auto een scherm zoeken van na 1982. Ik ken niet alle details, maar ik vermoed dat er beste verschillen zitten in de wielkastrand en bij de bumperaansluiting (deze zijn immers echt anders, korte en lange bumpers). Hieronder zie je de bijbehorende artikelnummers en zie je dat er ook echt verschil is. Er is zelfs nog een verschil voor de uitvoeringen met of zonder zijclignoteur. Overigens zijn ze nog gewoon nieuw leverbaar blijkbaar, maar prijzig...http://bmwfans.info/parts-catalog/E24/Europe/635CSi-M30/browse/bodywork/front_side_panel/ Misschien heb je een kans voor een gebruikt scherm bij Henk Speek, www.brove.nl. Hij heeft nogal wat onderdelen liggen.

Rückblick

Om de man te eren, die in mei van dit jaar al weer 20 jaar geleden is omgekomen in Imola. Maar dan wel in een BMW-aangedreven F1-bolide, gereden in een test op Paul Ricard.



Dit was in november 1983, een week nadat Senna de Toleman in Silverstone had getest. Senna was in Paul Ricard voor een 'shootout' naast Mauro Baldi, Roberto Guerrero en Pierluigi Martini. Ze waren allemaal aan het testen om Ricardo Patrese te vervangen, naast Piquet. Ecclestone, die Senna terug vloog naar Groot-Brittannië na de test, was er zeer gebrand op om Senna te laten tekenen. Een paar jaar later beweert Bernie dat hij een ondertekende intentieverklaring van Senna had. Maar het was niet Senna die werd gekozen. Integendeel, de hoofdsponsor van Brabham - Parmalat - wilde dat een Italiaan Patrese zou vervangen. Bovendien was Piquet mordicus tegen de toetreding van Senna tot het team en dat zou misschien ook een rol hebben gespeeld in de beslissing van Ecclestone om uiteindelijk Senna niet te nemen. Hij sprak Senna een week na de test en vertelde hem dat het niet mogelijk was deze keer. Senna, volgens zijn vriend en toenmalige kamergenoot

Gugelmin, was hier niet al te boos over, omdat hij vond dat de Brabham erg moeilijk te rijden was. Gugelmin citeerde Senna als zou hij gezegd hebben dat de Brabham "vrij moeilijk was, de manier waarop de turbo boost erin kwam. Heel hard." Gugelmin zei verder dat Senna "niet blij was met de auto. Hij zei dat de impuls echt vreemd was en hij probeerde lange versnellingen in bepaalde gebieden te gebruiken, zodat de boost niet zo bruut zou zijn - later kwam hij erachter dat Nelson [Piquet] andere overbrengingsverhoudingen gebruikte."

Senna was trouwens gespind tijdens de test in wat hij zelf zei dat zijn beste ronde zou zijn geweest. De verslagen tonen dat zijn snelste rondetijd 1:07.9 was - niet de snelste van de dag - maar omdat hij reed op het club circuit kan je het niet vergelijken met de rondetijden van de Franse GP dat jaar.

Tekst van: forums.autosport.com / Foto van: autosport.pt

Bezoek onze website:

www.bmwcoupeclub.nl

Jouw mening telt!

We zijn benieuwd naar jullie mening over **CSinfo**. Opmerkingen/suggesties graag mailen naar de redactie.

COLOFON

CSinfo is een uitgave van BMW Coupé Club Nederland

website : www.bmwcoupeclub.nl
redactie : redactie@bmwcoupeclub.nl
secretariaat : secretaris@bmwcoupeclub.nl
technische vraagbaak : vraagbaak@bmwcoupeclub.nl

De BMW Coupé Club is aangesloten bij de organisatie BMW Clubs NL (BCNL), van BMW Clubs Europa e.v. (BCE) en de Federatie Historische Automobielen en Motorfietsclubs (FEHAC).