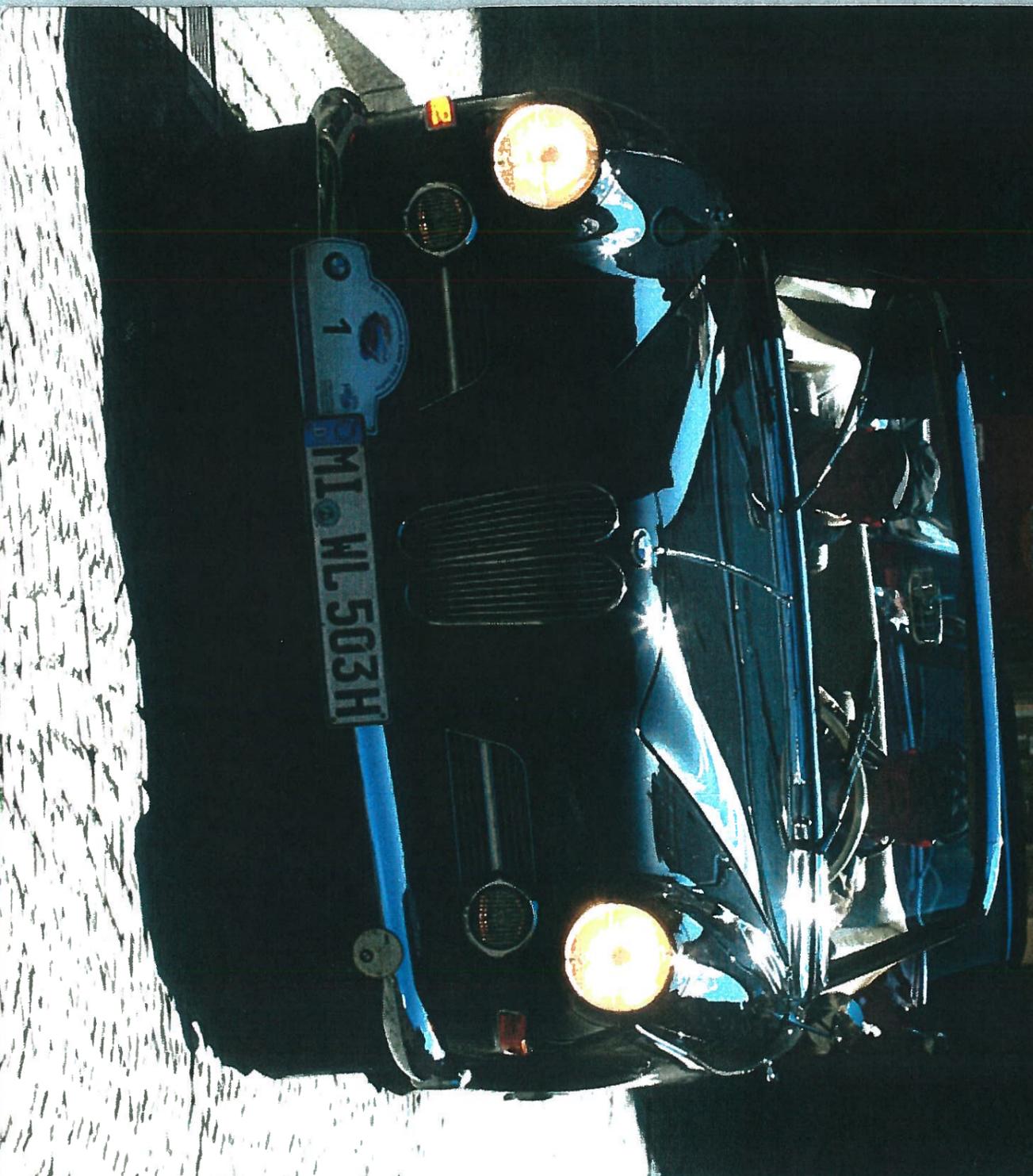


02/15 H 30911  
2. Quartal 2015

Offizieller BMW Club



# BMW V8-Journal

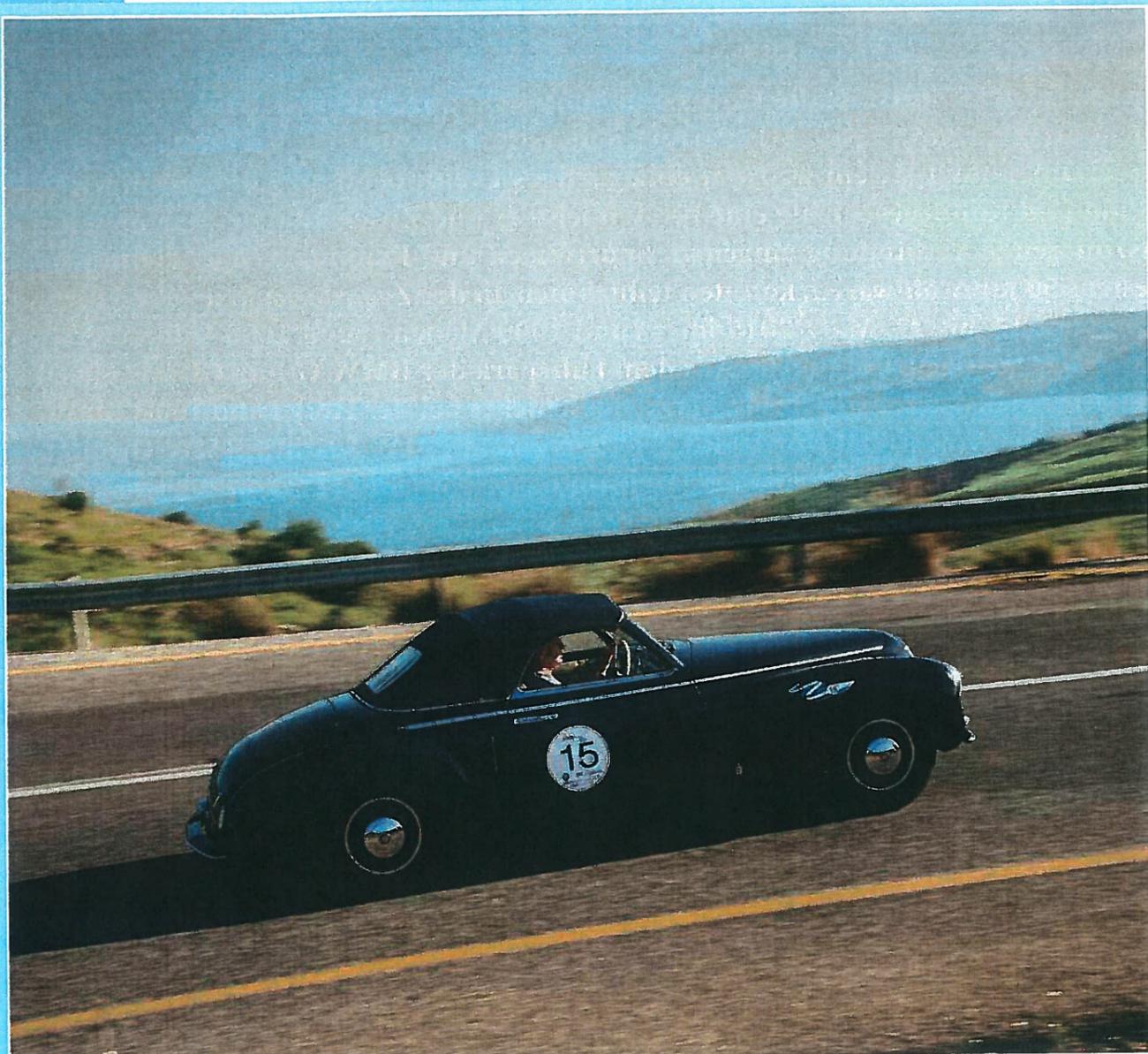


# HOLY LAND TOUR 1000

DURCHS HEILIGE LAND IM OLDTIMER  
BMW GROUP CLASSIC UNTERWEGS IN ISRAEL

Erstmals wurde in Israel die Holy Land Tour 1000 durchgeführt. Mit dabei war auch BMW Group Classic. Als Partner der erstmals ausgetragenen Rallye durch Israel unterstützt sie ein weltweit einzigartiges Event, bei dem Automobil-Tradition und Kulturgeschichte eine für Teilnehmer und Zuschauer gleichermaßen faszinierende Verbindung eingehen. Sportwagen und Rennfahrzeuge, die mindestens 50 Jahre alt waren, konnten teilnehmen an der Zuverlässigkeitsfahrt, die vom 22. bis 27. März 2015 über rund 1000 Meilen (rund 1600 Kilometer) durch das Heilige Land führte. Aus dem Fuhrpark der BMW Group Classic gingen drei Meilensteine der BMW Markengeschichte bei der Holy Land 1000 Tour an den Start. Angeführt wurde das Trio von einem BMW 507 mit BMW Group Classic Botschafter SKH Prinz Leopold von Bayern am Steuer.





## LANDSCHAFTLICHE VIELFALT

Von den im Frühjahr spektakulär aufblühenden Ausläufern der Negev-Wüste über die schneebedeckten Bergspitzen der Golan-Höhen und von der Mittelmeerküste zwischen Haifa und Tel Aviv bis zum Ufer des Toten Meeres reicht die topografische Kulisse für die 60 an der Holy Land 1000 Tour teilnehmenden Klassiker.

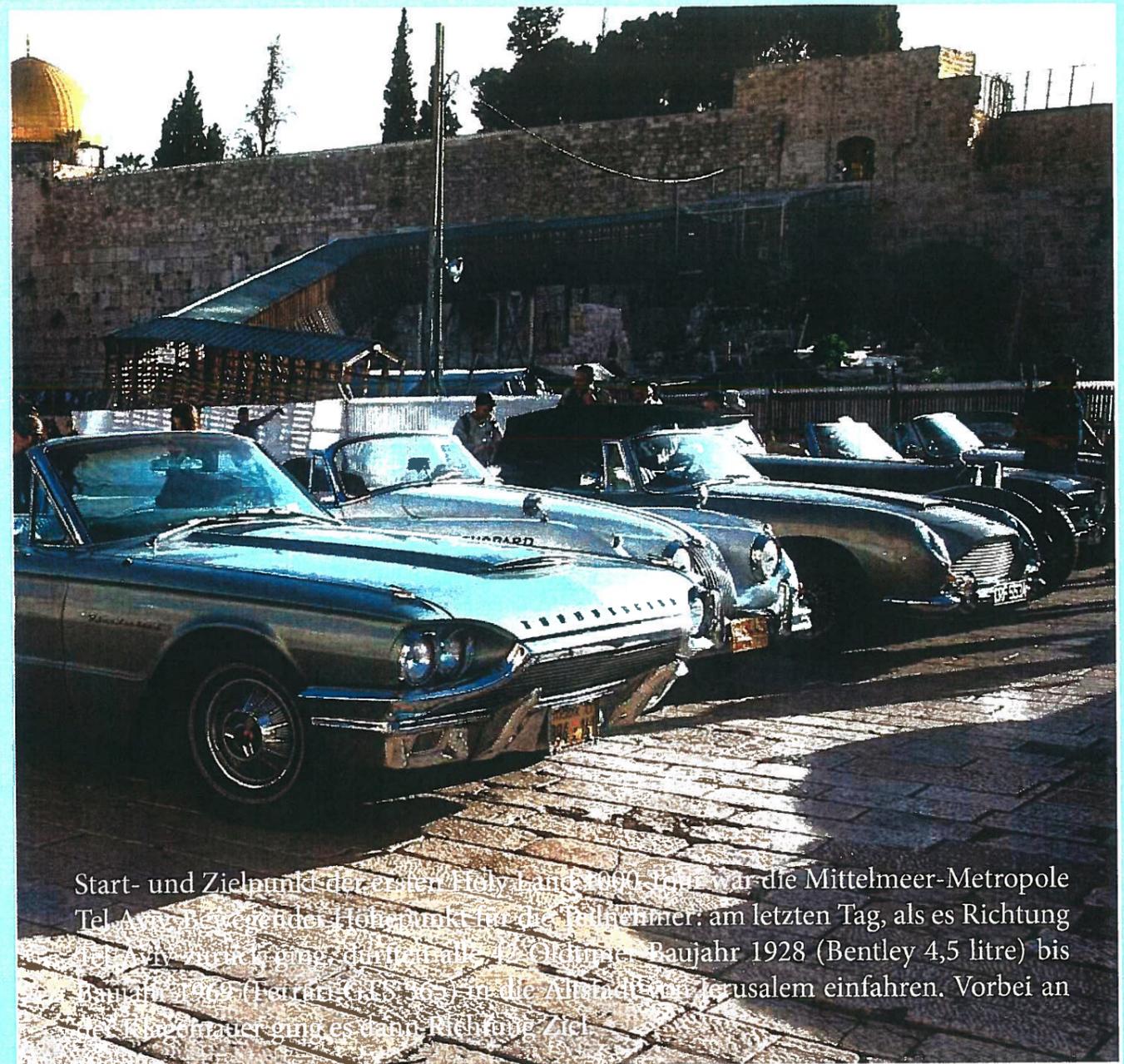
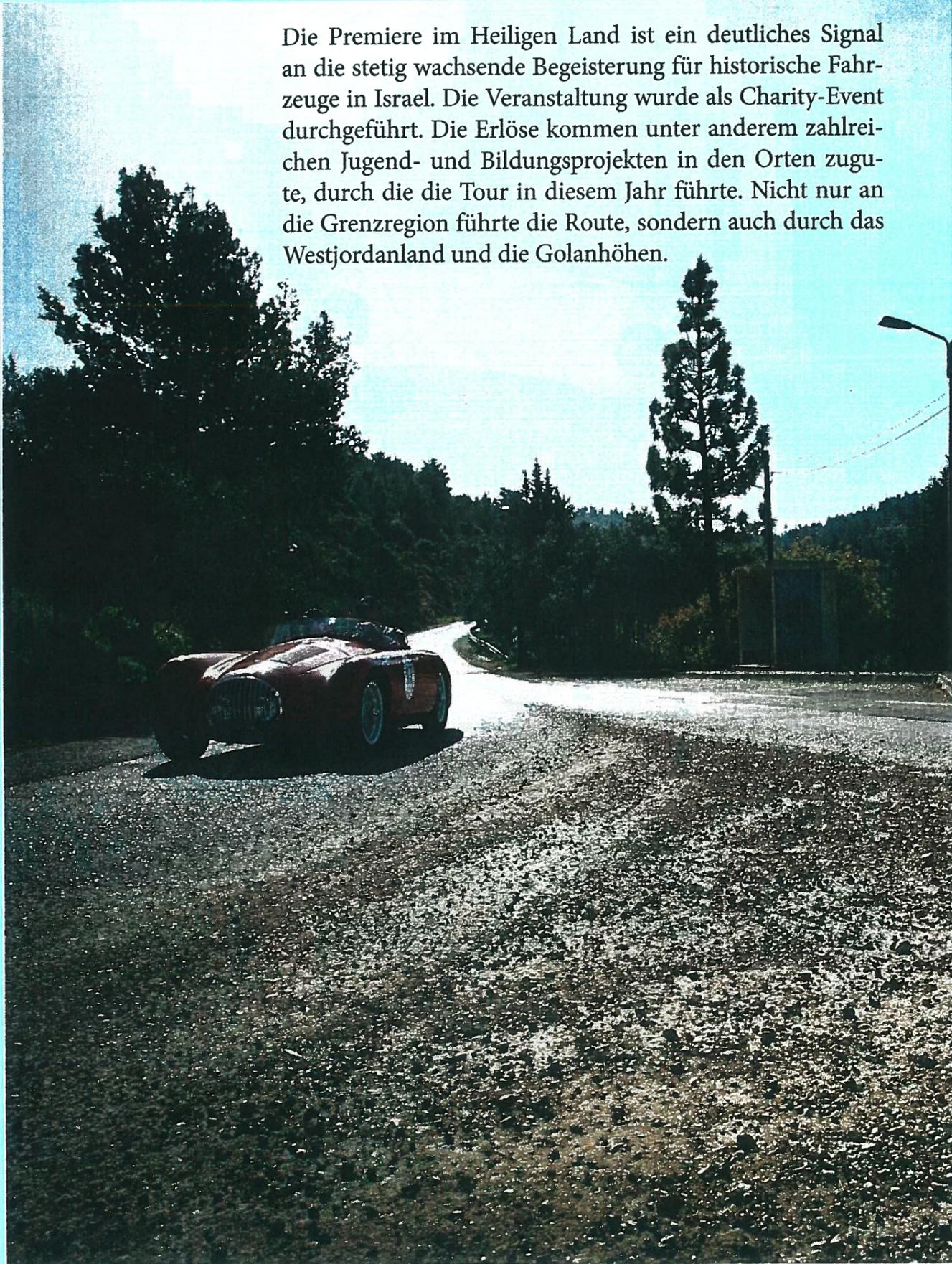


## VOLLE UNTERSTÜTZUNG

In enger Abstimmung mit nationalen Regierungsstellen, lokalen Behörden und der Polizei arbeiteten die Initiatoren eine Streckenführung aus, die den Teilnehmern sowohl ein Bild des modernen Israel als auch intensive Eindrücke seiner unvergleichlichen Geschichte vermittelt.



Die Premiere im Heiligen Land ist ein deutliches Signal an die stetig wachsende Begeisterung für historische Fahrzeuge in Israel. Die Veranstaltung wurde als Charity-Event durchgeführt. Die Erlöse kommen unter anderem zahlreichen Jugend- und Bildungsprojekten in den Orten zugute, durch die die Tour in diesem Jahr führte. Nicht nur an die Grenzregion führte die Route, sondern auch durch das Westjordanland und die Golanhöhen.



Start- und Zielpunkt der ersten Holy Land 1000 Tour war die Mittelmeer-Metropole Tel Aviv. Begegnender Höhepunkt für die Teilnehmer: am letzten Tag, als es Richtung Jerusalem ging, durch alle 12 Oldtimer Baujahr 1928 (Bentley 4,5 litre) bis Baujahr 1969 (Ferrari GTS 165) in die Altstadt von Jerusalem einfahren. Vorbei an der Mauer ging es dann Richtung Ziel.



Zu der Reise ins Heilige Land erreichten uns diese Bilder unseres Mitglieds Jacob Laskow aus Tel Aviv



## Signal Segmentring 4-Speichenlenkrad

Der verchromte und lackierte Signalgeber ist bei einigen Lenkrädern durch unsanftes Betätigen gebrochen. Seither war Ersatz nur durch gebrauchte Lenkräder möglich. Immerhin waren die 4-Speichenlenkräder in diesem Teilbereich identisch, gleichgültig ob Limousine, 503, 507 oder Bertone.

Während bei der Limousine dieses Teil als Signalhorn-Segmentring, also für die Hupe verwendet wurde, war es bei den Modellen 503 und 507 als Blinksignalsegment und somit für die Lichthupe vorgesehen. Dies kann man jedoch selbst leicht durch vertauschen der Anschlussleitungen verändern.

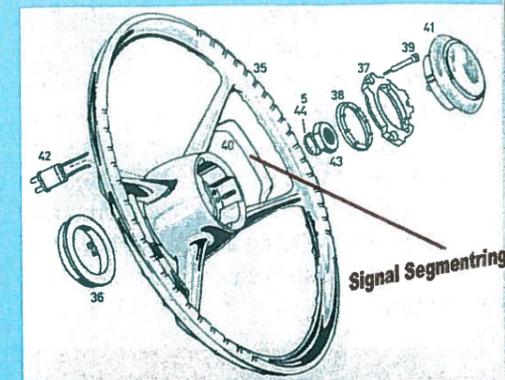
Durch Laser-Schweißen kann hier (nicht in allen Fällen) Abhilfe geschaffen werden. Ich habe es an einem gebrochenen Teil in Auftrag

gegeben und das Ergebnis ist positiv.

Natürlich brechen die Teile an den unterschiedlichsten Stellen und nicht jeder Fall ist lösbar. Ich empfehle vorher Kontakt aufzunehmen und evtl. Fotos des Teiles zu senden.

Je nach Aufwand müssen Sie ca. 100 € veranschlagen

Herr Bollermann berät sie gerne.  
W.N.



## Nachtrag zum Artikel Schloßreparatur beim BMW 502

Bei der Restaurierung der Türen des BMW 502 - siehe S. 84 in diesem Journal - tauchte noch ein Problem auf. Bei der Fahrertür war der Federbügel der Türbremse gebrochen. Wir haben Federbandstahl 30 x 2 mm in 1 m-Stangen beschafft und eine Werkstatt hat daraus 2 neue Federbügel linke und rechte Ausführung gebogen. Leider hat der „Fachmann“ dabei den Federstahl zum Biegen ausgeglüht.

Erfolg: die Federkraft ist weg. Im Prinzip reicht 2 mm anstelle der ursprünglichen 3 mm Materialstärke völlig. Die 3 mm dicken Originalteile sind ohnehin viel zu hart und brechen deshalb irgendwann.

Theoretisch kann man den Fe-

derstahl wieder härten. Man muß ihn bei 2 mm Stärke 15 min bei 850° im Härteofen glühen, anschließend im Ölbad abschrecken und danach mit 420° anlassen. Das kann natürlich nicht Jeder.

Inzwischen habe ich eine Fachfirma für die Herstellung von Federteilen gefunden, die bereit und in der Lage ist, einwandfreie

Federbügel herzustellen. Bei Abnahme von 10 Paar oder mehr zu einem attraktivem Preis. Interessenten melden sich bitte bei mir. (siehe auch Kleinanzeige im Journal)

Günter Rommel,  
Bergblick 13, 37603 Holzminden,  
Tel. 05531-5251,  
[rommel.guenter@t-online.de](mailto:rommel.guenter@t-online.de)

