

O.Lämmel

Automobil- und Motorentechnik

Gesamtkatalog 2026

Fliederweg 1

33178 Borchten

Telefon: 0049/5251/381451

E-Mail: o.laemmel@web.de

Internet: www.o-laemmel.de

Hiermit begrüße ich Sie, liebe Kundinnen und Kunden, und freue mich, daß Sie sich für meinen neuen Gesamtkatalog interessieren, der ab Januar 2026 gültig ist.

Alle darin angebotenen Komponenten sind auf der Basis jahrelanger Erfahrung im Motorsport und im Tuning-Bereich entstanden. Mittlerweile ist ein Großteil der Produkte selbst entwickelt. Diese haben sich sowohl im Straßenbetrieb, als auch im Motorsport bewährt und ihre Leistungsstärke unter Beweis gestellt.

Dies gilt ebenso für die stark gewachsene Klasse der Youngtimer-, und Youngtimer-Rallye-Trophy Fahrzeuge. Für das hier gültige, gesonderte Reglement kann ich protestsichere und gleichzeitig enorm leistungsstarke Motoren und Komponenten anbieten.

Als gelernter Karosserie- und Fahrzeugbauer mit Abschluss 1990 vor der Handwerkskammer Bielefeld (der von der IHK anerkannte Gesellenbrief hängt in meinem Betrieb öffentlich zur Ansicht aus) bin ich stolz darauf, dass mein Betrieb bereits ununterbrochen seit 22 Jahren besteht. Es gab in dieser Zeit keine rechtlichen Auseinandersetzungen mit Kunden in Bezug auf meine Leistungen. Ich stehe für sehr gute, ehrliche und ausgereifte Arbeit und Fairness im Umgang miteinander!

Unter der Rubrik „Kunden“ auf meiner Internetseite können Sie sich verschiedene Fahrzeuge anschauen, die mit diversen, aktuellen Komponenten von mir unterwegs sind, egal ob auf der Straße oder im Wettbewerb!

Die Rubrik „Sonderposten“ enthält zusätzlich spezielle Sonderteile und Restposten, welche in diesem Katalog nicht aufgeführt sind. Daher wird diese Seite monatlich aktualisiert.

Da sich die Preisgestaltung der Lieferanten mittlerweile ständig ändert und ich bestrebt bin, Ihnen stets ein aktuelles und ggf. erweitertes Produktsortiment zur Verfügung zu stellen, wird dieser Katalog nun ebenfalls monatlich aktualisiert.

Selbstverständlich werden auch günstigere Preise direkt an Sie weitergegeben!
Alle Preise in diesem Katalog verstehen sich bereits inkl. der gesetzlichen MwSt. von 19%.

Sollten Sie Fragen zu den Produkten haben, nehmen Sie bitte Kontakt mit mir auf. Ich berate Sie gern persönlich und erstelle Ihnen umgehend ein auf Ihre Bedürfnisse und Wünsche zugeschnittenes (Komplett-)Angebot. Mit mir abgestimmte Liefertermine werden eingehalten!

Grundsätzlich werden alle in den Auftrag gegebenen Dienstleistungen **ausschließlich** von mir persönlich und somit eigenhändig bearbeitet! Nur so kann ich die Qualität für alle Komponenten, die bei Leistungssteigerungen stets unter besonderer Belastung stehen, sicherstellen.

Alle Endprodukte werden immer **einbaufertig** ausgeliefert! Nacharbeiten sind **nicht** notwendig!
Für jede Anfrage wird vorab von mir ein individueller Kostenvoranschlag erstellt, den ich Ihnen als pdf-Dokument per Mail zur Verfügung stelle. Bei Interesse und/oder Zusage, wird alles weitere dann telefonisch abgesprochen.

Auf der folgenden Seite finden Sie eine detaillierte Auflistung mit Unterkategorien aller Dienstleistungen und Produkte, die Sie von mir beziehen können.

Ich freue mich auf Ihren Auftrag! Ihr

Oliver Lämmel

Dienstleistungen und Endprodukte

Mein Spezialgebiet ist die Optimierung der Opel-Motorenvariante OHV & CIH. Hierbei kümmere ich mich nicht nur um die Motoren, sondern auch um die komplette Antriebstechnik für alle heckgetriebenen Fahrzeuge, wie z.B.: P1, Kapitän, GT, Rekord A-E, Ascona/Manta A/B/400, Kadett A-C, Monza/Senator A/B, Commodore A-C.

Durch diese Fokussierung kann ich Ihnen z.T. günstigere Konditionen und vor allem mehr "Know-How" als andere Firmen anbieten!

Desweiteren werden für die Marke BMW, Motoren der Baureihe M20, so wie Hinterachsdifferentialrevisionen des Typs 168 / 188+K / 210 angeboten.

Nach mehrmaligem Bitten diverser Kunden habe ich mich mittlerweile entschieden, die Revisionen der Getriebe: Porsche bis Baujahr Mitte 1995 ebenfalls mit einzubeziehen.

Die im folgenden aufgeführten Positionen beziehen sich bei der Marke Opel stets auf Fahrzeuge mit Heckantrieb.

Motoren

- **BMW:** M10 - M40/42/44B18 - M20
- **Opel:** OHV - CIH: 4 + 6 Zylinder

Kraftübertragung

- **BMW:** MF 215 - MF 228
- **Opel:** 8,5" + 9,0" 4+6 Punkt - A400

Schaltgetriebe: Getrag

BMW + Opel

- Getrag 235 (alte Porschesynchr.) - 242 - 245 - 246 - 260 - 265

Schaltgetriebe: Opel OHV + CIH

- 3 Gang (Kapitän etc.) - 4 Gang - 4 Gang Overdrive - 4 Gang verstärkte Ausführung

Schaltgetriebe: Porsche 911 historisch

- 644 - 716 - 901 - 915 - 930

Schaltgetriebe: ZF

Alfa - **BMW** - Ford - Maserati - **Opel** - Ausführung S5/20; für diverse Sportwagen wie BMW M1, Detomaso Panterra, Ferrari, Ford GT 40 etc.

- ZF S4/18-3 (Bedford Blitz) - S4/17 - S5/17 - S5/18-3 - S5/20

Differentiale - Hinterachsen - ZF-LSD

BMW + Ford + **Opel** + Mercedes

- **BMW**: Differential 168 / 188+K / 210 - Hinterachsen Vorkriegsmodelle
- Ford: Alle Starrachsen mit und ohne abnehmbarem Diffgehäuse
- Mercedes: Differential 190 (W201) / 250 (W124)
- **Opel**: Differential Senator / Monza / Omega - Hinterachsen OHV / CIH / A400
- ZF-LSD: 004 - 006 - 008

Lenkgetriebe + Servolenkgetriebe

- **BMW**: Alle Lenkgetriebe - ZF-Servolenkgetriebe
- **Opel**: Alle Lenkgetriebe - ZF-Servolenkgetriebe

Fahrwerke und Radaufhängungen

- **BMW**: Alle E30
- **Opel**: OHV - CIH - A400

Bremsanlagen

- **BMW**: Alle E30
- **Opel**: OHV - CIH - A400

Informationen zu allen Teile-, Rumpf- und Komplettmotoren

Jeder der nachfolgend aufgeführten Motoren wurde von mir eigenhändig und bis in das kleinste Detail sorgfältig entwickelt, anschließend aufgebaut, und in der Praxis mehrfach auf Standfestigkeit und Langlebigkeit getestet.

Alle aufgeführten Motoren sind einbaufertige Endprodukte!

Sie enthalten jedoch keine Nebenaggregate, wie z.B. Ventildeckel, Schwungrad, Anlasser, Lima, Zündverteiler, elektrische Bauteile, Halter o.Ä.

Alle Leistungsangaben sind Mindestangaben, für den Betrieb mit dem jeweils serienmäßigen, bearbeiteten Gußkrümmer. Die Leistungsangaben werden immer erreicht, oder können sogar höher liegen. Dies kann jederzeit auf einem unabhängigen Leistungsprüfstand nachgewiesen werden!

Für die von mir angegebene Leistung ist bei allen Opel CIH-Motoren bis 2,2l Hubraum eine Auspuffanlage von mind. Ø 63,5 mm, und bei allen CIH-Motoren ab 2,4l von mind. Ø 76mm zu verwenden.

Bei der Verwendung eines Fächerkrümmers mit herausgeführten Rohrlängen ist das angegebene Drehmoment höher und linearer anzusetzen.

Zum Erreichen der angegebenen Motorleistungen und der dauerhaften Standfestigkeit des Motors ist es unbedingt erforderlich, nach dem Einbau und der Einfahrzeit einen Prüfstandslauf mit Feinabstimmungsarbeit zu absolvieren. Dieses kann auf einem Motoren-, oder einem Rollenprüfstand durchgeführt werden.

Die Lieferzeiten für alle Motoren betragen mittlerweile, durch die vorsätzlich gewollte Deindustrialisierung des Landes der BRD, durch absolut inkompetente, ungelernete Berliner Ampelvollidioten, je nach Bearbeitungsumfang, ca. 20-24 Wochen. Diese Angaben sind Maximalangaben, und können (ausser bei höherer Gewalt, wie z.B. Lieferengpässe bei Vorlieferanten) eingehalten werden.

Der Zylinderkopf muß zur Bearbeitung oder zum Verbau angeliefert werden. Ein Tausch des Zylinderkopfes ist grundsätzlich ausgeschlossen.

Alle Komplettmotoren sind im Tausch gegen ein angeliefertes Altteil (mit dem entsprechenden Hubraum). Hierbei müssen sich alle Lagerstellen der Pleuel sowie der Kurbelwelle in einem maßhaltigen Bereich befinden. Ansonsten entstehen für den Kunden zusätzliche Kosten!

Aufpreis bei Nichtanlieferung eines Serienkomplettmotors OHV/CIH im Tausch: 650,--

Aufpreis bei Nichtanlieferung eines Serienkomplettmotors M20-B25/B27 im Tausch: 950,--

Aufpreis bei Nichtanlieferung eines Serienkomplettmotors C24NE im Tausch: 1.850,--

Bei Fragen zu den angebotenen Motoren, oder wenn Sie spezielle Wünsche, z.B. zu einer Hubraumvariante haben, welche hier nicht aufgeführt ist: melden Sie sich bitte persönlich bei mir.

Ernstgemeinte Anfragen, welche sich nicht auf einzelne Details meiner Motoren und Entwicklungen beziehen, beantworte ich Ihnen gern.

Den enormen Zeitaufwand, den sorgfältiges Arbeiten und hohe Qualität erfordern, sehen Sie als Kunde vor der Inbetriebnahme am fertigen Endprodukt rein optisch (leider) nicht.

Allerdings werden Sie die Qualität meiner Motoren und aller anderer Produkte, wie z.B. Schaltgetriebe- und Hinterachsrevisionen, beim Fahren mit Ihrem Fahrzeug vor allem im Zeitverlauf feststellen, da mir ist bis heute von Kundenseite her noch kein einziger Schaden gemeldet worden ist!

Rumpfmotoren: BMW - M20 - 6 Zylinder

Für Fahrzeuge, z.B. E30: 320i / 325i / 325e oder E28 etc.

•	2,0l	Serie	5.850,--
•	2,5l	Serie - 170 PS Ausführung mit Kat	5.850,--
•	2,5l	Serie - 171 PS Ausführung ohne Kat	5.850,--
•	2,7l	Eta - Serie	5.850,--
•	2,5l	Mit Schmiedekolben	6.450,--
•	2,7l	Eta - Mit Schmiedekolben	6.450,--
•	2,8l	Mit Schmiedekolben	7.450,--

Alle hier aufgeführten Positionen sind grundsätzlich im Tausch gegen ein angeliefertes Altteil, der jeweiligen Ausführung entsprechend.

Hierbei müssen alle vorhandenen Lagerstellen maßhaltig = der Serie entsprechend sein. Ansonsten fallen zusätzliche Kosten an!

Die Auslieferung erfolgt ohne Schwungrad/Schwingungsdämpfer, oder Nebenaggregate. Der Kurbeltrieb ist komplett ausgewogen.

Bei der Position: 2,8l ist der Tausch gegen ein angeliefertes Altteil, als Ausführung 2,5l oder 2,7l freigestellt.

Der rechte Motorhalter ist für den Transport auf einer Europalette ebenfalls anzuliefern.

Die Auslieferung erfolgt ohne Schwungrad/Schwingungsdämpfer, Ölpeilstabsrohr oder Nebenaggregate. Der Kurbeltrieb ist ausgewogen.

Eine Aluminiumölwanne mit größerem Ölsumpf, welche ebenfalls anzuliefern ist, sollte sie nicht mehr an einem angelieferten Unterbau vorhanden sein, ohne elektronischem Geber für die Ölstandskontrolle, ist dann verbaut.

Auf Wunsch kann dieser Geber nachgerüstet werden. Der Verschlußdeckel ist vorhanden.

Das Zahnriemenrad vorn an der Kurbelwelle, mit Schraube M18x1,5, und alle Simmeringe sind ebenfalls verbaut.

Komplettmotoren: BMW - M20 - 6 Zylinder für den Straßenbetrieb

Für Fahrzeuge, z.B. E30: 320i / 325i / 325e oder E28 etc.

•	2,0l	Serie - ab 170 PS	7.850,--
•	2,5l	Serie - 170 PS Ausführung mit Kat	7.850,--
•	2,5l	Serie - 171 PS Ausführung ohne Kat	7.850,--
•	2,7l	Eta - Mindestleistung ab 204 PS	9.850,--
•	2,8l	Mindestleistung ab ? PS (in der Produktion)	a.A.

Alle hier aufgeführten BMW-Komplettmotoren sind mittlerweile mehrfach (außer die 2,8l Ausführung), in über 2 Jahrzehnten von mir für Kunden, ohne jegliche Probleme gebaut worden, wovon ein 2,7l ETA-Motor eines Kunden nachweislich schon eine Laufleistung von über 100.000 Km (berufsbedingt) absolviert hat!

Teilemotoren: Opel - OHV

•	1,0l	Serie	3.250,--
•	1,1l	Serie	3.250,--
•	1,2l	Serie	3.250,--

Rumpfmotoren: Opel - OHV

Alle s.v. aufgeführten Teilemotoren, als Rumpfmotorausführung = Aufpreis: 695,--

Teilemotoren: Opel - CIH

•	1,6l	Serie	4.250,--
•	1,7l	Serie	4.250,--
•	1,9l	Serie	4.250,--
•	2,0l	Serie	4.250,--
•	2,0l	Mit Schmiedekolben	4.850,--
•	2,0l	Mit Schmiedekolben + DTM Evo-Langpleuel	6.650,--
•	2,2l	Serie	4.250,--
•	2,4l	Serie	4.250,--
•	2,4l	Mit Schmiedekolben	4.850,--
•	2,5l	Mit Schmiedekolben	4.850,--

Rumpfmotoren: Opel - CIH

Alle s.v. aufgeführten Teilemotoren, als Rumpfmotorausführung = Aufpreis: 945,--

Alle hier aufgeführten Positionen, sind grundsätzlich im Tausch gegen ein angeliefertes Altteil, der jeweiligen Ausführung entsprechend.

Hierbei müssen alle vorhandenen Lagerstellen maßhaltig = der Serie entsprechend sein. Ansonsten fallen zusätzliche Kosten an!

Die Auslieferung erfolgt ohne Schwungrad/Schwingungsdämpfer, oder Nebenaggregate. Der Kurbeltrieb ist komplett ausgewogen.

Komplettmotoren: Opel - OHV / CIH für den Straßenbetrieb

- | | | | |
|---|------|---|----------|
| • | 1,2S | Mindestleistung - ab 75 PS - OHV: Bleifrei, Komplett! * | 7.450,-- |
| • | CIH | 1,6l bis 2,4l - Serie | 7.850,-- |
| • | 2,0E | Mindestleistung - ab 146 PS | 8.850,-- |
| • | 2,2E | Mindestleistung - ab 165 PS | 8.850,-- |
| • | 2,4S | Mindestleistung - ab 196 PS | 9.850,-- |
| • | 2,7S | Mindestleistung - ab 228 PS | a.A. |

Bei allen zuvor aufgeführten Motorvarianten handelt es sich um alltagstaugliche Ausführungen für den Straßenverkehr, welche über den gesamten Drehzahlbereich einen sehr guten Drehmomentverlauf aufweisen.

* Mit Weber-Doppelvergaser (vorbedüst), Gasgestänge, Wapu, Kraftübertragung, Bosch-TSZH etc.

Komplettmotoren: Opel - CIH für den Wettbewerb

- | | | | | |
|---|------|-----------------|-----------------------------|-----------|
| • | 2,0l | Gruppe H | Mindestleistung - ab 176 PS | 10.850,-- |
| • | 2,0l | Youngtimer-Gr.2 | Mindestleistung - ab 194 PS | 12.850,-- |
| • | 2,0l | Gruppe H | Mindestleistung - ab 206 PS | 12.850,-- |
| • | 2,5l | Gruppe H | Mindestleistung - ab 223 PS | 12.850,-- |

Bei allen zuvor aufgeführten Motorvarianten handelt es sich um standfeste und protestsichere Ausführungen für den Motorsport. Die Leistungsangaben beziehen sich auf den Betrieb mit Weber-Doppelvergaser DCO.

Die Youngtimer-Gr.2-Variante ist speziell von mir für die Rallye-Trophy, im Betrieb mit Weber-Doppelvergaser 45 DCOE, entwickelt worden.

Mit Vorgabe aus dem Reglement, mit Serienpleuellänge und 2,0l Zylinderkopf, hat dieser rallyetypische Motor einen nutzbaren Drehzahlbereich von 1.800 - 7.800 U/min.

Alle von mir angegebenen Leistungswerte werden zuverlässig erreicht oder übertroffen, und basieren auf Messungen des unabhängigen Leistungsprüfstands der Firma Viktor Günther (VGS) in Köln, nach DIN-Norm.

Die dortige Abstimmung meiner Motoren erfolgt seit über 30 Jahren erfolgreich, und ohne einen einzigen Motorschaden – Ein Beleg für die hohe Qualität und Zuverlässigkeit meiner Arbeit!

Motoren für den Straßenbetrieb



Wettbewerbsmotoren



Komplettmotorumbau am Fahrzeug: BMW E30

- Motorumbau (alle E30 Modelle) auf 6-Zylinder M20 - B25/B27, inkl. aller weiterer zur Abnahme beim TÜV notwendigen Arbeiten, wie Fahrwerk, Bremsanlage, Getriebe (Sportgetriebe), Differential (Übersetzung nach Wunsch) etc., inkl. Sondereintragung auf Ausführung: M20/B25 - Euro 2 (325i - 170 PS) n.Abspr.

Saugrohr: Opel - CIH

- Drosselklappenteil 2,0E oder 3,0E CIH (angeliefert), aus L oder LE Jetronic; komplett revidiert, gestrahlt, umgebaut auf Drosselklappennadellager, voreingestellt, einbaufertig 347,--

Wettbewerbszylinderkopf: Opel CIH 2,4l

- E/A-Kanäle maximal-, und Brennraumkontur CNC gefräst, Zylinderkopf max. schräg geplant, Ultraschallbad gereinigt, Kopfschraubenbohrungen gespindelt, CNC gedrehte Ventile 45/40, Bronzeventilführungen, 120 Kp Mantzelventilfedern, Ventildervorspannung ausgemessen und eingestellt, spez. Ölstandserhöher, Zylinderkopf nicht lackiert, einbaufertig, im Tausch 6.883,--
- Aufpreis für s.v., mit; Nockenwelle, Original Opel Stößel, Kipphebel, Nockenwellenverschlußdeckel montiert, Zylinderkopf grund- und lackiert 1.476,--

Zylinderkopfbearbeitung: 1,6 - 2,4l CIH

- Zylinderkopf gerade planen 149,--
- Zylinderkopf max.schräg planen; zur Verdichtungsanhebung 227,--
- 8 Serienventilführungen umrüsten auf Bronzeventilführungen, inkl. Material 668,--
- Zusätzlich zu s.v. Ventilsitze speziell schneiden, für Seriedurchmesser 143,--
- Zusätzlich zu s.v. Ventilsitze speziell schneiden, für größeren Durchmesser 193,--

Motorkraftübertragung: Opel - CIH / A400

Alle aufgeführten Schwungräder sind erleichtert und elektrodynamisch feingewuchtet. Die unten aufgeführten Preise gelten dann, wenn Sie mir ein Schwungrad anliefern.

Bei allen Kupplungen handelt es sich ausnahmslos um Qualitätsware von Fichtel & Sachs aus dem Motorsportbereich, erkenntlich durch das 3-stellige Zahlenkürzel 999 auf der jeweiligen Komponente (teilweise Sonderanfertigungen, die in ihrer jeweiligen Ausführung bei keinem anderen Lieferanten erworben werden können).

Zur Auswahl stehen hier zwei Kupplungstypen:

- Ausführung MF215 = 8,5 Zoll (Gruppe 2 homologiert)
- Ausführung MF228 = 9,0 Zoll (hier wird ein hydraulisches Ausrücklager empfohlen)
- Die Ausführung MF 215 ist auch für Straßenfahrzeuge geeignet.

Alle Kupplungen werden nur als *Komplettpaket* angeboten.

Dies beinhaltet:

Torsionsgefederte Kupplungsscheibe (14 Zähne), Kupplungsnapenfett, Druckplatte, Ausrückring, Bronzeausrücklager, Schraubensatz.

Bei Bedarf einer Kupplung mit einer anderen Nabenverzahnung als Serie (z.B. bei Betrieb mit Getrag 265 Getriebe: E30/M3, Senator/Monza etc.), sprechen Sie mich bitte persönlich an.

Schwungräder

- | | |
|--|--------|
| • 8,5 Zoll - 4 Punkt / 9,0 Zoll - 4 Punkt / 9,5 Zoll - 4 Punkt | 247,-- |
| • 8,5 Zoll - 6 Punkt / 9,0 Zoll - 6 Punkt | 325,-- |
| • Aufpreis bei Nichtanlieferung eines 8,5 Zoll Schwungrads | 145,-- |
| • Aufpreis bei Nichtanlieferung eines 9,0 Zoll Schwungrads | 185,-- |
| • Aufpreis bei Nichtanlieferung eines 9,5 Zoll Schwungrads | 245,-- |

Kupplung

- | | |
|---|----------|
| • MF215 mit organischem Rennbelag | 912,-- |
| • MF215 mit Sinterbelag | 1.162,-- |
| • MF215 mit Sinterbelag und Stahlschwungrad | 1.662,-- |
| • Kupplungskit 9,0 Zoll - 4 Punkt: verstärkte Ausführung (<u>Orig.!</u> Opel: LUK) | 594,-- |
| • MF228 mit organischem Rennbelag | 912,-- |
| • MF228 mit Sinterbelag | 1.162,-- |
| • MF228 mit Sinterbelag und Stahlschwungrad | 1.662,-- |
| • MF228 mit Sinterbelag und Stahlschwungrad: verstärkte Ausführung | 1.812,-- |

Ausrücklager

Alle folgend aufgeführten Ausrücklager sind verstärkte F&S-Sonderausführungen.

- | | |
|---|--------|
| • Bronzeausrücklager für Serienkupplung | 224,-- |
| • Bronzeausrücklager für MF215 | 224,-- |
| • Bronzeausrücklager für MF228 | 224,-- |
| • Aluminiumausrücklager für MF228 mit Getrag 265 BMW-Getriebe | 224,-- |
| • Bronzeausrücklager für RCS | 224,-- |

Ausrückhebel

Bei allen Ausführungen handelt es sich ausschließlich um Opel-Originalteile (Restposten), keine Nachproduktion!

- | | |
|-------------------------------|--------|
| • Stahl | a.A. |
| • Guß, Serie | a.A. |
| • Guß, mit Schwingungsdämpfer | 247,-- |

Ausrücklager - hydraulisch: Opel - CIH / A400

Die unten aufgeführten Preise gelten dann, wenn Sie mir eine Kupplungsglocke oder eine Pedalerie anliefern.

Bei allen hydraulischen Komponenten handelt es sich ausnahmslos um Qualitätsware von AP (teilweise Sonderanfertigungen, die in ihrer jeweiligen Ausführung bei keinem anderen Lieferanten erworben werden können).

Der Umbau an der Kupplungsglocke ist an folgenden Getriebetypen möglich:

- Opel 4-Gang und Overdrive
- Getrag 265 und 265/5
- ZF S5/18-3

Bei diesem Umbau entfällt der Seilzug, das Ausrücklager und der Ausrückhebel. Der Druckpunkt der Kupplung ist über die Kupplungspedalumlenkung genauestens justierbar.

Die aufwendbare Kraft zum Treten entspricht hierbei in etwa der Gaspedalkraft x3, bei extrem pedalkraftaufwendigen Kupplungstypen wie z.B.: MF228 oder RCS, da diese über den Seilzug kaum noch zu bedienen sind.

Alle Positionen, welche am Ende mit einem * gekennzeichnet sind, werden ausschließlich bei einer Änderung auf ein hydraulisches Ausrücklager mit angeboten!

Änderung

- | | |
|---|----------|
| • Hydraulisches Ausrücklager integriert in die Kupplungsglocke | 875,-- |
| • Hydraulisches Ausrücklager s.v., inkl. aller Leitungsanschlüsse mit Montage | 1.085,-- |
| • Pedalerie ändern, inkl. speziell ausgerechnetem Geberzylinder und feineinstellbarer Umlenkung * | 745,-- |

Elektrische Motorkomponenten: Opel - OHV / CIH / A400

Anlasser

- | | |
|--|--------|
| • Bosch 1,2 PS (Planetengetriebe) - OHV | a.A. |
| • Bosch 1,9 PS (Planetengetriebe) - CIH/A400 | 147,-- |

Lichtmaschine

- | | |
|---|--------|
| • Bosch 45 A - OHV (Spannungsregler aussenliegend) | a.A. |
| • Bosch 45 A - CIH/A400 (Spannungsregler aussenliegend) | 178,-- |
| • Delco 45 A - CIH/A400 | 154,-- |
| • Bosch 55 A - CIH/A400 (Spannungsregler aussenliegend) | 285,-- |
| • Delco 55 A - CIH/A400 | 237,-- |
| • Bosch 70 A - CIH/A400 (Spannungsregler aussenliegend) | 354,-- |

Info

Die Version: 45 A entspricht hierbei immer der Serienstandardbestückung eines jeden Fahrzeugs.
Die Version: 55 A entspricht der Ausführung für mehr als dem Serienstandard entsprechende Verbraucher, wie z.B. ein Paar Zusatzscheinwerfer, Subwooferanlage etc. Die Version: 70 A entspricht der Maximalausführung, für z.B. den kompletten zusätzlichen, vorderen Lampenbaum bei Rallyefahrzeugen etc.

Zündverteiler

- | | |
|---|--------|
| • Bosch: Kontaktzündverteiler OHV | a.A. |
| • Bosch: Kontakt- oder TSZ-H - Zündverteiler CIH/A400 | 387,-- |
| • Bosch: Kontakt- oder TSZ-H - Zündverteiler, angeliefert OHV/CIH/A400 | 204,-- |
| • Zusätzlich mit: Verteilerkappe, Rotorläufer (für Bild 1 Zündung), Kondenssperre, Zündkabelsatz 5-tlg. - OHV/CIH | 112,-- |
| • Bosch-Zündkerze CIH, Satz (kürzere Ausführung für Schmiedekolbenbetrieb) | 19,40 |

Info

Bei der Revision des Zündverters wird dieser komplett zerlegt, ultraschallbadgereinigt, auf der Drehbank abgezogen, der Zündverstellwinkel geändert und wieder komplettiert.

Zündeinheit

- | | |
|--|-----------|
| • Bosch-Zündeinheit, komplett - siehe Bild 1: Neu | 323,-- |
| • Bosch-Zündeinheit, komplett - siehe Bild 1: Revision bei Anlieferung | n.Aufwand |
| • Bosch-Zündeinheit, komplett - siehe Bild 2: Neu | 446,-- |
| • Bosch-Zündeinheit, komplett - siehe Bild 2: Revision bei Anlieferung | n.Aufwand |

Info

Das Bild 1 entspricht der serienmäßig in den Modellen verbauten Bosch-Transistorzündung.

Das Bild 2 entspricht der Bosch-Transistorzündung, welche von Opel für die historischen Fahrzeuge zum nachträglichen Verbau im Original vorgesehen war. Im Bild sind auch alle hierfür benötigten Komponenten für den problemlosen Betrieb aufgeführt.



Bild 1



Bild 2

Schaltgetriebe

Eine Revision des angelieferten Getriebes beinhaltet grundsätzlich die komplette De- und Montage, mit allen Messungen und Einstellungen.

Beim Austausch aller notwendigen Teile werden ausschließlich Hersteller-Originalprodukte verwendet.

Ein detaillierter Kostenvoranschlag wird dem Kunden, nach Begutachtung der angelieferten Ware, umgehend per e-mail zugesendet.

Hierbei besprochene Liefertermine werden eingehalten.

Alle Positionen, welche am Ende mit einem * gekennzeichnet sind, werden ausschließlich bei einer Komplettrevision mit angeboten!

Opel 4-Gang: OHV + CIH

- | | |
|--|----------|
| • Angeliefertes, komplettes OHV Getriebe überholen, zzgl. Materialkosten | 1.155,-- |
| • Angeliefertes, komplettes CIH Getriebe überholen, zzgl. Materialkosten | 1.407,-- |
| • Rallye-Sportgetriebe 2,87-1,00 CIH, original Opel, Gr.2 homologiert | a.A. |
| • Untere Gehäuseverschlußplatte CIH, mit Ölablaßschraube: <u>verstärkte</u> Ausführung | 375,-- |

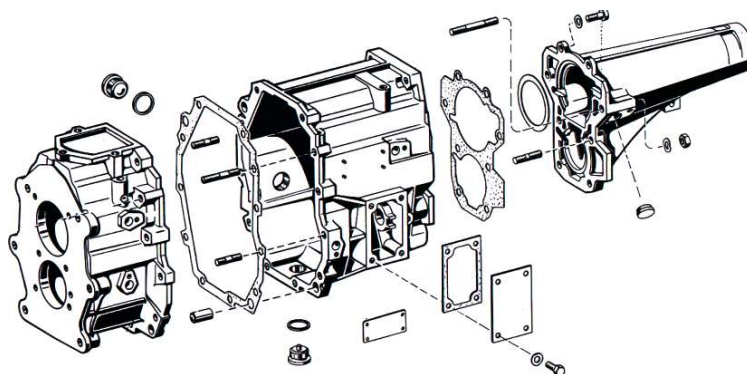
ZF: S4-17 / S5-17 / S5-20 / 5-DS25

- | | |
|---|----------|
| • S4-17: Angeliefertes, komplettes Getriebe überholen, zzgl. Materialkosten | 1.560,-- |
| • S5-17: Angeliefertes, komplettes Getriebe überholen, zzgl. Materialkosten | 1.872,-- |
| • S5-20: Angeliefertes, komplettes Getriebe überholen, zzgl. Materialkosten | 1.560,-- |
| • 5-DS25: Angeliefertes, komplettes Getriebe überholen, zzgl. Materialkosten | 2.184,-- |
| • 321/Hurth: Angeliefertes, komplettes Getriebe überholen, zzgl. Materialkosten | 1.872,-- |

ZF: S5-18/3

- | | |
|--|------------|
| • Angeliefertes, komplettes Getriebe überholen, zzgl. Materialkosten | 1.872,-- |
| • Synchronring | 191,-- |
| • Stahlsynchronring | 308,-- |
| • Schiebemuffe 1./R - 2./3 - 4./5. Gang | á 1.047,-- |

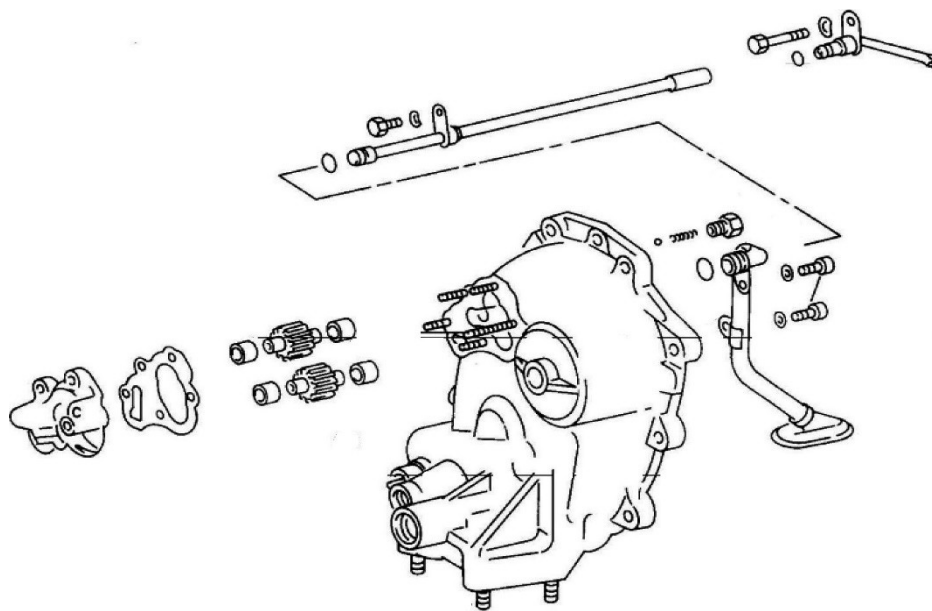
ZF-Synchroma-Schaltgetriebe S5-18/3



Porsche: 356 (A) + 911 (F&G-Modell) 901 / 915 / 930 (Turbo)

- | | |
|--|----------|
| • Typ 644/716: Angeliefertes, komplettes Getriebe überholen, zzgl. Materialkosten | 1.920,-- |
| • Typ 901: Angeliefertes, komplettes Getriebe überholen, zzgl. Materialkosten | 1.660,-- |
| • Typ 915: Angeliefertes, komplettes Getriebe überholen, inkl. ändern auf verbesserte Synchronisation des 1. & 2. Ganges, zzgl. Materialkosten | 2.184,-- |
| • Typ 930: Angeliefertes, komplettes Getriebe überholen, inkl. ändern auf verbesserte Synchronisation des 1. & 2. Ganges, zzgl. Materialkosten | 2.184,-- |
| • Angeliefertes Getriebe 915: ändern auf verbesserte Synchronisation des 1. & 2. Ganges, zzgl. Materialkosten | a.A. |
| • Angeliefertes Getriebe 901/915/930: ändern der Gesamt- und/oder Gangradübersetzung, zzgl. Materialkosten | a.A. |
| • Getriebe 915 zusätzlich ändern auf Ölpumpenschmierung, mit oder ohne Ölkühlung (Ölpumpendeckel muß angeliefert werden) * | 2.785,-- |
| • Lamellensperrdifferential, gebraucht, revidiert | a.A. |
| • Lamellensperrdifferential, neu | 2.485,-- |

Ölpumpenschmierung



Hinterachsen & Differentiale

Eine Revision der angelieferten Hinterachse oder des angelieferten Differentials beinhaltet grundsätzlich die komplette De- und Montage, mit allen Messungen und Einstellungen.

Beim Austausch aller notwendigen Teile werden ausschließlich Hersteller-Originalprodukte verwendet.

Ein detaillierter Kostenvoranschlag wird dem Kunden, nach Begutachtung der angelieferten Ware, umgehend per e-mail zugesendet.

Hierbei besprochene Liefertermine werden eingehalten.

Alle Positionen, welche am Ende mit einem * gekennzeichnet sind, werden ausschließlich bei einer Komplettrevision mit angeboten!

Der aufgeführte Preis beinhaltet bei einer Opel-Hinterachse die Anlieferung ohne Deichselrohr und Bremse.

Differential: BMW Typ 168 / 188+K / 210 / 02

Der Gehäusotyp: 168/188+K/210 entspricht hierbei diversen Fahrzeugausführungen, z.B.: E30, E36, E46 etc., der Gehäusotyp: 02 der Fahrzeugausführung: 1602-2002.

Bei Anfragen zur Revision einer anderen Fahrzeugausführung, z.B.: E9, E90 etc., sprechen Sie mich einfach persönlich an.

- | | |
|---|----------|
| • Angeliefertes Differential 168 oder 188 überholen, zzgl. Materialkosten | 1.056,-- |
| • Angeliefertes Differential 210 oder 02 überholen, zzgl. Materialkosten | 1.146,-- |
| • Differential mit Anbauteilen sandstrahlen, grundieren und lackieren * | 345,-- |

Differential: Mercedes

Die Bezeichnung Mercedes entspricht hierbei der Fahrzeugausführung, z.B.: 190 (W201) / 250 (W124).

Bei beiden Differentialtypen müssen mittlerweile leider 3-4 Wochen Zeit für die Revision in Anspruch genommen werden, da es den Großteil der Differentiallagersicherungsringe, in den Vorgegebenen 0,05 mm Abständen, bei Mercedes selber nicht mehr gibt.

Hier muß dann die genaue Stärke für die neuen Lager, am Kundendifferential direkt, ausgemessen und nachträglich maschinell geschliffen werden.

- | | |
|---|----------|
| • Angeliefertes Differential überholen, zzgl. Materialkosten, inkl. 2 St. geschliffener Mercedes-Sicherungsring neu | 1.146,-- |
| • Differential mit Anbauteilen sandstrahlen, grundieren und lackieren * | 345,-- |

Differential: Opel

Die Bezeichnung Opel (mit Antriebswellen) entspricht hierbei den Fahrzeugausführungen: Senator, Monza und Omega.

- | | |
|---|----------|
| • Angeliefertes Differential überholen, zzgl. Materialkosten | 1.056,-- |
| • Differential mit Anbauteilen sandstrahlen, grundieren und lackieren * | 345,-- |

Hinterachse: Opel CIH / A400

Die Bezeichnung CIH entspricht hierbei u.A. den Fahrzeugausführungen: Kapitän, GT, Ascona/Manta A/B, Kadett A-C und Rekord A-E bis 2,0l Hubraum.

Die Bezeichnung A400 entspricht hierbei u.A. den Fahrzeugausführungen: A400, Commodore A-C und Rekord E ab 2,2l Hubraum.

Alle 3 Lagertypen der Hersteller: SKF oder FAG ausschließlich (Kegelrad/Differential/Steckwelle, ohne jeglichen Rostansatz und Fabrikneu), können ohne Aufpreis, für eine Revision der angelieferten Hinterachse, mit angeliefert werden.

Die von mir ausschließlich verwendeten Lager bei Nichtanlieferung, sind hierbei Original Opellager aus Restbestand, welche heute, auch über das Internet, nicht mehr lieferbar sind.

Alle Positionen, welche am Ende mit einem * gekennzeichnet sind, werden ausschließlich bei einer Komplettrevision mit angeboten!

- | | |
|--|----------|
| • Angelieferte Hinterachse überholen; ohne Montage und ausmessen der Steckwellen, zzgl. Materialkosten | 1.408,-- |
| • Angelieferte Hinterachse A400 überholen: mit angelieferter Übersetzung (Teller/Kegelrad) vom DTM-Omega; ohne Montage und ausmessen der Steckwellen, zzgl. Materialkosten | 1.714,-- |
| • Steckwellen Montage, inkl. ausmessen und einstellen des Axialspiels, zzgl. Materialkosten | 220,-- |
| • Steckwellenlager mit Schrumpfring wechseln (an der demontierten Steckwelle), zzgl. Materialkosten | 176,-- |
| • Hinterachskörper mit Vorrichtung unter Presse richten (Spur/Sturz) * | 352,-- |
| • Hinterachse mit Anbauteilen sandstrahlen, grundieren und lackieren * | 395,-- |
| • Hinterachsschwert CNC aus Konstrukturaluminium, nackt, ohne Anbauteile | 385,-- |
| • Hinterachsschwert (wie z.B. Ford BDA); zur Verstärkung der Achsrohre für Rallyefahrzeuge, inkl. Montage, für alle s.o. aufgeführten Hinterachsen, ausser: Commodore C und Rekord E ab 2,2l Hubraum * | 845,-- |

Hinterachslager: Opel CIH + A400

Allgemeiner Hinweis:

Es werden seit längerem immer wieder über das Internet und von div. Lieferanten, Hinterachs- und auch Steckwellenlager, zum Teil zu sehr günstigen Konditionen angeboten.

Diese Lager sind von ihrem derzeitigen Qualitätsniveau her ein absolut minderwertiger Nachbau!

Dies gilt vor allem gegenüber der früheren Originalproduktion von Opel, worin speziell durch die z.B. SKF Bezeichnung CC/QCL7C dies als gepaartes Lager (Lager+Schale) vorgegeben war, und nicht wie z.B. bei der Firma Timken das einzelne Lager, welches mit unzähligen Lagerschalen für die verschiedensten, auch nicht Hinterachslagerungen, zu kombinieren war.

Hierdurch sind erhöhte Laufgeräusche, so wie Hinterachsschäden unvermeidlich!

Erkennbar an:

1. Anstatt der je 19 Zylinderrollen aus der Opelproduktion, nur 16 etc. Zylinderrollen
2. Kein Markenlogo der Firmen: FAG oder SKF vorhanden
3. Die komplette Timkenproduktion, da keine gepaarte Lagerproduktion vorhanden

Durch die geringere Anzahl der Kegel wird das zu verarbeitende Eingangsdrehmoment der Hinterachse deutlich herabgesetzt.

Lamellensperrdifferential ZF: BMW, Ford, Opel

Eine Revision des angelieferten Sperrdifferentials beinhaltet grundsätzlich die komplette De- und Montage, mit allen Messungen und Einstellungen.

Beim Austausch aller notwendigen Teile werden ausschließlich Hersteller-Originalprodukte verwendet.

Alle Positionen, welche am Ende mit einem * gekennzeichnet sind, werden ausschließlich bei einer Komplettrevision: Differential/Hinterachse mit angeboten!

- Angeliefertes ZF-Lamellensperrdifferential 004 - 006 - 008 revidieren: Sperrwert und Lamellenpaketvorspannung ausmessen und gegebenenfalls neu einstellen (verschleißbedingte Mehrkosten möglich!) 352,--
- Angeliefertes ZF-Lamellensperrdifferential 004 - 006 - 008 revidieren und umrüsten: Sperrwert ändern, Lamellenpaketvorspannung ausmessen und gegebenenfalls neu einstellen (verschleißbedingte Mehrkosten möglich!), Vorspannung des Lamellenpaketes ändern a.A.
- Angeliefertes ZF-Lamellensperrdifferential Opel A400: umrüsten auf Gr.4, zusätzlich Sperrwert und Lamellenpaketvorspannung ausmessen und gegebenenfalls neu einstellen (verschleißbedingte Mehrkosten möglich!) a.A.

Lamellensperrdifferential: BMW

Alle folgend aufgeführten LSD sind revidiert und einbaufertig, falls vorrätig!

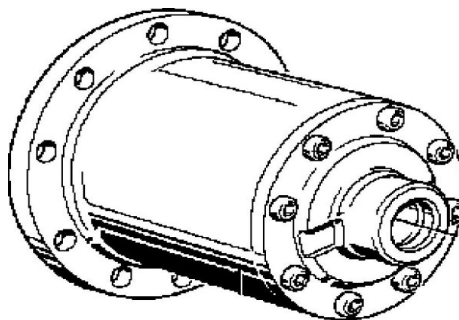
- ZF-LSD: E9, E21, 2002 etc. 2.250,--
- ZF-LSD: E28, E30, E36, E46 etc. a.A.

Lamellensperrdifferential: Opel

Alle folgend aufgeführten LSD sind revidiert und einbaufertig, falls vorrätig!

- ZF-LSD 004, für Übersetzung bis 3,18-5,28 - CIH * 2.250,--
- ZF-LSD 006 - Comodore A/B, A400 2.850,--
- ZF-LSD 006 - A400-Gr.4 * 3.450,--
- ZF-LSD 006 - Commodore C 2.850,--

ZF-Lamellensperrdifferential



Direkte Lenkung: Opel

Eine Revision des angelieferten Lenkgetriebes beinhaltet grundsätzlich die komplette De- und Montage, mit allen Messungen und Einstellungen.

Die hier angebotenen, „direkten“ Lenkungen (minus eine Gesamtumdrehung gegenüber der Serie) sind oberflächenbehandelt und gerichtet. Kein Quaife-Produkt!

Der aufgeführte Preis beinhaltet die Anlieferung des Lenkgetriebes ohne Spurstangen.

Das Gehäuse wird hierbei glasperlgestrahlt und ultraschallgereinigt.

In jeder Revision sind zusätzlich für den Triebfling das spezielle, obere Nadellager und das untere Kugellager mit enthalten.

- Ascona/Manta A/B, A400, Kadett C 985,--

Wettbewerbsfahrwerksfedern: Opel

Im Original der Serie entsprechende, lineare Schraubenfederausführung aus Eigenproduktion!

Alle folgend aufgeführten Fahrwerke sind in der speziellen Federhärte, erhältlich für die jeweiligen Bereiche:

Slalom / Berg / Rundstrecke / Rallye

- Fahrwerksfedersatz: Ascona/Manta B, A400, Kadett C 845,--
- Fahrwerksfedersatz s.v.: Nur Vorder- oder Hinterachse 485,--
- Fahrwerksfedersatz (VA: Feder/Topf-System): Ascona/Manta B, Kadett C 1.268,--
- Stabilisator HA - Ø 13 mm: A400 485,--

Wettbewerbsstoßdämpfer: Opel

- Bilsteindämpfer VA: Ascona/Manta B, A400, Kadett C, Paar 425,--
- Bilsteindämpfer HA: Ascona/Manta B, A400, Kadett C, Paar 465,--
- Ausfahrbare Länge bei Stoßdämpfer s.v. kürzen a.A.
- Koni-Rennndämpfer VA, gekürzte Ausführung, Paar 398,--
- Koni-Rennndämpfer HA, gekürzte Ausführung, Paar 393,--

Hexen-Slalom Lemgo 2007: Oliver Lämmel



Wettbewerbsradaufhängungsteile: Opel

Vorderachse

- Umbau angelieferter, unterer Originaldreiecksslenker in Unibaltechnik.
Änderung in hochfeste Ausführung mit Gelenklager und Distanzhülsen, 2-fach Verstärkung der U-Profile unten durch zusätzliche Knotenbleche, Änderung der Traggelenkaufnahme für Preßsitz anstelle der Serienblechstanzung, gestrahlt, grund- und lackiert, nachträglich hohlraumversiegelt, einbaufertig, Paar.
Ascona/Manta A/B, Kadett B/C 985,--
- Zusätzliche, obere Knotenblechverstärkung und des Auslegerarms zur Karosserie wie in der Serie, bei Nichtanlieferung von Lenkern in der Ausführung: Rallye oder GT/E 294,--

Hinterachse

- Präzisionsquerlenker (Panhardstab) in Unibaltechnik.
Hochfeste Ausführung mit Rechts-/ Linksgewinde, Distanzhülsen, auf Passung gedrehter Achsbolzen und Befestigungsmaterial, einbaufertig.
Der gebrauchte Achsbolzen aus der Serienhinterachse muß angeliefert werden.
Ascona/Manta A/B, Kadett B/C 575,--
- Präzisionslängslenker in Unibaltechnik.
Hochfeste Ausführung mit Rechts-/ Linksgewinde, Distanzhülsen und Befestigungsmaterial, voreingestellt, einbaufertig, ohne Handbremsseilaufnahme, Paar.
Ascona/Manta A/B, Kadett B/C 685,--
- Zusätzliche Handbremsseilaufnahme wie in der Serie, für s.v. 196,--

Sportradaufhängungsteile für Straßenbetrieb: BMW

Vorderachse

- Domlager für das Federbein für max. Sturzzunahme, Paar
Alle E30 447,--
- Umbau angelieferter, unterer Lenkeraugen, verstärkte Ausführung der Lagerausführung an der Karosserie, für minimiertes "Lenkradflattern" beim bremsen, Paar
Alle E30 178,--
- Umbau angelieferter, unterer Lenkeraugen für Nachlaufzunahme = direkteres und verbessertes Einlenkverhalten, verstärkte Ausführung der Lagerausführung an der Karosserie, für minimiertes "Lenkradflattern" beim bremsen, Paar
Alle E30 230,--

Hinterachse

- Umbau des angelieferten Differentialgerverschlußdeckels auf verstärkte Aufhängungsausführung der Lagerung in der Karosserie, verhindert "Trampeln" der Räder beim beschleunigen
Alle E30 324,--
- Verstärkte Antriebswelle gegenüber der Serie, mit spez. hierfür benötigten, hochfesten Differentialflanschschrauben, Paar
Alle E30 ab 325i, inkl. M3 452,--

Bremsanlagen: Opel

Die folgenden Hochleistungsbremssysteme für die Vorder- und Hinterachse sind von ihrer gesamten Konstruktion her Eigenentwicklungen, welche in ihrer jeweiligen Ausführung bei keinem anderen Lieferanten erworben werden können!

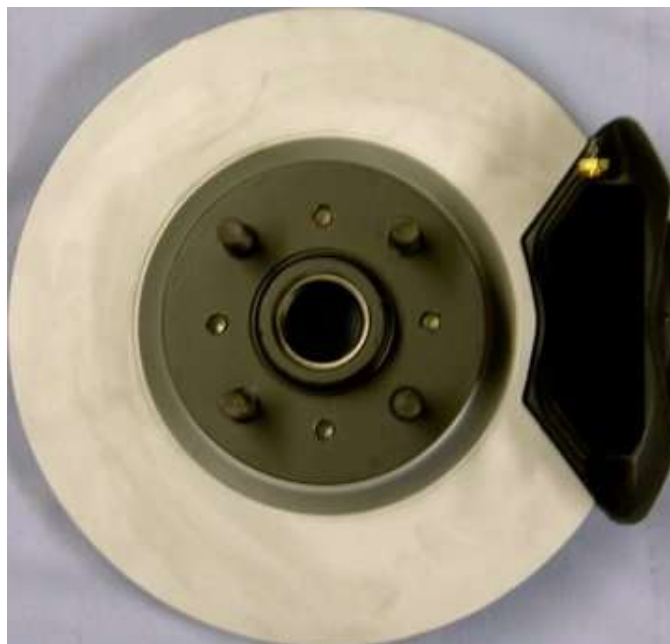
System 1-3 bestehend aus: belüftete Bremsscheibe, Aluminiumbremssattel, Bremsbelag, Bremschlauch und Befestigungsmaterial.

System 4 bestehend aus: Bremsscheibe, starrer Festsattel, Bremsbelag und Befestigungsmaterial.

Für alle hier angebotenen Bremsanlagen gilt grundsätzlich:

1. Auslieferung komplett vormontiert
2. Ohne jegliche, zusätzliche Änderung am Fahrzeug einbaufertig
3. Alle benötigten Teile für den Betrieb werden mitgeliefert

Homologierte Bremsanlage



Bremsscheibenmaß der Abbildung: 284 x 22

System 1: VA

Entwickelt für den Straßenbetrieb mit einer ab 13 Zoll-Felge (oder größer).

Auch für den Motorsport im Bereich Slalom, Berg oder Rallye einsetzbar!

Diese Bremsanlage ist kompatibel für den Betrieb mit einer 13" Felge (ab 7Jx13 - ab ET 20) und den originalen Staubschutzblechen.

Bei allen CIH-Fahrzeugen wie z.B. Ascona/Manta, Kadett, Rekord, GT etc.

Durch den bei diesem System vergrößerten Bremsscheibendurchmesser gegenüber der Serie wird ein im Fahrbetrieb wesentlich verbessertes, dauerhaftes Verzögerungs-moment des Fahrzeugs ermöglicht. Hierbei wird zugleich das dann bei der Serien-bremsanlage auftretende „Fading“ minimiert.

- System 1: mit Bremsscheibe Ø 257mm
(Serie-nicht belüftet: Ø 246mm, oder Rekord E-belüftet: Ø 246mm) 1.675,--
- Bremsscheibe, Paar 234,--
- Bremsbelag, Satz 119,--

System 2: VA

Entwickelt für den Motorsport mit einer ab 15 Zoll-Felge (oder größer).

Speziell für die Youngtimer-Rallye-Trophy, standfest und protestsicher, für CIH-Fahrzeuge, z.B. Ascona/Manta, Kadett etc.

Wegen der genauen Homologation für das entsprechende Fahrzeug bitte ich um vorherige Rücksprache!

- System 2: mit Bremsscheibe Ø 284mm 1.675,--
- Bremsscheibe, Paar 259,--
- Bremsbelag, Satz 119,--

System 3: VA

Entwickelt für den Motorsport mit einer ab 16 Zoll-Felge; geschüsselt (oder größer).

Speziell für die Lang- oder Rundstrecke, für CIH-Fahrzeuge, z.B. Ascona/Manta, Kadett etc.

- System 3: mit Bremsscheibe Ø 302mm 1.945,--
- Bremsscheibe, Paar 284,--
- Bremsbelag, Satz 157,--

System 4: HA

Entwickelt für den Motorsport mit einer ab 13 Zoll-Felge (oder größer).

Speziell für die Youngtimer-Rallye-Trophy, standfest und protestsicher, für CIH-Fahrzeuge, z.B. Ascona/Manta, Kadett etc.

- System 4: mit Bremsscheibe Ø 260mm 1.225,--
- Bremsscheibe, Paar 117,--
- Bremsbelag, Satz 89,--

Bearbeitungs- und Maschinenkosten

- Abstimmungsarbeit des fertig gestellten Motors CIH auf einem Rollenprüfstand, zzgl. Materialkosten ab 750,--
Dieses wird ausschließlich beim Kauf eines Motors aus diesem Katalog oder beim Kauf eines kundenindividuell geplanten Motors durchgeführt!
- Motorwechsel komplett, inkl. aller Einstellarbeiten 880,--
Dieses wird ausschließlich beim Kauf eines Motors aus diesem Katalog oder beim Kauf eines kundenindividuell geplanten Motors durchgeführt!
- Arbeitsstunde 88,--
- Maschinenstunde 102,--
- CNC / Dreh- oder Frässtunde 119,--
- Fahrstunde, zzgl. Nebenkosten 78,--
- Schweißstunde MIG 92,--
- Schweißstunde WIG 102,--
- Laserschweißen Std. 143,--
- Glasperlstrahlen Std. 153,--

Versand und Kosten

Nach Vorabüberweisung der bestellten Ware (KVA und/oder Rechnungen erfolgen immer per e-mail als PDF-Dokument), erfolgt die Beförderung mit DHL grundsätzlich als Paket (versichert) bis max. 20 kg.

Alle Waren über 20 kg werden dann ausschließlich fest verzurrt auf Europalette mit meiner Spedition ausgeliefert, da gegenüber dem Paketversand hier Beschädigungen wegen des hohen Gewichts ausgeschlossen sind!

Kosten für Auslandssendungen als Paket oder Speditionsversand fragen Sie bitte gesondert an.

Nachnahmesendungen werden aus logistischen Gründen nicht mehr mit angeboten.

Bitte beachten Sie, daß Pakete heute im Durchschnitt mittlerweile 3-5 Werktage benötigen, bis sie ihren Empfänger erreichen.

- Paket -bis 2 kg- versichert 10,--
- Paket -bis 5 kg- versichert 14,--
- Paket -bis 10 kg- versichert 19,--
- Paket -bis 20 kg- versichert 28,--

Bankverbindung und Steuerlegitimation

Oliver Lämmel

Sparkasse Paderborn

Kontonummer: 14 130 744

Ust.-Nr.: 339/5161/1965

Bankleitzahl: 472 501 01

Ust.-idNr.: DE813952874

Verw.zweckangabe: **Auftragsnummer** der Rechnung

IBAN: DE98 4725 0101 0014 1307 44

SWIFT-BIC.: WELADED1PBN

Allgemeine Geschäftsbedingungen

Liefer- und Zahlungsbedingungen

Alle bezogenen Dienstleistungen, Artikel und Lieferungen der Firma O.Lämmel, egal ob aus dem Gesamtkatalog oder auf Anfrage, unterliegen ausschließlich den Regelungen dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Mit der Entgegennahme von Dienstleistungen, Artikeln und Lieferungen, erkennen Sie dies in jedem Falle an. Ordnungsgemäß gelieferte Artikel können nur nach vorheriger Zustimmung meinerseits zurück gegeben werden. Die Rücksendung erfolgt auf Gefahr und auf Kosten des Käufers. Die Erhebung einer Wiedereinlagerungs- und Bearbeitungsgebühr von 15% behalte ich mir vor. Extra für den Kunden bestellte (Sonder-)Teile können nicht umgetauscht werden. (Sonder-)Teile, Motoren oder Revisionen, die eigens für den Kunden bestellt, angefertigt oder aufgebaut werden, sind mit 50% des Endpreises anzuzahlen. Wenn vom Kunden angelieferte Teile von mir verarbeitet oder verbaut werden sollen, entfällt die Garantie bei dem Endprodukt. Die Zahlungen des jeweiligen Auftrags erfolgen in bar, per Vorkasse oder per Nachnahme. Alle Rechnungen und Beträge sind innerhalb von 7 Tagen (ohne Skontoabzüge!) zu begleichen. Bei Nichtbeachten der Zahlungsfrist werden Unkosten fällig, welche dem Kunden zusätzlich in Rechnung gestellt werden. Preisänderungen und Irrtümer sind vorbehalten. Alle angegebenen Preise in diesem Katalog enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer von 19%. Alle Preise verstehen sich in Euro.

Gewährleistung

Gewährleistungsansprüche können nur dann geltend gemacht werden, wenn etwaige Mängel unverzüglich, maximal jedoch binnen 7 Tagen nach deren Auftreten und in schriftlicher Form gemeldet werden. Bei unfrei zurückgesendeter Ware wird die Annahme grundsätzlich verweigert. Es werden also nur ausreichend frankierte Sendungen angenommen. Der Käufer kann die Ware auch selbst anliefern; hier muß zuvor aber unter allen Umständen eine Terminabsprache erfolgen. Liegt ein von mir vertretbarer Mangel in einer Kaufsache vor, bin ich nach meiner Wahl zur Mangelbeseitigung oder Ersatzlieferung berechtigt (max. bis zur Höhe des Kaufpreises). Sollte eine Mangelbeseitigung oder Ersatzlieferung fehl schlagen, ist der Käufer berechtigt, eine Wandlung (bei ungebrauchten, originalverpackten Teilen!) oder eine Herabsetzung des Kaufpreises zu verlangen. Weitergehende Ansprüche, insbesondere auf Schadenersatz, sind ausgeschlossen. Desweiteren wird nicht für auftretende Folgeschäden haftet. Dieses gilt ebenso für die unqualifizierte Handhabung beim Ein-, An- oder Umbau der erworbenen Artikel. Gewährleistungsansprüche verjähren mit Ablauf einer Gewährleistungsfrist von 12 Monaten ab Datum der Rechnung. Auf Wettbewerbsprodukte (motorsportliche Teile) kann keine Garantie oder Gewährleistung übernommen werden, da es sich um extrem beanspruchte Hochleistungsprodukte handelt. Eine Gewährleistung für gebrauchte Teile ist ebenfalls ausgeschlossen.

Eigentumsvorbehalt

Ich behalte mir das Eigentum an der von mir gelieferten Ware bis zu deren vollständigen Bezahlung vor. Sollten bei der von mir gelieferten Ware offensichtlich gewordene Mängel zu beanstanden sein, können diese somit erst nach vollständigem Eigentum des Käufers angezeigt und behoben werden. Bei vertragswidrigem Verhalten des Käufers, insbesondere bei Zahlungsverzug bin ich nach entsprechender Mahnung zum Rücktritt des Kaufvertrags berechtigt.

Gesetzliche Vorschriften/Sorgfaltspflicht

Für die Inbetriebnahme von Teilen ist allein der Käufer verantwortlich. Nur Artikel, bei denen es ausdrücklich angegeben ist, verfügen über eine ABE oder ein Gutachten für einen amtlich anerkannten Sachverständigen. Hiermit wird darauf hingewiesen, daß die Inbetriebnahme aller Wettbewerbsprodukte, bzw. aller Teile ohne ABE oder Gutachten, zur Eintragung in die Fahrzeugpapiere im öffentlichen Straßenverkehr untersagt ist. Der Käufer hat somit für den gesetzlich konformen Zustand seines im Straßenverkehr zugelassenen Kraftfahrzeugs selbst Sorge zu tragen.

Erfüllungsort und Gerichtsstand

Es gilt grundsätzlich das Recht der BRD. Erfüllungsort ist Borchlen. Gerichtsstand ist Paderborn (Landgericht). Dies gilt als vereinbart für alle Dienstleistungen, Artikel und Lieferungen, egal ob diese den Käufer, den Endverbraucher, oder andere Firmen (Kaufleute) betreffen. Ebenso bei Personen, welche sich vorübergehend oder dauerhaft im Ausland aufhalten, bzw. ihren Wohnsitz in dieses verlegt haben.

Gültigkeit

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen sind ab dem 07. April 2003 gültig. Preisanpassungen für einzelne Artikel, evtl. notwendige Anpassungen der Versandkosten oder auch für die Lieferung von Artikeln, die nicht im Katalog aufgeführt sind, berühren nicht die Gültigkeit dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen; sie bestehen fortlaufend bis auf Widerruf bzw. bis zu einer evtl. notwendigen Aktualisierung. Jedem Kunden wird auf Wunsch ein aktuelles Exemplar der AGB ausgehändigt. Alle ausgestellten Rechnungen sind nur gültig mit Datum, blauem Firmenstempel der Fa. O.Lämmel und eigenhändiger Unterschrift des Firmeninhabers.