

magazin

BMW M DRIVERS CLUB · FRÜHJAHR 2005

Vorschau: Der neue BMW M6

Interview: Ulrich Bruhnke, BMW M

Einladung: M Race Day



M Race Day Zandvoort Seiten 4 und 5



Accessoires: M5 Edition

Seite 13



BMW M Drivers Club



Versicherungsbüro Großmann



Generalvertretung
der Frankfurter Allianz
Versicherungsgesellschaften



Offizieller Partner des BMW M Drivers Club

- Sondertarife für alle Kraftfahrzeuge von Club-Mitgliedern, Ehefrauen und Lebenspartnern
- Unfallversicherung mit garantierter Beitragsrückzahlung
- Baufinanzierung, Umschuldung von Hypothekendarlehen, Geldanlagen
- Kompetenter Partner auch in Fragen der Vorsorge für das Alter, Berufsunfähigkeit, Krankheit und Pflegefall mit diversen Gruppentarifen
- Langjährige Erfahrungen im Firmenkundenbereich sowie Sonderkonditionen für Clubmitglieder
- Bundesweites Servicenetz im Schadenfall
- Ihr persönliches, individuelles Angebot erhalten Sie vom

Vermittlung von:

- Allianz Produkten
- Dresdner Bank Produkten
- Leasingverträgen
- Finanzierungen
- Geldanlagen
- Krankenversicherungen
- Bausparverträgen
- Versicherungen für elektronische Systeme
- Kreditversicherungen

Versicherungsbüro Großmann

Alt-Lichtenrade 57 · 12309 Berlin
Telefon: (030) 74 68 71-0 · Telefax: (030) 74 68 71-71
E-Mail: info.grossmann@allianz.de

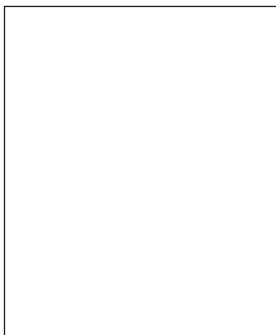
Die Botschaft, die Dr. Helmut Panke anlässlich der ersten bedeutenden Automobilmesse Anfang Januar 2005 in Detroit verkündete, war mehr als zukunftsweisend. Wir werden den Absatz der BMW Group nach dem Rekordjahr 2004 weiter steigern ... und im Jahr 2005 einen neuen Spitzenwert erreichen. Der Vorsitzende des Vorstands der BMW AG begründete seine Botschaft auch: In unserer heutigen Größenordnung haben wir die Potenziale dieses Unternehmens alles andere als ausgereizt. Wir werden auch in Zukunft neue Märkte für uns erschließen ... und es wird auch in Zukunft viele neue Produkte geben ...

Neue Produkte ... allen voran der neue BMW M5 und der neue M6. Beide Modelle erleben ihre Markteinführung am 9. April 2005. Lesen Sie bitte den ersten ausführlichen Artikel über den neuen M6 auf den Seiten 8 bis 11 ... und studieren Sie auch unseren Fahrbericht zum neuen BMW M5 auf Seite 14. Den neuen M5 zu bewegen macht nicht nur Freude, sondern weckt eine Begeisterung, als ob man selbst am Steuer eines Formel-1-Boliden sitzen würde ... ich habe es vor wenigen Tagen selbst erlebt.

Vielleicht sehen wir ... zum Mit- oder gar Selberfahren ... die neuen Spitzenmodelle von BMW M schon beim fahraktiven Saisonauftakt M Race Day vom 22. bis 24. April 2005 im holländischen Zandvoort (siehe Einladung auf den beiden folgenden Seiten). BMW M wird die Zusammenarbeit mit dem BMW M Club ausbauen ... und neben den Premium-Produkten auch kompetente Ansprechpartner bei dem einen oder anderen Event präsentieren. Mehr über BMW M und die Zusammenarbeit mit dem BMW M Club lesen Sie im informativen Interview mit dem Geschäftsführer der BMW M GmbH, Ulrich Bruhnke, auf den Seiten 6 und 7.

Die neue Saison 2005 wurde sehr winterlich begonnen. So führte uns die traditionelle Winterreise ... einmal mehr bei herrlichem Sonnenschein, aber auch bei frostigen Temperaturen ... diesmal in das Gasteinertal nach Österreich. Unser Partner Rossignol, größter Wintersportartikelhersteller der Welt, offerierte die neuesten Testski der Saison 2006. Freude am Fahren auf zwei ganz modernen Brettern im Pulverschnee ...

Absolute Highlights offerieren wir Ihnen auch bei unseren fahraktiven Events in 2005. Nach dem M Race Day auf der Grand-Prix-Strecke Zandvoort ist der Salzburgring vom 17. bis 19. Juni 2005 Schauplatz für Mehr Freude am Fahren. Und vom 28. bis 30. Oktober 2005 ist erneut der Hockenheimring beim beliebten M Exklusiv Weekend die Heimat der Saisonabschluss-Veranstaltung.



Wir versprechen Ihnen schon heute viele aufregende Events im Jahr 2005 ... und wünschen Ihnen stets viel Freude am Fahren!

Ihr

Dr. Martin Küster
Präsident BMW M Drivers Club



M Race Day Zandvoort ...
Seiten 4 und 5



BMW M und M Club ...
Seiten 6 und 7



Der neue BMW M6 ...
Seiten 8 bis 11



M Club Collection ...
Seite 13

IMPRESSUM

Herausgeber:
BMW M Drivers Club e.V.
Spichernstraße 44
50672 Köln
Telefon: 0221/42 00 628
Telefax: 0221/42 00 620
E-Mail: info@m-club.de
Internet: www.m-club.de
Das Magazin ist eine Exklusivausgabe für Mitglieder und erscheint vierteljährlich.

Verlag/Produktion:
Agentur VS Werbung
Kreishausstraße 9
32051 Herford
Tel. 05221/177-177
Fax 05221/177-199
info@vs-werbung.de

Fahrerlehrgang 22. - 24. April 2005

SONNE, STRAND UND CEMEHR• ...

... das CEMehr• besteht in diesem Fall aus dem neuen Circuit Zandvoort. Die Rennstrecke genügt modernsten Anforderungen, wollte man doch ursprünglich die Formel 1 an den Strand von Zandvoort locken.

Neben AC Schnitzer haben auch BMW M GmbH und Alpina ihre aktive Teilnahme zugesagt und werden einige Produktneuheiten (M5, B5) mitbringen.

Unter der Leitung von DTC Champion und DSF Co-Kommentator Markus Gedlich erwartet Sie wieder ein fahraktives Programm mit exklusivem Drift-Training, Instruktorlehrgang und natürlich wieder viel Zeit für schnelle Runden beim freien Fahren!

Selbstverständlich können Sie über uns auch wieder ein günstiges Hotel buchen, denn die spannendsten Stunden finden bekanntlich abends statt ...

Wir versprechen schon heute ein außergewöhnliches Wochenende und viel Freude am Fahren.

Herzliche Grüße

Dr. Martin Küster
Präsident

Norbert van der Broeck
Vizepräsident

PROGRAMM

Freitag, 22. April 2005

Anreise
Einchecken
und Übergabe der Teilnahmeunterlagen
Abendessen im Hotel
Anschließend gemütliches Beisammensein

Samstag, 23. April 2005

Anfahrt zur Rennstrecke
Einchecken
und Übergabe der Teilnahmeunterlagen
Begrüßung, Einweisung

Fahrerlehrgang mit Instruktor
Slalom- und Driftübungen mit Instruktor
Freies Fahren auf der Rennstrecke (bis 17 Uhr)
Race-Support BMW Service-Mobil
Neuheiten unserer Partner
AC Schnitzer Produkt-Demonstration

Full-Catering an der Rennstrecke

Abendessen im Hotel

Sonntag, 24. April 2005

Abreise

GP STRECKE ZANDVOORT/HOLLAND

MODALITÄTEN

Die Teilnahme an der Veranstaltung ist nur möglich mit BMW M, BMW ALPINA, BMW Z8, AC Schnitzer. Gastfahrer mit anderen Fabrikaten sind nur auf Anfrage zugelassen. Mitglieder zahlen reduziertes Nenngeld. Die Mitgliedschaft kann mit der Anmeldung beantragt werden. Eine Woche vor der Veranstaltung erhalten die angemeldeten Teilnehmer exakte Detail-Informationen.

NENNGELD

Mitglieder / Fahrzeug (Fr. ... So.)	495,...
Nichtmitglieder / Fahrzeug (Fr. ... So.)	540,...
Mitglieder / Fahrzeug (nur Sa. 9-17 h)	450,...
Nichtmitglieder/Fahrzeug (nur Sa. 9-17 h)	490,...
Beifahrer (Fr. ... So.)	75,...
Beifahrer (nur Sa. 9-17 h)	45,...
Nachmeldungen	30,...

Darin sind folgende Leistungen enthalten:

- > Begrüßungscocktail
- > Full-Catering (Frühstück, Mittagessen, Kaffee und Kuchen) an der Rennstrecke
- > Teilnahme am Instruktor-Training
- > Freies Fahren auf der Rennstrecke
- > Service-Mobil / Race-Support
- > Individuelle Instruktor-Beratung
- > Ggf. Abendessen am Freitag und am Samstag

SICHERHEITSTANDARDS

- > Instruktor-Training Pflicht
- > Helmpflicht beim freien Fahren
- > Video-Überwachung der gesamten Rennstrecke
- > Begrenzte Fahrzeugzahl auf der Rennstrecke
- > Ständige Kontrolle von Sicherheit und Fahrweise
- > Tempolimit in der Boxengasse

ÜBERNACHTUNG / HOTEL

Die Übernachtung erfolgt im NH Hotel Zandvoort, direkt am Strand. Sie erhalten folgende Konditionen, auch für eine eventuelle Verlängerung:

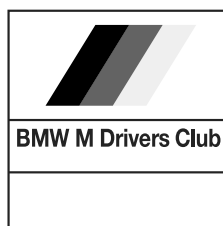
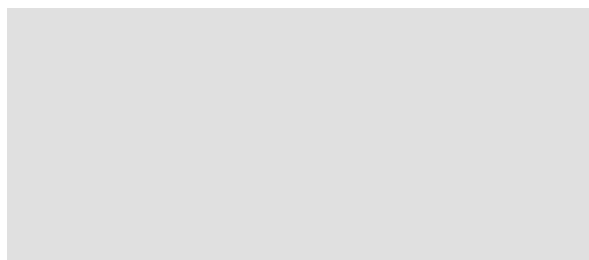
140, ... / Doppelzimmer
110, ... / Einzelzimmer

Bitte buchen Sie das Hotel direkt mit der Anmeldung. Ein längerer Aufenthalt oder eine frühere Anreise kann ebenfalls mit der Anmeldung gebucht werden.

Die Veranstaltung beginnt am Samstag um 8.30 Uhr an der Rennstrecke. Wir empfehlen deshalb ausdrücklich, bereits freitags an- und sonntags abzureisen.

ANMELDUNG

Anmeldungen bitte schriftlich oder per Telefax an den BMW M Drivers Club richten. Für eine wunschgemäße Hotelbuchung ist eine frühe Anmeldung erforderlich. Weitere Informationen:



Fahrer exklusiver Automobile

BMW M Drivers Club e.V.

Norbert van der Broeck
Windengeweg 10
53881 Euskirchen

Telefon: 0 22 55 / 95 22 20
Telefax: 0 22 55 / 95 20 02

Ulrich Bruhnke,
Vorsitzender der
Geschäftsführung
der BMW M GmbH



„Es ist unser Ziel, in der Zukunft ein noch besseres Verhältnis zwischen den Mitgliedern des BMW M Club und BMW M zu schaffen. Auch sollte der Kontakt ausgebaut und verstärkt werden“, erklärt Ulrich Bruhnke, seit Dezember 2003 Vorsitzender der Geschäftsführung der BMW M GmbH. Im nachfolgenden Interview stellte sich Ulrich Bruhnke den Fragen der „magazin“-Redaktion.

Ulrich Bruhnke: „Dialog zwischen

? Seit gut einem Jahr sind Sie nun Geschäftsführer der BMW M GmbH. Welches waren bisher Ihre größten Herausforderungen?

Ulrich Bruhnke: Die BMW M hat viele spannende Herausforderungen, die mir sehr viel Spaß bereiten. Seit gut einem Jahr habe ich das Unternehmen jetzt kennen gelernt – und kann nun erste Potenziale nutzen. Ein Schwerpunkt unter anderem ist die Einführung des neuen M5 und M6, die am 9. April 2005 sein wird.

? BMW Automobile sind von Haus aus gut motorisiert. Mit welchen Ansatzpunkten und Zielen werden die nächsten Modelle entwickelt und welche Potenziale bieten sich für BMW M überhaupt noch?

Ulrich Bruhnke: Potenziale für BMW M wird es immer geben. Es ist richtig, dass auch BMW Automobile über immer leistungsstärkere Motoren verfügen, doch BMW M entwickelt nicht nur einen starken Motor, sondern ein Fahrzeuggesamt-konzept. Bei dem neuen M5 z.B. ist ein V10-Motor mit 507 PS nicht alles. Er verfügt auch über ein 7-Gang-SMG, ein Aluminium-Fahrwerk mit eigener M Abstimmung, eine variable M Differenzialsperre, elektronische Dämpfer, die in 3 Stufen einstellbar sind, und noch vieles mehr. Ziel der BMW M

wird auch in Zukunft sein, leistungsstarke und dynamische Fahrzeuge auf technisch höchstem Niveau zu entwickeln.

? Bei Ihrem früheren Arbeitgeber kreierten Sie von jeder Modellvariante ein sportliches Derivat. Wird es künftig auch bei BMW vom 1er über die X- und Z Modelle bis zum 7er M Varianten geben?

Ulrich Bruhnke: Wenn Sie Ihre Frage qualitativ verstehen, sehe ich einen ganzen Strauß möglicher neuer M Automobile. Ob wir am Ende des Tages in jeder Baureihe ein M Modell haben wollen, müssen wir diskutieren, aber ich sehe durchaus noch viel Potenzial im BMW Programm. Nur ein Thema kann ich klar ausschließen: Wir werden keinen Diesel bei BMW M machen: erstens passt das nicht zu unserer Philosophie, zweitens sitzt die BMW Kompetenz dort woanders.

? Wann und mit welchem Konzept dürfen wir beim nächsten M3 rechnen?

Ulrich Bruhnke: Um über das Konzept und den Einsatztermin des neuen M3 zu sprechen, ist es heute noch zu früh. Der aktuelle M3 wird ja noch produziert! Eines kann man aber schon sagen: er wird mit Sicherheit genau so faszinierend wie sein Vorgänger – mit entsprechend vielen technischen Höhepunkten.



BMW M und M Club ausbauen!“

? Der BMW M3 CSL war ein höchst innovatives Produkt, das bis zur Jahreswende mit gutem Erfolg verkauft wurde. Wie sehen Sie persönlich das Thema Leichtbau?

Ulrich Bruhnke: Leichtbau ist zweifellos ein Thema, das BMW und vor allem BMW M gut zu Gesicht steht. Denn hier lässt sich Kompetenz aus dem Rennsport für den Kunden erlebbar umsetzen. Und es ist ein Thema, mit dem man sich vom Wettbewerb abheben kann, weil man einen anderen Weg gehen will. Wie sagt ein Kollege von mir so treffend: Hohe Längsdynamik ist leichter darzustellen als hohe Querdynamik. Das hat zwar der alte Isaac Newton auch schon gewusst, aber kaum einer hat danach gearbeitet. Wir aber wollen dieses wichtiger werdende Thema dominant belegen.

? Bisher hat sich die M GmbH an den Veranstaltungen des M Clubs nicht beteiligt. Dies soll sich künftig ändern. In welcher Form?

Ulrich Bruhnke: Vielleicht kann man es realisieren, in Zukunft bei Veranstaltungen des M Club auch vertreten zu sein. Wir werden prüfen, ob die Möglichkeit besteht, bei derartigen Aktivitäten exklusive Fahrzeuge oder auch einen Mitarbeiter als M Spezialisten zur Verfügung zu stellen.

? Welches Ziel verfolgen Sie mit der verstärkten Beteiligung und wie werden die Mitglieder davon profitieren?

Ulrich Bruhnke: Das Ziel ist ganz klar, ein noch besseres Verhältnis zwischen den Mitgliedern des BMW M Club und uns zu schaffen. Zudem sollte der Kontakt ausgebaut und verstärkt werden. Damit hinter dem Namen BMW M auch Gesichter als Ansprechpartner stehen. Die Mitglieder kennen dann Personen, die ihnen gerne zur Verfügung stehen. Und haben so auch die Möglichkeit, bei Ihren Veranstaltungen einmal exklusive BMW Fahrzeuge hautnah zu erleben.

? M Fahrer, die sich in einem speziellen Markenclub engagieren, identifizieren sich mehr als andere mit den Produkt und der Marke. In welcher Form wollen Sie diese überproportionale Markenbindung nutzen?

Ulrich Bruhnke: Wir wissen, dass die Mitglieder des BMW M Club zu unseren besten und treuesten Kunden gehören.

Das Ziel muss sein, diesem Teil der Familie weiterhin „Freude am Fahren“ in verstärktem Maße zu vermitteln. ●

Mit dem neuen M6 präsentiert die BMW M GmbH das 6er Luxuscoupé in seiner sportlichsten Ausprägung. Dr. Martin Küster: „Das große BMW Coupé verkörpert als M6 eines der schönsten Automobile der Welt. Mit Motor- und Fahrleistungen, die aus dem M5 schon bestens bekannt sind: 507 PS/373 kW, zehn Zylinder bei fünf Litern Hubraum.“

BMW M6: Pure Kraft dezent verpackt.



Zusammen mit dem exzellenten sowie kompromisslos auf Sportlichkeit getrimmten Fahrwerk katapultiert das Triebwerk den BMW M6 in den Rang eines rassistigen Supersportwagens. Der feine Unterschied zu seinen in der Regel zweisitzigen Wettbewerbern: der M6 bietet mit dem neuen SMG-Getriebe die Möglichkeit, aus einem GT-Coupé mit Komfortflair einen reinrassigen aggressiven Sportwagen zu machen. Ein einziger Knopfdruck genügt ...

Dr. Martin Küster: „Das Kraftpaket von einem Motor teilt das Coupé mit dem BMW M5. Der Zehnzylinder-Motor im BMW M6 verkörpert den wohl faszinierendsten Antrieb für ein Serienautomobil. Dieses vor einem halben Jahr im M5 erstmals präsentierte Triebwerk begeistert seither Kunden und Kritiker auf der ganzen Welt mit seiner fast unerschöpflich scheinenden Kraft. Manche sehen in ihm den „zivilen Abkömmling“ des BMW WilliamsF1-Rennmotors.“

Auch akustisch ist die Klanganleihe am Sound des Formel-1-Rennmotors unüberhörbar. Noch etwas tiefer und kräftiger als im M5 macht der Klang des Zehnzylinders aus seiner Lust auf die Rennstrecke keinen Hehl.

Wegen des innovativen Antriebskonzeptes, des selbst gegenüber dem BMW M5 noch einmal gesteigerten Leistungsgewichtes, des einzigartigen Handlings – und dies alles unter Wahrung der vollen Alltagstauglichkeit eines großen Coupés – beanspruchen die Ingenieure der BMW M GmbH zu Recht eine eigene Klasse für den neuen M6.

Wirkt schon der BMW 6er auffallend präsent, so verstärkt der M6 diesen Eindruck durch Designmaßnahmen, die das Coupé noch kraftvoller und sportlicher erscheinen lassen, dabei jedoch dezent und unaufdringlich wirken. Auffallendstes Element ist die Frontschürze.

Wie immer bei den Designmaßnahmen für ein M Automobil steht die Funktion im Vordergrund: Der V10-Motor benötigt etwa die dop-

pelte Menge an Kühlluft als der V8-Motor im BMW 645Ci. Die Ansaugöffnungen in der Frontschürze verschaffen dem M6 Motor mehr Luft zum Atmen – und kühlen zudem die Bremsen.

Der V10 für M5 und M6 wurde von den Ingenieuren der BMW M GmbH vollständig neu konstruiert. Sie ließen sich einerseits vom BMW WilliamsF1-Motor inspirieren, einem dem stärksten Triebwerke im Starterfeld der Königsklasse des Rennsports. Andererseits setzten sie die M spezifischen Eigenheiten der Serienautomobile ein wie Doppel-VANOS, Einzeldrosselklappen, die extrem leistungsstarke Motorelektronik sowie eine querkraftgeregelte Ölversorgung.

Um optimale Leistung zu realisieren, bieten sich im Motorenbau prinzipiell drei Wege an: mehr Hubraum und damit einhergehend ein höheres Drehmoment, Leistungssteigerung durch Aufladung mittels Turbolader beziehungsweise Kompressor oder die Erhöhung der Drehzahl mittels Hochdrehzahlkonzept. ▶

BMW M6: Sportlich und luxuriös.



- ▶ Dr. Martin Küster: „Allerdings ist Leistung nicht gleich Leistung – es kommt auf das Beschleunigungsverhalten und damit auf die Fahrdynamik an. Diese hängt von der tatsächlich generierten Schubkraft und dem Fahrzeuggewicht ab. Die Schubkraft an den Antriebsrädern ergibt sich aus dem Motordrehmoment und der Gesamtübersetzung. Das Hochdrehzahlkonzept ermöglicht eine optimale Getriebe- und Hinterachsübersetzung und so die Umsetzung beeindruckender Schubkraft.“

Bei solchen physikalischen Grundgesetzen trennt sich die Spreu vom Weizen, selbst unter formal gleich starken Motoren. So leidet ein großvolumiger Motor unter seinem prinzipbedingten Mehrgewicht ebenso wie unter dem größeren Platzbedarf und dem höheren Kraftstoffverbrauch. Aufgeladene Motoren überzeugen selten im Kraftstoffverbrauch und in der Spontaneität, also der blitzschnellen Reaktion des Motors auf Fahrerwünsche.

Bleibt der dritte Weg: der eines kompakten, hochdrehenden Saugmotors. Für die Ingenieure von BMW M ist dies – schon aus Tradition – der Königsweg: Leistungssteigerung durch Erhöhung der Drehzahl. Allerdings: Das Hochdrehzahlkonzept ist technologisch



wesentlich anspruchsvoller und dementsprechend schwieriger umzusetzen. Schließlich stößt der V10-Motor mit einer Höchstdrehzahl von 8.250 Umdrehungen pro Minute in eine Drehzahlregion vor, die bis vor kurzem reinrassigen Rennwagen vorbehalten war.

Dr. Martin Küster: „Damit schiebt der neue V10 die Grenzen des technisch Machbaren im Serienmotorenbau weiter hinaus. Welche Materialbelastungen dies mit sich bringt, verdeutlicht ein Vergleich: Bei 8.000 Kurbelwellenumdrehungen in der Minute legt jeder der zehn Kolben etwa 20 Meter Weg in der Sekunde zurück. Im BMW WilliamsF1 absolvieren die Kolben bei 18.000 U/min. sogar etwa 25 Meter in der Sekunde.“





Während im Motorsport Haltbarkeit eine relative Größe darstellt, sollte ein M Motor ein ganzes Autoleben lang halten – bei jedem Klima, in jeder Verkehrssituation und bei jeder Fahrweise.

„Im Resultat empfiehlt sich der BMW M6 wegen seiner Fahrdynamik direkt der Rennstrecke, in Fahrkomfort und Ausstattung hingegen allen Straßen dieser Welt. Nicht zuletzt charakterisiert sich die gegenüber dem eleganten Design des BMW Coupés nur dezent

veränderte Karosserie durch jenes Understatement, das alle BMW M Modelle als elementaren Charakterzug auszeichnet“, zieht Dr. Martin Küster ein überaus positives Fazit.

Technische Daten des M6

Höchstgeschwindigkeit 250 km/h :: Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,7 Sekunden :: Zylinder/Ventiler 10/4 :: Hubraum 4.999 ccm :: Nennleistung/Nenn Drehzahl 373 kW/507 PS/ 7.750 U/min :: Verbrauch (innerorts/außerorts/kombiniert) 22,7/10,2/14,8 Liter/km. ●

Power ist mehr als nur eine große PS-Zahl



Fahrbericht ... der neue BMW M5 ...

M5 rocks*f* M5 rolls*f* M5 beats*f*

Und er schlägt wirklich jeden potenziellen Mitbewerber in jeder Disziplin. 10 Zylinder aus 5 Litern Hubraum und 507 PS sind die Benchmark in der Klasse der ultimativ sportlichen Limousinen. Im perfekt gestylten und mit hochwertigen Materialien ausgestatteten Innenraum ist *Wohlfühlen* angesagt ... und mit dem Anlassen des Motors erwacht eine Mischung aus Leopard und Tiger zum Leben, wie Dr. Martin Küster selbst *Erfahren* hat.

Im sonoren Leerlauf des 10-Zylinders ist Ruhe angesagt, beim ersten Gasgeben faucht die 5-Liter-Maschine und vermittelt akustisch die Kraft dieses Triebwerks, das in der Motorsteuerung mit Ionenstromtechnologie ausgestattet ist. Diese innovative Technologie ermöglicht es, dass über die Zündkerze nicht nur der Zündfunke übertragen wird, sondern auch eine Rückmeldung erfolgt, die eventuelles Klopfen feststellt und so die Motorsteuerung optimiert.

Die Qual der Wahl stellt sich aus drei verschiedenen Motorleistungskomponenten und 11 unterschiedlichen Fahrprogrammen. Der sportliche M Fahrer wird sich im so genannten S-Modus 5 am wohlsten fühlen. Der S-Modus hat insgesamt 6 Stufen, wobei die sechste

Stufe automatisch die optimale Anfahrtdrehzahl des Motors einregelt und wie in der Formel 1 einen Rennstart ermöglicht ... ein echter Knaller! Der automatisierte D-Modus erlaubt sanftes Gleiten mit 5 Optionen.

Die Lenkradschaltung im Formel-1-Stil mit Paddles ist kinderleicht zu bedienen: rechts hochschalten, links mit automatischem Zwischengas runterschalten. Den neuen M5 zu bewegen macht nicht nur Freude, sondern weckt eine Begeisterung, als ob man selbst am Steuer eines Formel-1-Boliden sitzen würde. Allerdings sitzt der M5 Fahrer doch wesentlich bequemer ... und kann dazu noch Passagiere mitnehmen, die sich in dem sportlich-luxuriösen Innenraum gut aufgehoben fühlen dürfen.

Apropos Straßenlage: Bei der ersten, äußerst flotten Fahrt durch das bayerische Oberland mit seinen kurvigen Straßen im Sport-Modus zeigte der M5 so richtig was er kann. Das Fahrwerk ist zwar sportlich, aber dennoch äußerst komfortabel ausgelegt. Und Gelassenheit ist Trumpf beim Cruisen. Thomas Gubitz, Leiter Produkt und Technologiekommunikation der BMW Group, äußerte sich zum neuen Flaggschiff der M GmbH mit den Worten: *Der M5 macht alles gelassen, insbesondere den Fahrer.*

Das drückt das Lebensgefühl mit diesem Auto am Besten aus.

Dr. Martin Küster
bei seinem
Besuch bei
BMW M ... und
vor der Testfahrt
im neuen M5.

+++ Neue Uhren +++ Neue Uhren +++

Noch vor der Markteinführung des neuen BMW M5 präsentieren wir Ihnen die Armbanduhr „Edition M5“. Wie der M5, setzt auch diese Uhr neue Qualitätsmaßstäbe: das gewölbte Mineralglas, das Präzisionsuhrwerk, ein Gehäuse und (wahlweise) Armband aus feinstem massiven Edelstahl, die fortlaufende Nummerierung auf dem Gehäuseboden, eine edle Samt-/Holzschatulle und natürlich das unverwechselbare Zifferblattdesign machen die „Edition M5“ zu einem Unikat.

Edition M5
mit Lederarmband
138,- Euro

Edition M5
mit Edelstahlarmband
148,- Euro



Schlüsseletui Nappaleder

Das Schlüsseletui aus der BMW M Drivers Club Collection ist aus hochwertigem Nappaleder gefertigt. Mit Münzfach und sechs Schlüsselringen. Farbe: Schwarz mit Metallclip oder M Streifen. Preis: 19,50 Euro

Geldbörsen Nappaleder

Die Geldbörse aus der BMW M Drivers Club Collection ist aus hochwertigem Nappaleder gefertigt. Das Kartenfach ist aufklappbar. Farbe: Schwarz mit Metallclip oder M Streifen. Preis: 39,- Euro



Bestellung per Fax an 0221/4200620



BMW M Drivers Club
Fahrer exklusiver Automobile

Limitierte Exklusivserie nur für Mitglieder



Mit neuen Piloten, neuen Strukturen, einem neuen Chassis und einem neuen Motor will das BMW WilliamsF1 Team 2005 zu alter Stärke zurückfinden. Zusätzlich gilt ein neues Reglement. BMW Motorsport Direktor Dr. Mario Theissen: „In der kommenden Formel-1-Saison gibt es viele Unbekannte, doch eines steht fest: Ein ähnlich enttäuschendes Jahr wie 2004 soll es für das BMW WilliamsF1 Team nicht werden.“



BMW WilliamsF1 Team 2005

Neue Piloten, neues Chassis und neuer BMW Motor

Vier Jahre lang war das BMW WilliamsF1 Team mit unveränderter Fahrerbesetzung angetreten. Juan Pablo Montoya und Ralf Schumacher erzielten in dieser Zeit zehn Siege, darunter drei Doppelsiege. In 2005

gibt es neue Gesichter in den Cockpits: Der Australier Mark Webber (28) und der Mönchengladbacher Nick Heidfeld (27) gehen an den Start. Nick Heidfeld setzte sich erst bei Testfahrten gegen den Brasilianer Antonio Pizzonia

(24) durch, der offizieller Test- und Reservefahrer im BMW WilliamsF1 Team bleibt.

„Für das BMW WilliamsF1 Team anzutreten, ist die größte Chance meiner Karriere“, freute sich Nick Heidfeld. „Ich werde beweisen, dass ich diesen Platz verdient habe – und zähle schon heute die Tage bis zum Formel-1-Auftakt am 6. März 2005 in Melbourne.“

Beim Großen Preis von Australien kommt erstmals das neue Reglement zum Einsatz. Die Reglementänderungen hatten auch einschneidenden Einfluss auf den neuen BMW Motor im Williams BMW FW27. Der BMW P84/5 Motor muss an zwei Rennwochenenden eine Laufzeit von insgesamt rund 1.500 Kilometer bewältigen und dabei in Training, Qualifying und Rennen unterschiedlichen Belastungen standhalten. Dr. Mario Theissen: „Es gibt nun eine taktische Notwendigkeit, die Motoren zu schonen. Entweder

weniger Runden fahren oder die Drehzahl drosseln. Weniger fahren wollen wir nicht, weil dies wertvolle Abstimmungszeit kostet. Im freien Training die maximale Drehzahl zu beschränken, ist die bessere Alternative.“

In den Qualifying dagegen ist maximale Leistung gefordert. Derart vorbelastet gehen die Motoren dann auf die Renndistanz. 2004 bedeutete die Zielflagge das Ende ihrer Pflicht. 2005 ist das nur ein Etappensieg in Sachen Zuverlässigkeit: Ein Grand-Prix-Wochenende später müssen dieselben Triebwerke noch einmal den gleichen Zyklus durchstehen.

Zudem darf für Qualifying und Rennen nur noch ein einziger Satz Reifen verwendet werden. „Wir brauchen Grip, ohne die Reifen zu ruinieren. Aber wir sind zuversichtlich, mit unserem Partner Michelin gute Arbeit geleistet zu haben“, so Sam Michael, Technischer Direktor von WilliamsF1.

Terminkalender für die Formel-1-Saison 2005

6. März	Melbourne: GP von Australien
20. März	Kuala Lumpur: GP von Malaysia
3. April	Manama: GP von Bahrain
17. April	Magny Cours: GP von Frankreich
24. April	Imola: GP von San Marino
8. Mai	Barcelona: GP von Spanien
22. Mai	Monte Carlo: GP von Monaco
29. Mai	Nürburgring: GP von Europa
12. Juni	Montreal: GP von Kanada
19. Juni	Indianapolis: GP der USA
3. Juli	Silverstone: GP von Großbritannien
17. Juli	Hockenheimring: GP von Deutschland
31. Juli	Budapest: GP von Ungarn
21. August	Istanbul: GP der Türkei
4. September	Monza: GP von Italien
11. September	Spa-Francorchamps: GP von Belgien
25. September	Sao Paulo: GP von Brasilien
9. Oktober	Suzuka: GP von Japan
23. Oktober	Shanghai: GP von China

Ticket-Hotline: 0221/3998990 oder www.gppt.de

Xylo

- Motorsportdesign
- Lite tec® - Leichtbauweise

6,5x15 / 7x16 / 7x17
8x17 / 7,5x18 / 8x18
8x19 / 8,5x19 / 9,5x19

Bimo Evo

- Perfekte Balance
- Lite tec® - Leichtbauweise

8x18 / 9x18 / 8,5x19 / 9,5x19

Mita

- Echtes Chrom
- 2 Jahre Gewährleistung

8x18 / 8,5x19 / 9x20 / 10x22

Wave

- Kraftvolles Design
- High Gloss Lackierung

6,5x15 / 7x16 / 7,5x17



Leichtmetallräder

www.aez-wheels.com