

7-forum.com

Die BMW 7er-Fanseite im Web!

MAGAZIN

10.1





Raketen-Page

Kontakt:
0170 3818248

Wer länger rockt ist später tot!
Das ist das Motto der Cover-Partyband
unter der Leitung von Raketen-paa!

(Private Feiern, Volksfeste, Open-Air's)



www.popsixxx.de



www.pension-gruber.de

93449 Waldmünchen, Fabrikstr.21 / Schächtlstr. 8

Alles für`s Büro oder Werkstatt!

Auf 1000 m² Lagerfläche!

Schränke, Tische, Stühle, Garderoben,
Rollcontainer, usw...

Gebrauchte Möbel in Industriequalität
für Gewerbe und privat zum Schnäppchenpreis!

Tel.: 0170 3818248



Hier landen Sie bei der Raketen-Family!

Checken Sie in eines der gemütlichen
Gästezimmer oder Appartements ein!

Nach einem reichhaltigen Frühstücks-
buffet kann man zu einer Exkursion
in die Umgebung starten!

Tel.: 09972 1594

7-forum.com
Die BMW 7er-Fanseite im Web!

MAGAZIN

7

IN DIESER
AUSGABE

05 INTERVIEW
7-forum.com-Betreiber Christian Schütt im Gespräch

06 FOTOBERICHT
7.Jubiläumstreffen in Lahnstein

12 NACHBARSCHAFTS-BESUCH
Bei unseren Niederländischen Freunden

16 HOL SCHON MAL DEN WAGEN, HARRY
Der E23 BMW 745IA von „Turbo-Peter“

20 WENN MAN SCHON ALLES HAT...
Der E32-Art-Car von „Highliner“

22 DER BULLE VON TÖLZ
Der E38 BMW 750iL von „WB750i!“

26 DIE PHANTASTISCHEN ZWÖLF
Der E65 BMW 760Li von „Christian“

28 (T)RAUMSCHIFF
Der neue BMW 760Li

30 PERSONALIE
Mitglieder stellen sich vor

33 NEWS
Neuigkeiten aus der BMW-Welt

35 GLOSSE
Mamas ante Portas

LIEBER AUTOFAN, VEREHRTER LESER,

gestatten, „Sieben“ ist mein Name!

Es freut mich sehr, dass ich Sie an dieser Stelle zu etwas Neuem und Aufregendem begrüßen darf: Zur ersten Ausgabe von „Sieben“ – dem 7-forum.com-Magazin!

Dieses Magazin ist ein weiterer Meilenstein in der Geschichte des BMW 7er-Forums und soll dessen Faszination ein Stück weit auf Papier bringen. „Sieben“ soll eine Brücke schlagen zwischen der schier unendlichen Tiefe des abstrakten Online-Forums zu einer Momentaufnahme, die man sich bequem offline zu Gemüte führen und sich als Erinnerung in den Schrank stellen kann. Hierzu werden einzelne Events aus den zahlreichen Aktivitäten und Treffen der Forums-Community betrachtet, sowie Mensch und Maschine dahinter näher vorgestellt und Aktuelles aus der BMW-Welt.

Realisiert wird dieses Magazin nach dem Forumsgedanken „von Forumlern für Forumler“, d. h. alle Forumsmitglieder sind aufgerufen sich an diesem Magazin aktiv zu beteiligen, indem sie Inhaltliches beitragen.

Ein ganz besonderer Dank gilt unseren Sponsoren, den Anzeigenkunden dieser Ausgabe. Ohne sie wäre es nicht Möglich gewesen, dieses Heft zu finanzieren.

An dieser Erstausgabe mitgewirkt haben Ulrike Pickert (alias „Jeff Jaas“ im Forum) und Ulrich



Pickert („McBahnbrecher“) in der Redaktion, sowie Alexander Schiefer („alander“), der als Verleger schon lange mal ein Auto-Magazin auflegen wollte, sich daher um den Druck/Verlegung kümmert und das attraktive Layout des Magazins gestaltet. Als ich seinen ersten Entwurf von „Sieben – dem 7-forum.com Magazin“ in den Händen hielt, ließ es mein Herz höher schlagen – so gut gefiel mir die Umsetzung unserer Idee einer Print-Ausgabe von 7-forum.com. Hoffentlich gefällt auch Ihnen dieses Magazin - auf Ihr Feedback bin ich schon jetzt gespannt!

Dieses Magazin wird am 22. Mai 2010 in dem passenden Rahmen des großen 7-forum.com Jahrestreffs in Eigeltingen, nahe Bodensee erstmals ausgegeben und soll danach in einem 3-Monats-Rhythmus erscheinen. Ich freue mich schon heute auf viele weitere Ausgaben – und wünsche nun viel Freude beim Durchblättern der Erstausgabe von „Sieben“!

*Herzlichst
Ihr Christian Schütt*

Betreiber und Gründer von 7-forum.com,
Chefredakteur von „Sieben“

Members only!

7er-Forum-Mitglied + Rabatt = CUNTZ

Eine einfachere Formel für Zufriedenheit gibt es nicht!

Wir sind Ihr **kompetenter Forumspartner** mit dem besten Service.



CUNTZ SPEYER
Landwehrstr. 33 67346 Speyer Tel. 06232/6970-0
www.autohaus-cuntz.de

CUNTZ SPEYER NEUSTADT
©entrum für BMW MINI ALPINA

IMPRESSUM

Das Magazin „Sieben“ erscheint 4x im Jahr und ist die Printausgabe von www.7-forum.com

Alle in „Sieben“ erschienenen Artikel sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch Übersetzungen und Zweitverwertung, vorbehalten. Reproduktion, gleich welcher Art, ob Fotokopie, Mikrofilm oder Erfassung in Datenverarbeitungsanlagen, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers. Für unaufgefordert eingesandte Texte und Bilder übernimmt der Verlag keine Haftung.

Herausgeber:
7-forum.com · Christian Schütt
August-Schmidt-Str. 16 · D-59425 Unna

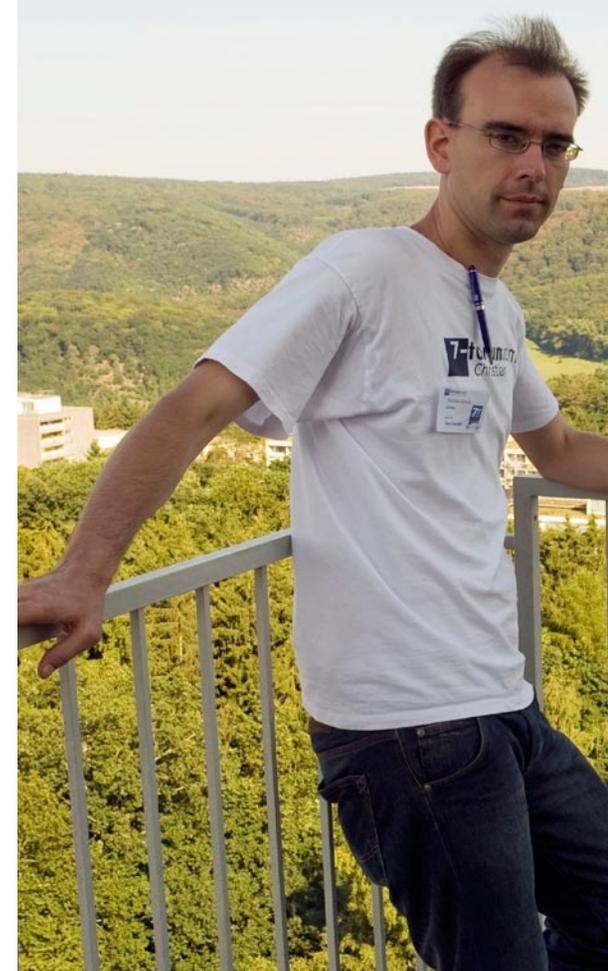
Verantwortlich für den Inhalt und Chefredaktion:
Christian Schütt

Ständige Redaktionsmitarbeiter:
Alexander Schiefer, Ulrich Pickert, Ulrike Pickert

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Anja Willms, Henning Bopp, Viola Lüllmann

Anzeigenannahme, Verlag, Druck und Layout:
Alexander Schiefer · 7-forum@design-schiefer.de

Fragen und Anregungen an die Redaktion:
redaktion@7-forum.com



Herr Schütt, kommen wir in aller Kürze gleich zu den grundlegenden Fragen, zu ihrem Steckbrief: Wie alt sind Sie? Ihr Familienstand? Welchen schulischen und beruflichen Werdegang haben Sie durchlaufen? Ihre Hobbys?

Ich bin 36 Jahre alt und nicht verheiratet. Ich habe an der Uni Dortmund Bau-Ingenieurwesen studiert und bin selbstständig im Bau-Bereich tätig, indem ich Menschen zu ihrem Traumhaus ver helfe, oder Gewerkekunden zu ihren Geschäftsräumen. Meine Hobby ist natürlich vor allem 7-forum.com, womit ich den größten Teil meiner Zeit verbringe. Außerdem fotografiere ich gerne. Sportlich bin ich in einem Unnaer Verein als Hobby-Badmintonspieler aktiv, in dem ich auch meine Freundin Viola kennen gelernt habe.



INTERVIEW

Ulrike Pickert sprach mit Christian Schütt

SIEBEN FRAGEN

Christian Schütt, Gründer und Betreiber des wohl größten BMW 7er-Forums im Internet, sowie Chef-Redakteur dieses Magazins, stand der Redaktion von „Sieben – dem 7-forum.com Magazin“ Rede und Antwort. Das Interview führte Ulrike Pickert („Jeff Jaas“).

te, stellten mein Zwillingbruder und ich jedoch schnell fest, dass man bei einem gebrauchten 7er-BMW das meiste Auto für sein Geld bekommt, und so entschieden wir uns fast rein rational für einen 7er-BMW. Natürlich war die Entscheidung auch emotional geprägt, denn als Autofan sollte es auch ein besonderes Auto sein – und wir erinnern uns als Leser des Magazins „auto, motor und sport“ an die Lobeshymnen zurück, die auf den 7er –BMW gehalten wurden („das beste Auto der Welt“). Dass man sich so ein geniales Auto, das in den Bereichen Platzangebot, Leistung, Sicherheit und Komfort dem typischen Durchschnittsauto sehr überlegen war, überhaupt leisten konnte, hatte uns damals sehr überrascht. Leisten konnten wir uns das Auto deshalb, weil wir noch kostenlos bei den Eltern wohnen konnten, und so unser zwischen Abitur und Studium hart verdientes Geld fast komplett in das erste Auto stecken konnten.

Was war Ihr erstes Auto und seit wann fahren Sie einen 7er-BMW?

Mein erstes Auto war direkt ein BMW: ein weißer BMW 730iA der Modellreihe E32, den ich zusammen mit meinem Bruder im Jahr 1993 gebraucht gekauft habe. Bis heute bin ich der 7er-Reihe treu geblieben, d. h. ich fahre seit nunmehr 17 Jahren 7er BMWs.

Es ist schon ungewöhnlich, kurz nach dem Abitur als erstes Auto einen 7er-BMW zu kaufen. Wie kam es dazu? Und wie kann man sich als Student so ein Auto überhaupt leisten?

Gute Frage! Selbstverständlich schaute ich mich damals u. a. auch nach kleineren Autos um – keine Frage. Nach Sichtung verschiedener Angebo-

te, so dass ich im Juli 2001 ein eigenes Forum eröffnete. Dieses Forum ist vom Aufbau bis heute gleich geblieben, wobei ich es immer weiter entwickelte – stets mit dem Anspruch, das beste Forum seiner Art anbieten zu wollen.

Der Betrieb eines Forums mit inzwischen rund 25.000 Mitglieder bedeutet sicher viel Arbeit und bedarf einer Menge technischen Know-Hows. Wie viel Zeit investieren Sie? Wer hilft Ihnen?

Oh ja! Viel Arbeit steckt in der Tat dahinter! Aber es macht auch eine Menge Spaß – anders würde es auch nicht funktionieren. Aktuell investiere ich wöchentlich rund 35 Stunden Arbeit in die Plattform *7-forum.com*. Nur so ist es möglich, praktisch täglich aktuelle BMW-News anbieten zu können. Die inhaltliche Seite mit Infos rund um alle BMW 7er-Reihen, wie auch Berichte über Forums-Aktivitäten und Treffen, oder auch Messe-Berichte, Fahrzeugneuvorstellungen usw. bedeuten den größten Aufwand. Aber auch die technische Seite ist nicht zu vernachlässigen, denn ich bin weder gelernter Programmierer, noch System-Administrator, so dass ich ständig dazulernen muss, um *7-forum.com* technisch weiter voran bringen zu können. Unterstützung habe ich im Forum durch Moderatoren, wofür ich sehr dankbar bin. Sie sorgen für einen reibungslosen Ablauf im Forum, vermitteln zwischen den Mitgliedern und sorgen für Ordnung.

Was waren die schönsten und bewegendsten Momente in Ihrer Forumsgeschichte?

Die über das Forum organisierten Aktivitäten und

Treffen lassen immer wieder schöne Momente entstehen. Highlights für mich sind die jährlichen Sternfahrten - ich bin bei allen fünf Sternfahrten seit 2005 dabei gewesen -, und auch die Jahrestreffen, wobei mir „Wegberg 2.0“ mit einem Weltrekordversuch im Jahr 2008 besonders in Erinnerung geblieben ist. Sehr schön fand ich, dass es *7-forum.com* – ohne einen Vorstand zu haben, oder über Mitgliederbeiträge zu verfügen – geschafft hat, sich auf der wichtigsten Klassikermesse weltweit, der Techno Classica äußerst attraktiv zu präsentieren. Aber es gab auch traurige Momente, so denke ich beispielsweise an unser Mitglied „Rottaler2“ zurück, der Technik-Guru, der stets die Hilfsbereitschaft in Person verkörperte. Nach seinem plötzlichen Tod hat es eine bewegende Welle des Mitgefühls und auch der Hilfe gegeben, die mir das Gefühl gab, die 7er-Community ist tatsächlich eine große Familie.

Welche Ideen und Wünsche haben Sie für die Zukunft?

Ich habe sehr viele Ideen, wie man *7-forum.com* noch deutlich verbessern könnte. Dabei steht die seit langem abgeschaltete Owner-Datenbank ganz oben auf meiner Liste der Erweiterungen, die ich gerne anbieten würde. Leider schaffe ich es aktuell kaum, um mich um mögliche Erweiterungen zu kümmern, was sehr schade ist! Aber vielleicht findet sich auf diesem Weg jemand, der seine Hilfe anbietet, um technische oder auch inhaltliche Erweiterungen voranzutreiben.





Text und Bilder:
Christian Schütt

7. JUBILÄUMS- JAHRESTREFFEN IN LAHNSTEIN

Die Zahl Sieben ist für den 7er-Fahrer eine besondere Zahl - entsprechend hoch waren die Erwartungen bzw. die gesteckten Ziele an das siebte 7-forum.com Jahrestreffen. Nachdem zuletzt zweimal Wegberg als Location gewählt wurde, und dort im Vorjahr mit einem Weltrekord-Versuch dazu noch ein unvergleichliches Programm geboten wurde, stand das Organisations-Team (kurz „ORGA-Team“) vor einer großen Herausforderung: An neuer Location sollte anlässlich des 7. Jubiläums wieder ein besonderes Jahrestreffen stattfinden.

Das teils neu zusammengesetzte ORGA-Team, diesmal bestehend aus dem 7-forum.com-Betreiber Christian Schütt und den Forums-Moderatoren bzw. Administratoren Ulrike Pickert (alias „Jeff Jaas“) und Henning Bopp („boppy“), sowie Ulrich Pickert („McBahnbrecher“) war sich einig: So schön Wegberg auch war, in diesem Jahr sollte es wieder woanders hingehen. Nach Sichtung aller Vorschläge aus dem Forum legte man sich schließlich auf Lahnstein in Rheinland-Pfalz fest. Die Ausflugsgaststätte „Maximilians Brauwiesen“ in Niederlahnstein, die einerseits herrlich im Grünen direkt am Rhein, und andererseits direkt gegenüber eines großen, asphaltierten und abgeschlossenen Gewerbeparkplatzes liegt, sollte der optimale Treffpunkt für das 7. Jahrestreffen sein.

Mit dem 4-Sterne-Best-Western-Hotel Lahnstein konnte dazu eine nahezu optimale Location für die geplante Abendveranstaltung gefunden werden. Das klobige Beton-Gebäude wirkt von außen zwar alles andere als „top-frisch“, modern oder einladend, aber bei genauerer Betrachtung bot das Hotel (fast) alles, was das ORGA-Team sich wünschte: genug Zimmer um alle Gäste unterzubringen, ein exklusiv für die 7er-Fahrer buchbares Restaurant und einen großen Parkplatz/Tiefgarage. Noch dazu konnte das Hotel mit einem attraktiv angelegten, 25.000 m² großen Park inkl. großer Wiese aufwarten - sehr gemütlich und dazu noch ideal geeignet, um ein Gruppenfoto aufzunehmen.





Viola („Phoebe“) beim Packen der Forumsbeutel



Henning („boppy“) übergibt den Pokal für die jüngste Teilnehmerin an Ann-Kristin („Rakete“)



Henning („boppy“) übergibt einen Pokal für das älteste Auto an Ramona („ramoehrehn“), die den Pokal für ihren Vater Matthias („Telkom-iker“) abholt

Mit den gewählten Locations Brauwiesen für die Tagveranstaltung und dem Lahnstein-Hotel für das Foto-Shooting und die Abendveranstaltung stand einem gelungenen Jahrestreffen nichts mehr im Wege.

Am 15. August 2009 war es dann soweit. Am 15. August 2009 war es dann soweit. Die 7er-Fahrer wurden u. a. von der lächelnden Viola Lüllmann („*Phoebe*“) herzlich begrüßt. Nach Zahlung eines Einfahrtsgeldes durften die 7er-Fahrer direkt gegenüber der „Maximilians Brauwiesen“ ihr Auto in Reih' und Glied abstellen, und ihr Einfahrtsgeschenk – verpackt in einem bereits aus den Vorjahren bekannten „Forumsbeutel“, diesmal mit 7.Punkt.7 Motiv - entgegen nehmen.

Bei strahlend blauem Himmel, und angenehmen bis heißen Temperaturen, füllte sich der Parkplatz bis mittags mit rund 130 Autos der 7er-Reihe. Über das 7er-Forum wurden zuvor Konvois verabredet und so reisten u. a. aus den Niederlanden, aus dem Ruhrgebiet und aus Sachsen Teilnehmer in größeren Konvois an und hatten damit bei der Einfahrt ihr erstes Highlight des Tages bereits hinter sich. Auf dem Parkplatz war tagsüber genug Zeit, um sich alle Autos in Ruhe anzuschauen, darunter auch besondere 7er-BMWs wie ein seltener BMW L7 der Modellreihe E38, besonders gut erhaltene Exemplare der ersten BMW 7er-Modellreihe E23 und teils optisch und technisch getunte 7er-Modelle.

Zum Mittagessen zog es die 7er-Fahrer in die gegenüberliegende Gaststätte „Maximilians Brauwiesen“ direkt an den Rhein, wo in einer äußerst attraktiven Umgebung preiswert u. a. hausgebrautes Bier getrunken, lecker gespeist und selbstverständlich auch „Benzin geredet“ werden konnte.

Bevor die Tagveranstaltung offiziell endete, fand noch eine große Tombola am Getränkewagen auf dem Parkplatz statt, bei der fast jeder zweite Teilnehmer einen Preis gewann. Den Forumspartner Autohaus Cuntz Speyer, dem Autohaus Ungeheuer sowie der Firma ZF wurde für die großzügige Bereitstellung von Preisen gedankt.

Vor Beginn der Abendveranstaltung waren die Teilnehmer aufgerufen, zwecks eines Foto-Shootings, gemeinsam zum Best Western Hotel in Lahnstein zu fahren. Die Wiese im Ernst-Wagner-Park sollte sich perfekt für ein Gruppenfoto eignen, da man die Wiese

vom Hoteldach aus fotografieren konnte. Der sich beim Zusammenstellen der 7er-BMWs ergebende „Elefant“ war nicht geplant, wird aber wohl lange in positiver Erinnerung der 7er-Fahrer bleiben.

Wie könnte man ein gelungenes Jahrestreffen besser ausklingen lassen, als durch einen gemütlichen Abend bei leckerem Essen und netter Unterhaltung? In diesem Jahr legten die Veranstalter besonderen Wert auf die Abendveranstaltung, denn es gab was zu feiern: Das 7. Jubiläum eines 7er-Forum-Jahrestreffens!

Gegen 19 Uhr wurden am Abend des 15. August 2009 die Türen zum exklusiv für die 7er-Fahrer reservierten Park-Restaurant im 4-Sterne-Best-Western Hotel Lahnstein geöffnet. Nach kurzer Begrüßung durch das ORGA-Team, in der es sich den Gästen vorstellte, wurde das Buffet eröffnet, zudem man sich vorab separat anmelden musste.

Einige Forumsmitglieder hatten sich auf den Aufruf des ORGA-Teams hin gemeldet und angeboten, ein Abendprogramm nach dem Motto „von Forumlern für Forumler“ beizutragen. Uschi Seidl war die erste, die an diesem Abend ihren Auftritt hatte und gab zur Keyboard-Musik von Ulrich Pickert ihre Gesangeskunst zum Besten, u. a. mit dem Lied „Mary Lou“. Danach mimten Alexandra Voßen („Alexa“) und Ulrike Pickert („Jeff Jaas“) die „Weather Girls“ und präsentierten, geschminkt und mit Schirm und Charme, das Lied „It's raining men“ - und sorgten damit für viel Stimmung und Beifall im Saal.

Eine Comedy-Einlage gab Andre Herbrand („Herby7“), in dem er den Komiker Hans Werner Olm mit „der neue 7er-BMW“ imitierte.

Zwischendurch gab es noch eine Pokal-Vergabe, die das ORGA-Team mal in etwas anderer Form als gewohnt vornehmen wollte. So wurde nicht das „schönste Auto“ o. ä. gekürt, sondern Pokale in den Kategorien wie „höchste Laufleistung“ usw. vergeben.

Dank des guten Wetters wurde auf der herrlich liegenden Terrasse im Park ebenfalls viel Zeit verbracht, um neue 7er-Fahrer kennen zu lernen, oder alte Bekanntschaften zu pflegen.

Das ORGA-Team zeigte sich abschließend sehr zufrieden mit dem Jahrestreffen. Mehr Infos, Fotos und Videos zum Jahrestreffen finden Sie online auf 7-forum.com.



Terrasse vor den Maximilians Brauwiesen, von rechts: Mick („Mick“), Alexander („Highliner“) und Viola („Phoebe“)





BMW L7 (Modell E38) von Hans-Peter Caesar („hpcaesar“)



7er-Parkplatz hinter den Maximilians Brauwiesen



BMW 745i der ersten Modellgeneration E23 von Marco („fish“)



RÜCKBLICK AUF DIE ERSTEN FORUMS-JAHRESTREFFEN

Das 7er-Forum kann bereits auf sechs große Jahrestreffen vor dem 7 Punkt 7 Jubiläums-Treffen zurückblicken. Folgend finden Sie eine kurze Übersicht. Ausführliche (Foto-) Berichte finden Sie auf 7-forum.com.



Alsfeld 2003: Der erste große 7er-Forumstreff fand im Juli 2003 im Rahmen des ersten internationalen BMW Treffens in Alsfeld (Hessen) statt. An der Organisation dieses Treffens war u. a. der BMW 7er Club Deutschland e. V. beteiligt, dessen Mitglieder meist auch im 7er-Forum registriert waren. Zur „großen 7er-Parade“ kamen schließlich genau 153 BMWs der 7er-Reihe - sehr zum Staunen der sonstigen Teilnehmer, die so eine große Menge 7er-BMWs noch nie zuvor auf einem Treffen gesehen hatten. In der allgemeinen Euphorie des ersten großen 7er-Treffs überhaupt, wurde an diesem Tag die Idee geboren, den Weltrekord „längste BMW 7er-Autoschlange“ zu holen.



Bissingen 2004: Im Juni 2004 lud der einzige offiziell als BMW Club eingetragene BMW 7er-Stammtisch „SüdWest“ zu einem internationalen BMW-Treffen nach Bietigheim-Bissingen (Baden-Württemberg) ein. Auch alle Mitglieder des BMW 7er-Forums waren eingeladen, so dass schliesslich 123 BMWs der 7er-Reihe auf der großen Wiese vor dem BMW-Autohaus Stadel bestaunt werden konnten. Wie schon bei früheren 7er-Veranstaltungen stellte die gemeinsame Anfahrt in 7er-Konvois das erste Highlight des Tages da.



Anzing/Dingolfing 2005: Im Juni 2005 schwebten die 7er-Fahrer im „siebten Himmel“, als erstmals ein Jahrestreffen exklusiv nur für 7er-Forummitglieder von Michael Graetz organisiert wurde. Noch dazu wurde tags vor dem „Event des Jahres“ die Geburtsstätte fast aller 7er-BMWs, also das BMW Werk Dingolfing besichtigt. Eine kleine Ausfahrt zwecks Fotos-Shootings, sowie ein gemütliches Beisammensein bis in den tiefen Abend rundeten ein gelungenes Treffen ganz im Süden Deutschlands, in Bayern ab.



Anzing 2006: Aufgrund der überragenden Resonanz auf das Vorjahrestreffen übernahm Forums-Mitglied Michael Graetz auch im Jahr 2006 die Organisation für das 7er-Forums-Jahrestreffen und lud erneut zum „Froschkern“ nach Anzing in Bayern ein. Um auch weiter weg wohnenden 7er-Fahrern die Anfahrt schmackhaft zu machen, organisierte Graetz für den Freitag Nachmittag vor dem Treffen zusätzlich eine Besichtigung in der Erdinger Brauerei, und sorgte für eine Möglichkeit, gemeinsam das Fußball-WM-Eröffnungsspiel verfolgen zu können. Highlight des Jahrestreffens war erneut eine kleine Ausfahrt, verbunden mit der Aufnahme eines Gruppenfotos.



Wegberg 07.07.07: Im Jahr des 30. Geburtstags der 7er-Reihe kümmerte sich ein „ORGA-Team“, bestehend aus vier Forummitgliedern, um das Forums-Jahrestreffen und legte das Forum Wegberg mit großer Veranstaltungshalle und asphaltiertem Parkplatz als Treffpunkt fest. Erstmals fand das Treffen im bevölkerungsreichsten Bundesland, in NRW statt. Entsprechend konnte ein neuer Besucherkord vermeldet werden: 172 BMWs der 7er-Reihe fanden ihren Weg an den Niederrhein - viele aus den Niederlanden und sogar aus den USA. In Wegberg begann die Geschichte des „Forums-Beutels“: alle Teilnehmer bekamen einen bedruckten und befüllten Leinenbeutel als Einfahrtsgeschenk übergeben.



Wegberg 2.0: Bürgermeisterin Hedwig Klein bot an, einen Teil des berühmten Grenzlandrings, auf dem einst legendäre Autorennen stattfanden, für die 7er-Fahrer abzusperren. Dies gab Gelegenheit, die beim ersten Jahrestreffen in Alsfeld geborene Idee eines Weltrekordversuches endlich in die Tat umzusetzen. 168 BMWs der 7er-Reihe bildeten schliesslich die längste je dokumentierte BMW Auto-Schlange der Welt. Die Begeisterung war unvergleichlich groß: „Ich glaube, davon werde ich meinen Enkeln noch erzählen“ kommentierte ein Teilnehmer den Weltrekordversuch.



Mittags in der Maximilians Brauwiesen



Tombola auf dem Parkplatz



Das Abendprogramm wurde aufmerksam verfolgt



**BMW maakt
rijden geweldig**

Text und Bilder: Christian Schütt

Grenzenlose (Fahr-) Freude:

BMW 7ER-TREFFEN IN DEN NIEDERLANDEN

Er ist 36 Jahre alt, rund 2 m groß, sportlich und smart. Er ist Senior Account Manager in den Niederlanden, sieht wenig Fernsehen, aber liebt Action-Filme à la „The Transporter“ und dreht gerne selbst Videos. Neben Reisen und Musik ist sein größtes Hobby: sein 7er-BMW, ein 735i der Modellreihe E38. Die Rede ist von Edwin Homerraas („Homerraas“).

Edwin darf getrost als interkultureller Vermittler zwischen den Welten bezeichnet werden, zumindest wenn es um die 7er-Fanwelt geht. Denn wenn sich jemand in der Szene auskennt, dann ist es Edwin. Edwin ist in allen wichtigen Internet-Foren rund um die BMW 7er-Reihe weltweit vertreten, u. a. im deutschsprachigen Forum 7-forum.com, im niederländischen Forum bmw7forum.nl und im englischsprachigen Forum bimmerboard.com. Stets vermittelt er zwischen den Plattformen und führt damit Menschen weltweit zusammen.

Bereits öfters ist Edwin auch nach Amerika geflogen, um dort an BMW 7er-Treffen teilzunehmen; zuletzt flog er im September 2009 zu Treffen nach Dallas. Selbstverständlich versäumte er es nie, auch Werbung für BMW 7er-Treffen in Europa zu machen. Und so konnten z. B. zum Weltrekordversuch „längste BMW (7er-) Autoschlange“ in Wegberg auch Amerikaner begrüßt werden. Auch in seiner Heimat, den Niederlanden,

sorgt Edwin dafür, dass das Interesse an der BMW 7er-Reihe weiter steigt. So veranstaltet er regelmäßig Ausfahrten speziell für BMW 7er-Fahrer.

Auch zwischen deutschen und niederländischen 7er-Fahrern und Fans spielt Edwin die entscheidende Schnittstelle. So hat er mehrfach 7er-Fahrer aus den Niederlanden dazu bewegt, auch an deutschen Stammtischen, wie dem Rhein-Ruhr-Stammtisch teilzunehmen, und auch bei den großen 7-forum.com Jahrestreffen mit dabei zu sein.

Nun ging Edwin zusammen mit zwei niederländischen 7er-Freunden im März 2010 einen Schritt weiter: Sie organisierten ein großes 7er-Jahrestreffen für die niederländische 7er-Internet-Community bmw7forum.nl in Veenendaal. Fast wie selbstverständlich lud er dazu auch die deutschen 7er-Fahrer herzlich ein: „We would like to invite our friends from 7er.com to attend our year meeting from BMW7.nl!“



Diesem Aufruf folgten die 7er-Fahrer aus Deutschland sehr gerne, und es meldeten sich über das 7er-Forum insgesamt 55 Personen zur gemeinsamen Konvoi-Fahrt nach Holland an. Obwohl der Tag mit viel Regen begann, erschienen fast alle angemeldeten Teilnehmer. Aus Castrop-Rauxel starteten die Rhein-Ruhr-Stammtischler mit Organisator Stefan Janas („Jippie“) und aus Kerpen die Rheinischen Stammtischler mit Rudi Esser an der Spitze in Richtung Holland. Kurz hinter der niederländischen Grenze vereinten sich die Konvois bei Hondsiep zu einem großen 7er-Konvoi mit ca. 35 Autos.

Gegen 11 Uhr trafen die 7er-Fahrer aus Deutschland schliesslich am Sonntag, den 21.03.2010 beim BMW Händler „Ekris“ ein, bei dem das Jahrestreffen stattfinden sollte. Nach Zahlung von 5 Euro Einfahrtsgebühr, die zur Deckung der Kosten erhoben wurde, konnte man sich u. a. den neuen 5er-BMW im Show-Room des BMW-Autohauses anschauen, eine Probefahrt mit einem BMW 730d (F01) unternehmen, sich über Pflegeprodukte der Firma Meguirar informieren, sich vom Beulen-Doktor vor Ort günstig Beulen aus seinem Auto entfernen lassen oder einfach nur mit anderen Besuchern „Benzin reden“ - bei kostenlosem Kaffee und Kuchen im Autohaus.

Viel wichtiger waren jedoch die vielen 7er-BMWs vor Ort. Besonders interessant war die stark vertretene E23-Fraktion mit teils perfekt erhaltenen Fahrzeugen. So war u. a. der BMW 730 von Roul van Heuvel zu bewundern. Sein Oldie gehört zu der ersten 7er-BMW-Generation mit der so genannten „Blech-Nase“. Mit original 13.240 km auf dem Tacho präsenterte sich das Auto in herausragendem Best-Zustand.

Neben der ersten 7er-BMW-Generation waren auch alle jüngeren 7er-Generation in Veenendaal vertreten, darunter Alpina- und Individual BMW 7er der Modellreihen E32 und E38. Auch ein BMW 760Li Individual (Modell E66), sowie ein BMW 750Li (Modell F02) konnten beim ersten Jahrestreffen von *bmw7forum.nl* bewundert werden. Drei der teilnehmenden 7er-BMWs wurden nach ausführlicher Bewertung mit einem Pokal geehrt, u. a. für den original erhaltensten 7er-BMW. Schade nur, dass es keine öffentliche Preisverleihung gegeben hat!

Das niederländische Jahrestreffen war auch die Gelegenheit, sich mit dem Nachbarland etwas näher zu beschäftigen. Edwin klärte den erstaunten deutschen Teilnehmer über das Autofahren in Holland auf: „Zunächst einmal gibt es bei uns ein Tempolimit! Dann muss für jeden 7er rund 42% Luxussteuer gezahlt werden, wobei dieser Wert mit den Jahren bei Gebrauchtwagen relativiert wird. Steuern, Versicherung und Treibstoffkosten sind dazu noch deutlich teuer als in Deutschland“ erklärte Edwin. Somit wird das 7er-BMW-Fahren in den Niederlanden noch mehr zum Luxus als es in Deutschland der Fall ist.

Gegen frühen Abend endete das Treffen mit Schließen des BMW-Autohauses „Ekris“ in Veenendaal. Christian Schütt („Christian“) von *7-forum.com* versäumte es nicht, die niederländischen 7er-Freunde zum Gegenbesuch nach Deutschland einzuladen. Dort findet am 22.05.2010 das große *7-forum.com* Jahrestreffen am Bodensee in Eigeltingen statt.

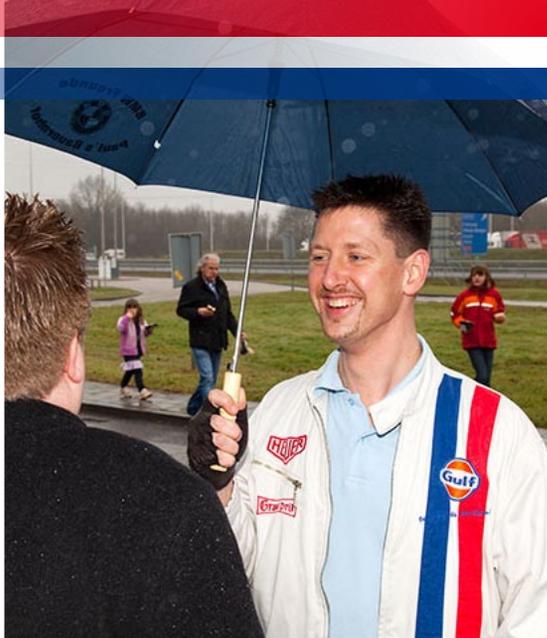
Mit-Organisator Edwin zog nach seinem ersten Jahrestreffen in den Niederlanden eine positive Bilanz: „Insgesamt schätze ich die Teilnehmerzahl auf deutlich über 100 Autos - damit hatten wir nicht gerechnet.“

Die am Jahrestreffen in Veenendaal teilnehmenden *7-forum.com* Mitglieder zeigten sich ebenfalls zufrieden mit dem Treffen: „Vielen Dank an unsere holländischen Freunde für die Einladung und die gute Organisation“ schrieb Stefan Janas später im Forum. Auch das BMW-Autohaus Ekris wurde gelobt, u. a. von Eberhard („EV 30“): „Dem gastfreundlichen Autohaus ebenfalls mein Dank.“ Auch Ben Esser („greyhound“) erwähnte das Autohaus positiv: „Soviel Freundlichkeit ist man bei uns im BMW Autohaus gar nicht gewohnt!“

Ulrich Pickert („McBahnbrecher“) zog folgendes Fazit: „das war's doch. Veenendaal - ein Tag mit Programm ohne Programm! Einfach nur hinfahren, freundlich empfangen werden, da sein, gucken, Platz nehmen, probieren, Maß nehmen, ob die Adipositas hinter's 5er Lenkrad passt - (spasst scho), Kulinarisches schleckern und schlabbern, Seele baumeln lassen und nun das Wichtigste: Grenzüberschreitend freundschaftlich kommunizieren.“



Das ORGA-Team (v. l.): Rein, Lid Richard („Kawabmw7“), Edwin („Homerraas“) und Frans („Frans-E32“)



Auch der Regen konnte die Stimmung nicht vermiesen:
7-forum.com Moderator Alexander („Highliner“) unterm Regenschirm



Teilnehmer am Weltrekordversucht 2008 und der 7er-Sternfahrt 2009



Kassensysteme für die Gastronomie - darauf haben wir uns spezialisiert. Als Generalvertretung der INDATEC und als zertifizierter ORDERMAN Premium-Partner übernehmen wir auf Wunsch alle organisatorischen Aufgaben rund um Ihre neue Kasse: Ob Einzelkasse für das kleine Bistro oder Kassenverbund mit Funkterminals! Als Experten bieten wir vollen und umfangreichen Service. Sehen Sie selbst:

PROGRAMMIERUNG IHRER SPEISEN- UND GETRÄNKEKARTEN

INSTALLATION
ALLER KOMPONENTEN

ANBINDUNG DER KOM-
PLETTEN PERIPHERIE VOM
DRUCKER, SCANNER BIS ZUR
HOTEL-ANBINDUNG

EINWEISUNG
DES PERSONALS

ZUM KOMPLETTPREIS
DEN VOLLEN SERVICE!



KOMPETENTER
VOR-ORT-SERVICE
- 24 STUNDEN AM TAG,
7 TAGE DIE WOCHE

FLEXIBLE FINANZIERUNG
MIT MASSGESCHNEIDERTEN
LÖSUNGEN BEI LEASING,
MIETE ODER KAUF

GÜNSTIGE GEBRAUCHTGERÄTE

ORIGINAL-ZUBEHÖR
UND VERBRAUCHSMATERIAL

AUSWERTUNGSMODULE,
KPL. BACK-OFFICE-LÖSUNGEN



Ihr direkter Draht zu uns: 0 22 54 - 94 16-0
1akasse Sales GmbH · Breniger Str. 10 · 53913 Swisttal · info@1akasse.de · www.1akasse.de

www.1akasse.de

**ERWARTEN SIE
MEHR!**

**Kassensysteme
für die Gastronomie**



1akasse
Kassensysteme & Service



HARRY, HOL SCHON MAL DEN WAGEN!

Die einen haben beim Sprechen Benzin auf der Zunge – für Benzin-Gespräche – die anderen erblicken mit Benzin im Blut das Licht der Welt. Heinz-Peter Schmitz („TurboPeter“) ist so ein gebürtiger „Werksbenziner“. Schon früh nahm er, dort wo es was zu Lenken gab, das Steuer in die Hand.

Nach einer, was das Fahren und Lenken angeht, relativ unspektakulären Kinderzeit, mit Dreirad und Fahrrad etc., ging jedoch später, in der Jugendzeit von Peter, so richtig die Post ab. Der PS-Virus hatte ihn gepackt! Als „Schrauberlehrling“ und „Renn-dosenlenker“ nahm seine automobiler Entwicklung ihren unaufhaltsamen Lauf. Als Schrauberlehrling war es für ihn Ehrensache, ausschließlich mit selbst getunten und umgebauten Fahrzeugen auf die Piste zu gehen. Der Vollständigkeit halber sei hier erwähnt, dass Peter keine handwerkliche Ausbildung absolviert hat. „Es war zwar immer mein Wunsch, KFZ-Mechaniker zu werden, die Eltern aber waren dagegen. Daher habe ich mir meine Kenntnisse alle selber erlesen, angesehen oder erschraubt“, resümiert Peter heute stolz. Seine persönliche Meisterprüfung machte Peter mit einem auf dem Schrottplatz gekauften VW Porsche 914, der nicht fahrbereit war und Elektronikprobleme hatte. An diesem Fahrzeug machte Peter seine ersten Schweißfahrten.

Mit einem leicht getunten „Rallye“-Kadett B, natürlich im Eigen(um)bau entstanden, nahmen Peter und sein Bruder den Kampf gegen die lokalen Renngrößen auf, und räumten dabei einen Pokal nach dem anderen ab.

Peters Fuhrparkliste, bis zum Erwerb der 7er BMWs, ist beträchtlich lang. Alle diese Fahrzeuge stehen für Peters gesammelte Erfahrungen, sowohl was die Fahrkünste als auch die Fahrzeugtechnik betrifft. Einige dieser Fahrzeuge seien hier kurz benannt: Opel Kadett, FT Bonito (Eigenbau), einige VW Passat Kombi – aus familiären Gründen –, ein VW Porsche 914, ein Alfa Romeo Giulia Super und ein Alfa Romeo 1750 Berlina und für den schnellen Ritt zur Arbeit ein BMW R60 Motorrad mit Kardanantrieb. Wie schön Freude am Fahren wirklich sein kann, haben Peter und Frau nach ihrer Hochzeit erfahren. Peter, durch den geschlossenen Bund der Ehe eben solide geworden, hängte den Rennfahrerhelm an den Nagel und dachte fortan in familiären Kategorien. Schön, schnell, sicher und edel



sollten sie jetzt sein, die Familienkutschen der Familie Schmitz. So wurde zunächst in den Kauf eines BMW 2500 und später in den BMW 3,0 S investiert. Diese Luxusliner der Baureihe E3 sind ja bekanntlich die Vorläufer der 7er Modelle.

Nachdem Peter und seine Frau immer wieder den schönen kräftigen und edlen 7er Modellen nachgeschaut hatten, war es dann endlich so weit! Am 07.02.1997 stand bei Schmitzens ein prachtvoller BMW E23 732iA vor der Tür. Hier lernten Peter und seine Frau das Gefühl des automobilen Glückseligseins kennen.

Am 04.09.2001 kaufte sich Peter zusätzlich den ultimativen Hammer, einen BMW E23 745iA Executive.

Dieses Auto wurde von BMW produziert, um Mercedes das Fürchten zu lehren. Was mit dem „Executive“ auch Bestens gelang.

Für Peter, als Besitzer dieser 7er BMWs, war und ist es bis heute wichtig, seine Wagen im ladeneuen Originalzustand zu erhalten oder auch wenn nötig, zurück zu versetzen (Peter hat für die Originalität und den erstklassigen Pflegezustand seiner Fahrzeuge bereits mehrere Preise bekommen). Durch die „Schrauberei“ an seinen mittlerweile zu klassischen Youngtimern avancierten 7ern hat sich Peter ein solides Maß an Kenntnissen und Kompetenz im Umgang mit diesen Fahrzeugen erworben. Viele Mitglieder im Forum profitieren immer wieder davon.

Apropos Forum: wie Peter seinen Weg ins 7er Forum gefunden hat? Bei einer Vorstellung von Alexander Hertters („Highliner“) BMW E32 750 war Peter begeistert von diesem Auto. Natürlich kamen die beiden auch über das 7er Forum ins Gespräch, in welchem Alexander bereits Mitglied war. Im O-Ton von TurboPeter: „Ich besuchte Treffen des Forums (7er) in Ratingen, dort war man auch als E23 Fahrer gerne gesehen. Regelmäßig war ich dann bei Treffen des Forums in Moers, Essen und Castrop Rauxel mit meinen E23 dabei. Was mich daran (am 7er Forum) immer wieder begeistert, ist die Aufgeschlossenheit und Freude der Teilnehmer an den Fahrzeugen. Da werden zwanglos Benzin-

gespräche geführt und es gibt viele Anregungen und Tipps. Da wird auch mal über den Tellerrand geguckt.“

7er Forumstreffen sind für Peter in erster Linie eine offene Angelegenheit. Dazu gehört vor allem die Fachsimpelei, welche sektionsübergreifend mit viel Kompetenz und Herzblut geführt wird, aber auch die vielen Angebote, die im Laufe der Jahre für Mitglieder von 7-forum.com entstanden sind. Für die, die dazu gehören, gilt das Motto: Man ist zu Hause bei Freunden!

Für diejenigen, die mehr über Peters Geschichte erfahren wollen, hier folgender LINK: www.bmw23.de



So sahen seinerzeit die meisten den 745er.



Am Wochenende fährt der Chef selber.



Rollendes Chefzimmer der Achtziger.



Sahniger Sechszylinder: 252 PS, 380NM, 0-100 km/h in 7,9 sek.



Test der CheckControl-Funktionen per Tastendruck



Fernbedienung für den „Chef“ inkl. Beifahrersitzverstellung.

AUSSTATTUNGSDETAILS 745i EXECUTIVE

Alle Preise (DM) und Ausstattungen beziehen sich auf eine Preisliste vom 02.12.1985

745i Automatic Executive	6991	90.900,00
Airbag	240	2.145,00
Anhängerkupplung	230	80,00
Anhängerkupplung abnehmbar	235	1.150,00
Antenne elektrisch	682	*
Antenne für Telefon B2 u. Radio	684	515,00
ABS	210	*
Spiegel rechts und links beheizt und elektrisch verstellbar	314	*
Autotelefon B2 Vorbereitung	418	240,00
Batterie 66 Ah	570	*
BC II mit Fernbedienung)	551	*
Diebstahl Warnanlage	301	855,00
Drehzahlmesser	545	*
Energie Control	543	*
Fensterheber 4x elektrisch	411	*
Feuerlöscher Halon 2kg	421	150,00
Fondraumheizung	495	*
Fußmatten Velour	979	220,00
Geschwindigkeitsregelanlage	540	600,00
4-Gang elektronisch-hydraulisch	201	*
Handschuhkastenschloß mit Gleichschliebung	308	*
Klimaanlage	530	3.890,00
Klimaautomatik	534	4.630,00
Kopfstützen im Fond außen	498	*
Sportlederlenkrad 380 mm	219	80,00
Leseleuchten im Fond außen	560	*
Metalllackierung	*	*
Mittelarmlehnen vorne für Fahrer und Beifahrer	472	*
Mittelarmlehne im Fond	497	*
Modellschriftzugentfall	320	0,00
Nebelscheinwerfer mit 2 Nebelschlußleuchten	520	*
Niveaugulierung für die Hinterachse	220	*
Naturleder Buffalo	*	*
Radio Becker Mexico Electronic II mit Fernbedienung im Fond	669	*
BMW Sound System (nicht bei älteren Modellen)	675	*
BMW Leichtmetallräder 165 TR390 mit 220/55VR390 TRX	290	*
Scheinwerferreinigungsanlage mit Intensivreinigungsanlage	500	665,00
elektrisches Stahl-Hebedach	401	1.650,00
Glas Hebedach elektrisch	403	2.120,00
Servolenkung drehzahlabhängig	215	*
Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer	494	485,00
Sitzheizung für Fondsitze	496	540,00
Sitzverstellung elektrisch vorne inkl. Kopfstützenverstellung und Fernbedienung im Fond für den Beifahrersitz mit allen Funktionen	458	*
wie vor jedoch mit Memory für Fahrersitz (3 Positionen)	459	800,00
Einzelplatzverstellung im Fond elektrisch (dadurch nur noch Vier- anstatt Fünfsitzer)	460	1.100,00
Sonnenschutzrollo für Heckscheibe	415	*
Sperrdifferential 25%	209	825,00
Heckspoiler	325	215,00
Standheizung (Luft) unter der Rückbank	536	1.425,00
Heckscheibe mit nahezu unsichtbaren Heizdrähten	365	245,00
Wärmeschutzglas grün anstatt braun	350	225,00
Wärmeschutzglas braun	351	*
Warndreieck und Verbandskasten mit Halterung	427	32,00
Werkzeugkasten groß im Kofferraumdeckel	425	*
Zentralverriegelung mit Entriegelungssperre	300	*
B2-Netz Telefon		ca. 20.000,00

* = Serienausstattung





BMW 735i Art-Car

Text: Alexander Schiefer | Bilder: Christian Schütt

WENN MAN SCHON ALLES HAT...

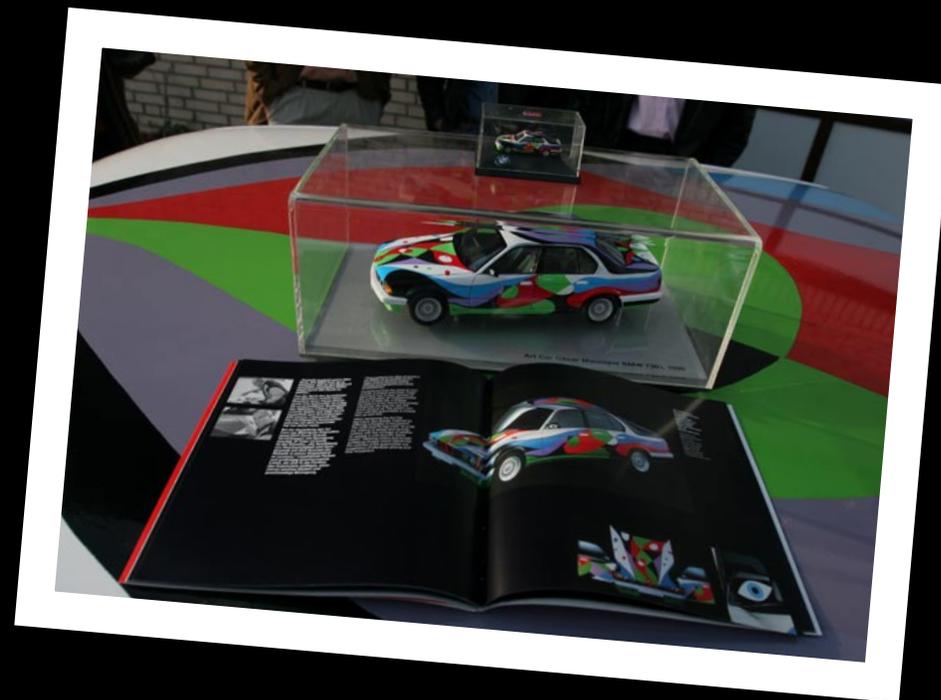
Was macht man mit einem Auto, das man eigentlich nicht braucht? Man bastelt sich ein einmaliges Schmuckstück daraus! So tat es Alexander Hertter („Highliner“). Er verpasste dem 1.000-Euro-Schnäppchen eine Individual-Lackierung, welche es in keinem Katalog gibt.

Ein ehemaliges Winterauto, literweise Farbe und ein Modellauto - fertig ist ein aussergewöhnliches Projekt, welches es sogar bis in das deutsche bzw. japanische BMW-Magazin geschafft hat. Herausgekommen ist eine exakte Kopie des 7er Art-Cars von 1990, gestaltet vom Künstler Cesar Manrique.

Am Anfang war ein BMW 735i E32, der zwei Jahre brav als Winterauto seinen Dienst getan hatte. Danach gab es kein Karosserieteil ohne Beulen oder Rost. Was tun? Eine Neulackierung wäre zu teuer. Also griff Alexander, selbst ein großer Fan des Art-Cars von Cesar Manrique, zur Rolle und rettete seinem Winterauto so das „Leben“.

Egal wo Alexander mit seinem Schmuckstück auftaucht - es sorgt für Heiterkeit und Freude beim Betrachter.

Im Forum als „Highliner“ bekannt, besitzt Alexander noch mehrere 7er. Unter anderem zwei 750iL Highline, welche Alex den Spitznamen „Highliner“ einbrachten. Aktuell widmet er sich einem neuen, markenfremden Projekt - einem PEUGEOT 604 STI aus dem Jahre 1983. Auch wieder ein 1.000 Euro-Schnäppchen. Somit schliesst sich der Kreis wieder.







BMW 750iL

Text: Alexander Schiefer | Bilder: Johann Kerndl

DER BULLE VON TÖLZ

Der Bulle sollte eigentlich mal ein Rasse-Sportler werden! Johann Kerndl („WB750il“) ist auf der Suche nach seinem ersten fahrbaren Untersatz vom Weg abgekommen. Zuerst sollte es ein E36 BMW M3 3.2 werden, doch dann nahm er in einem E38 Platz - und es war um ihn geschehen! Es musste ein Siebener werden - natürlich mit genügend Power!

Der auserwählte E38 war ein BMW 750iL. Das war vor nunmehr sieben Jahren und somit ist der kraftvolle Bulle bis jetzt immer noch der erste Wagen von Johann.

Platz und Leistung stimmten - und machten Freude. Nach und nach fing Johann an, seinen Erwerb zu veredeln. Nennenswert ist die helle Voll-Leder-Ausstattung in Bi-Color grauschwarz für die bestimmt eine ganze Herde ihre Häute spenden musste. Wo man hinsieht, überall und alles ist in graues und schwarzes Leder gehüllt. Türtafeln, Dachhimmel, Telefone, Fussmattenkeder - selbst die Lenksäulenverkleidung wurden verkleidet. Alles in bester Verarbeitung.

Im Kofferraum - natürlich auch komplett in graues Leder gehüllt - sendet die optisch ansprechend verpackte Multimedia-Anlage ihre Signale an diverse Monitore im Fahrgastraum und sogar im Kofferraumdeckel. Besonders in Fond wird der Mitreisende von der nachgerüsteten fondorientierten Ausstattung verwöhnt. Klapptische, Monitore in den Kopfstützen, Telefon, Kleenexboxhalter, Holzleisten mit Intarsien... - hier werden alle Sinne gleichermaßen verwöhnt!

„Optisch ja ganz schön, aber technisch bestimmt vernachlässigt“, mag sich jetzt mancher denken. Weit gefehlt! Unter der Motorhaube wartet der Bulle noch mit polierten Hörner auf. Ansaugbrücken und Motorabdeckung strahlen in Chrom und Gold um die Wette - da fehlt eigentlich nur noch das Fenster in der Motorhaube.

Aussen noch einige Schmankerl von AC Schnitzer, eine Abgasanlage von Eisenmann und diese atemberaubenden 21“ BBS RXII-Felgen - fertig ist ein Traum auf Rädern! In Zukunft möchte Johann ihn vorne noch etwas tiefer legen, Spurplatten vorne/hinten montieren und evtl. noch den Umbau auf die Faceliff front angehen! Ansonsten Handwäsche und pfleglich behandeln. Bis heute hat er die Entscheidung Pro-Siebener nie bereut und genießt jedes Mal den Langstreckenkomfort bei Urlaubsfahrten nach Italien oder Holland.

Im Winter fährt Johann zur Zeit einen E32 BMW 740i AC Schnitzer, den er sich vor knapp einem Jahr zugelegt hatte. Lange wird dieser wohl nicht in Originalzustand bleiben - das ist sicher!



Ansaugbrücken in Chrom-Gold, Motorabdeckung in Wagenfarbe-Gold.



Individual Kleenexboxhalter in den Türverkleidungen.



16:9 Navi, Chrome Line Schaltknäuf, Telefon in Leder schwarz.



Fondorientierte Ausstattung, Kopfstützenmonitore mit DVD.



Mittelarmlehne mit grau beledertem Telefon und Beifahrersitzverstellung.



Komplett in Leder - Kofferraum inkl. Subwoofer und Heckklappen-Monitor.



Holzleisten mit Intarsien.



Im Kofferraum in Voll-Leder ausgekleidet.

AUSSTATTUNG

- 261 Seitenairbag für Fondpassagiere
- 294 LM Räder Vielspeichenstyling (ersetzt)
- 401 Schiebe-Hebedach, Elektrisch
- 423 Fußmatten in Velours
- 428 Warndreieck
- 431 Innenspiegel Automatisch Abblendend
- 441 Raucherpaket
- 457 Kontursitze Elektrisch Verstellbar
- 508 Park Distance Control (PDC)
- 522 Xenon Licht
- 533 Fond Klimatisierung
- 609 Navigationssystem Professional
- 622 Zweithörer im Fond für Telefon
- 629 Autotelefon mit Kartenleser Vorn
- 672 CD Wechsler 6-fach
- 677 Hifi System Professional
- 811 Belgien Ausführung
- 854 Sprachversion Französisch
- 863 Service Kontakt Flayer Europa
- 877 Überkreuzbedienung Entfall
- 886 Holländische Betriebsanleitung Serviceheft
- 944 Nachträglicher Umbau durch ZS
- 202 Steptronic
- 214 ASC+T
- 216 Servotronic
- 220 Niveauregulierung
- 223 Elektronische Dämpfer Controll (EDC)
- 245 Lenksäulenverstellung Elektrisch
- 260 Seitenairbag für Fahrer/Beifahrer
- 262 Kopfairbag
- 302 Alarmanlage
- 352 Doppelverglasung
- 416 Sonnenschutzrollos
- 438 Edelholzausführung
- 460 Komfortsitze im Fond, Elektrisch
- 473 Armauflege Vorn
- 500 Scheinwerferwaschanlage Intensiv
- 534 Klimaautomatik
- 548 Kilometertacho
- 555 Bordcomputer
- 806 3. Bremsleuchte
- 602 Bordmonitor mit TV

EXTERIEUR

- ▶ Chromeline Streuscheibenhalter
- ▶ Neon Standlichtringe G5
- ▶ Weiße Blinker vorne & seitlich
- ▶ Beleuchtete Türöffner
- ▶ Facelift Rückleuchten (US Version)
- ▶ Facelift Niere

- ▶ Facelift Chromleiste Kofferraumdeckel
- ▶ Facelift Doppelstabantenne
- ▶ Facelift Seitenschweller
- ▶ AC-Schnitzer Frontspoiler
- ▶ AC-Schnitzer Dachkantenspoiler
- ▶ AC-Schnitzer Spiegel
- ▶ M Heckspoilerlippe
- ▶ Stoßleisten seitlich in Wagenfarbe
- ▶ H&R Federn VA 50mm / HA 10mm
- ▶ Felgen: BBS RX11 21" VA 9" HA 10,5" Felgenbett Hochglanzpoliert
- ▶ Reifen: Falken FK452 VA 255/30 HA 295/25
- ▶ Osram Diadem Blinkerbirnen
- ▶ Xenonbrenner 8300K
- ▶ MTEC Super White Fernlicht
- ▶ GP Thunder Birnen NSW
- ▶ Stoßleisten samt PDC Sensoren in Wagenfarbe lackiert
- ▶ Frontschürzengitter in Wagenfarbe lackiert
- ▶ US Kennzeichenhalter vorne (gekürzt)
- ▶ H&R Trak + Spurverbreiterungen VA 40mm HA 40mm
- ▶ LED Kennzeichenbeleuchtung
- ▶ Gemballa (Eisenmann) SS Auspuffanlage mit 90x70mm Endrohren
- ▶ Hamann Heckschürzenabschluss

MOTORRAUM

- ▶ Motorabdeckung Bi-Color Wagenfarbe-Gold
- ▶ Ansaugbrücken in Bi-Color Chrom-Gold

INTERIEUR

- ▶ Chromeline Ausstattung nachgerüstet:
- ▶ Mittelkonsolenschalter Chromumrandung
- ▶ Lautsprecher Chromumrandung
- ▶ Chrom Türpins & Umrandungen
- ▶ Haltegriffe Holz-Chrom
- ▶ Schaltknäuf
- ▶ Chrom Einstiegsleisten mit „Individual“ Schriftzug
- ▶ Chromtachinge
- ▶ DVD Player im Fond (Angeschlossen in Stereo durch Radio & Videomodulumbau von Carsolution)
- ▶ Monitore in den Kopfstützen Sony XVM-H65 (Schwarz lackiert)
- ▶ Multifunktionsmittelarmlehne im Fond nachgerüstet
- ▶ Spracheingabesystem nachgerüstet

- ▶ BM24 TMC Radio
- ▶ 16:9 Monitor MK4 Navigationssystem
- ▶ Tachoscheibe im E39 M5 Design mit Initialien
- ▶ Videomodul umprogrammiert auf 16:9 & DVD in Stereo
- ▶ Fondorientierte Klappische an den Sitzen incl. Schreibbord in schwarz
- ▶ Holzleisten, Nussbaum Wurzelholz
- ▶ Hochglanz mit Intarsien
- ▶ Individual Kleenexboxhalter in den Türverkleidungen hinten
- ▶ Komplettumbau Interieur Bi-Color grau-schwarz Individual;
- ▶ Teppich schwarz
- ▶ Fußmatten und Fußstützen im Fond schwarz mit Ledereinfassung in grau
- ▶ Einstiegsblenden schwarz
- ▶ Sitzschienenverkleidungen schwarz
- ▶ Sitzblenden vorne & hinten schwarz
- ▶ Gurte schwarz
- ▶ Gurtein- und Austrittblenden im Fond schwarz
- ▶ Blenden hinter Gurtaustritt schwarz
- ▶ Untere A-Säulenverkleidungen schwarz
- ▶ Tür-Kantenteppiche schwarz
- ▶ Türverkleidungen in grau-schwarz
- ▶ M-Lenkrad schwarz-grau (Nähte in grau)
- ▶ Kopfstützenblenden schwarz
- ▶ Sitzblenden unter Kopfstützen schwarz
- ▶ Dosenhalter im Fond in Holz mit Schwarzer Umrandung
- ▶ Lenksäulenverkleidung in schwarzen Leder mit grauer Ziernaht
- ▶ Telefon vorne in schwarz Beledert
- ▶ Telefon hinten in grau Beledert
- ▶ Schaltsack mit grauer Naht
- ▶ Dachhimmel in Alcantara 9040 tiefschwarz mit grauen Ziernähten um die Griffmulden
- ▶ Hutablage, Soundboard, Sonnenblenden und A-, B-, & C Säulen in Alcantara 9040 tiefschwarz

KOFFERRAUMAUSBAU

- ▶ Originalverkleidungen komplett bezogen in Kunstleder weiß
- ▶ Subwoofer MAC Audio Laser 325
- ▶ Endstufe MAC Audio 220
- ▶ 7" TFT Monitor in der Heckklappe





BMW 760Li

Text: Ulrich Pickert | Bilder: Christian Schütt

DIE PHANTASTISCHEN 12

Beginn einer Dienstfahrt. Kaum stehen Ulli („Jeff Jaas“) und Autor Uli Pickert („McBahnBrecher“) am vereinbarten Treffpunkt in Unna, da gleitet „black bull“ heran. Auf leisen Sohlen, majestätisch, wie es sich für Seine Majestät, König „Dickschick“, bürgerlich BMW 760 Li Individual, E66 gehört. Wir schreiben das Jahr 2009.

Es soll nach Lahnstein zur Vorbereitung des 7er Jahrestreffen 7-forum.com gehen.

Der 7er von Christian Schütt („Christian“), seines Zeichens Betreiber des obigen Forums, ist eine mächtige Schönheit: lackiert im Individual Lack carbon-schwarz-metallic, Shadow-Line Ausführung, natürlich mit Individual Felgen in 20“ Zoll und Individual Lederausstattung merino-platin, in Verbindung mit schwarzen Klavierlackholzleisten. Soviel zu dem, was auf den ersten Blick auffällt!

Wir werden von Christian Schütt gebeten, Platz zu nehmen, und sinken quasi mitten in das visualisierte Ambiente eines „Schöner Wohnen“ Magazins, mit körpergerecht konturierten Wohnzimmersesseln. Hier im Innenraum ist alles gleichsam edel, funktional - kühl, in perfekter Harmonie gestaltet. Alles in diesem Auto ist aufeinander abgestimmt - Farben, Formen und Materialien. Ein Bild für die Sinne!

Der nächste spannende Moment im 760 Li ist das Startprozedere. Nach dem Drücken des Startknopfes hören wir den Anlasser und dann...“meine Damen und Herren, wie Sie hören, hören Sie Nichts“. Der Motor mit 6,0 Litern Hubraum lässt seine Fahrgäste darüber im Unklaren, ob er schon arbeitet, oder noch schweigt. Spätestens an dieser Stelle würde so mancher Eigner eines Klein-, Mittel- oder Oberklasseautos die Motorhaube öffnen und nachschauen, ob überhaupt ein Motor da ist. Nicht nötig. Bei dem BMW 760 Li gehört partielle Bescheidenheit - eben auch was seine klangliche Erscheinung angeht, ins perfekt organisierte technische Gesamtkonzept. Er ist überhörbar.

Langsam rollt der schwere 760er durch Unna zur Autobahn. Es ist wohltuend für den Autor, bei ca. 70.000 jährlichen Autokilometern, einmal selbst gefahren zu werden. Im Stadtverkehr erleben wir den 760 Li als Nerven schonende Säufte. Später, auf der

Autobahn, gleiten wir sicher und bequem „wie in Abrahams Schoß“ mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 150 km/h dahin. Und dabei ist es egal, ob die Geschwindigkeit bei 120 km/h oder 220 km/h liegt.

Abseits der Autobahn ist noch lange nicht „Ende im Gelände“. Der E66 absolviert jetzt jede Kurve, trotz seiner Größe, mit behänder Wende und absoluter Agilität. Mit seinen 12 Zylindern und sportlichem Fahrwerk arbeitet er immer souverän, mit der Überlegenheit der automobilen Extraklasse. Phantastisch!

Der BMW 760 Li ist ein Stück Lebensgeschichte des Autofreaks Christian Schütt. Seine Vorgänger waren E32 und E38 in der 740er und 750er Version, lediglich das erste Auto war ein 730i, welches die beiden Brüder, Matthias und Christian Schütt sich selbst erspart und gemeinsam gekauft haben. Interessant ist hier die Tatsache, dass der Wunsch und das Verlangen nach einem 7er BMW in Christian schon im zarten Alter von 12 Jahren entstanden sind. Für ihn war es damals schon völlig klar, „dass man so ein Auto in seinem Leben mal gefahren haben sollte“. Den Grund, warum das so sein muss, hatte der 12-Jährige natürlich auch parat: „ziemlich einfache Frage, weil es das beste Auto überhaupt ist“.

Entscheidend ist hier die Tatsache, dass die beiden Brüder gelernt haben, mit Geld Haus zu halten. Was sie immer wieder in die angenehme Lage versetzte, sich gut erhaltene 7er, welche nicht gerade billig waren, leisten zu können.

Auf den 730i folgte ein 740i E32, den Matthias aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit und der er-

höhten Standfestigkeit eines Baumes viel zu schnell ins Aus beförderte. Kaum dass nach dem Unfall ein Monat verstrichen war, hatten Matthias und Christian einen neuen 7er, diesmal einen 750iL E32 aus dem Baujahr 89. Mit einer neuen Lackierung glänzte der Wagen auch wie neu. Er war zwar etwas langsamer als der 740i, mit 8-Zylinder-Motor, aber es war eine Langversion mit Platzgewinn und diese bestach mit seidenweichen Lauf- und Schalteigenschaften.

Auch dieses Auto blieb nicht lange im Besitz von Christian und Matthias. Nach einer frischen Lackierung und der Ausstattung mit neuen Felgen wurde dieser Wagen gestohlen.

Der nächste 7er war wieder ein gebrauchter, ein 750iL, mit absoluter Vollausstattung. Gegen Ende des Ingenieurstudiums von Christian und der Firmengründung von Matthias, reichte schließlich ein 7er für Beide nicht mehr. So wurde zusätzlich zum schon vorhandenen 750iL E32 ein 750iL E38 mit ausgezeichneter Ausstattung angeschafft.

Bleibt zum Schluss noch zu bemerken: Es ist schon erstaunlich, dass die Autoliebe des Vaters, eines Audi 100 Puristen, den automobilen Geschmack von Christian und Matthias so wenig beeinflusst hat. Umso weniger erstaunlich ist es, dass die konsequente Hinwendung zu Erzeugnissen der Bayrischen Motorenwerke im Jahre 2001 zur Eröffnung des BMW 7er Forums durch Christian Schütt geführt hat. Aber dies ist eine andere Geschichte, auf einem anderen Blatt!

Wer noch mehr zur bebilderten Autogeschichte der Gebrüder Schütt erfahren möchte, kann im Internet unter www.7-forum.com/schuettl/ mehr erfahren.





BMW 760Li

Text und Bilder: Christian Schütt

(T)RAUMSCHIFF

„V12-Motor: Die Physik sagt, eine zu teure Faszination“ und „die Umwelt fordert niedrigen Energieverbrauch und ökonomische Triebwerksgehäuse, so dass der 12-Zylinder ein Triebwerk mit wenig zukunftssicherem Konzept ist.“

So schrieb es BMW in einem BMW Prospekt für die 7er-Reihe im Jahr 1980.

Als langjähriger BMW V12-Fahrer durfte ich den neuen 760Li ausführlich testen, und war gespannt: würde der neue 760Li so lauffähig sein, wie ein E32 oder E38? Würde der neue 760er seine Vorgänger wieder in allen wichtigen Disziplinen übertrumpfen?

Alle Vorgänger des neuen 760Li durfte ich genießen und mind. fünf Jahre lang selbst fahren. Vor allem die ersten beiden V12-Generationen (E32 und E38) überzeugten durch ihre absolute Lauffähigkeit. Immer wieder freute es mich, wenn ein Mitfahrer feststellte „ich dachte der Motor sei gar nicht an“, obwohl der V12 bei rund 600 Touren fast unhörbar vor sich hin säuselte.

Waren die ersten beiden V12-Generationen also tatsächliche Lauffähigkeits-Künstler, überzeugte mich der Benzin-Direkt-Einspritzer im Modell E66 diesbezüglich nicht wirklich. Wie würde sich der neue V12-Motor mit zwei aufgesetzten Turboladern anfühlen?

Bevor die Testfahrt startete, riskierte ich einen Blick unter die Motorhaube. Wie befürchtet konnte man das Herz, also den V12-Motor nicht sehen, denn dieser versteckt sich unter einer großen Plastik-Abdeckung. Schade! Nun noch schnell der obligatorische Münz-Test, um den Motorlauf zu testen: Dazu stellte ich ein 1-Euro-Stück auf den Motorblock (bzw. dessen Abdeckung), um anschließend den Motor zu starten. Bei einem extrem lauffähigen Motor sollte die Münze stehen

bleiben. Das so etwas möglich ist, haben die Vorgänger E32 und E38 bereits mehrfach eindrucksvoll bewiesen, u. a. auch auf dem 7-forum.com Messestand auf der Techno Classica 2008. Damals zeigte der rund 16 Jahre alte BMW 750i Highline (Modellreihe E32) von 7-forum.com Mitglied Alexander Hertter („Highliner“), dass Lauffähigkeit auch bei hohem Fahrzeugalter und entsprechender Laufleistung möglich ist.

Zurück zum jüngsten BMW V12-Modell. Münztest? Leider nicht bestanden! Auch im dritten Anlauf nicht - schade! Ein BMW-Ingenieur erklärte mir später, dass es nicht darauf ankäme, wie ruhig der Motor beim Anlassen lief, sondern inwieweit sich Vibrationen auf das Fahrzeug übertragen. Außerdem würde der Wagen bei warmen Motor den Test bestehen, hieß es.

Die mit hohen Drücken arbeitende Benzin-Direkt-Einspritzung führt zwangsläufig zu einem rauerem Motorlauf und dürfte der Grund für das Nichtbestehen des Münz-Tests sein. Dieses Phänomen zeigte sich bereits bei seinem Vorgänger. Die einstige Lauffähigkeit wurde also einem geringeren Benzinverbrauch bei gleichzeitig höherer Leistung „geopfert“. Der Sinn eines V12-Motors, den ich vor allem in der Lauffähigkeit sehe, wird so ein wenig ad absurdum geführt.

Ein sanfter Druck aufs Gaspedal und der 760er zieht fast lautlos, aber deutlich spürbar an. Es ist kaum zu glauben, wie mühelos und flüsterleise das zwei Tonnen-Schiff seine Bahnen zieht. Nie kommt das Gefühl auf, man säße in einem behäbigen Wagen.



Der Blick auf das Tacho, bzw. auf die durch das Head-Up-Display in der Windschutzscheibe eingeblendete Geschwindigkeit, wird zum absoluten Muss, denn in diesem Auto hat man (zunächst) überhaupt kein Gefühl für Geschwindigkeiten: Bei gefühlten 30 km/h zeigt der Tacho schon über 50 km/h.

Das im Vergleich zu seinen Vorgängern nochmals verbesserte Fahrwerk führt zu einem noch höheren Sicherheitsgefühl - vor allem auch bei hohen Geschwindigkeiten. Bei Höchstgeschwindigkeit mal eben das Lenkrad loslassen - scheinbar kein Problem. Das war früher anders: In den ersten 7er-V12-Generationen stieg schon mal der Adrenalin-Spiegel, wenn sich die Tachonadel jenseits der 200 km/h Grenze bewegte, und gerade bei etwas kurvenreicheren Autobahnen spürte man seinen V12-7er vor allem bei schlechter Fahrbahn auch mal deutlich wanken. Das ist nun endgültig Geschichte. Man muss fast sagen: Schade eigentlich! Im neuen 760i fährt man derart wie auf Schienen, dass es schlicht langweilig wird. Egal wie man sich mit dem Auto bewegt: Es ist stets völlig unspektakulär, irgendwie wie in Watte gehüllt und wie von der Außenwelt abgeschnitten. Selbst wenn man das Gaspedal voll durchtritt: Die Beschleunigung erfolgt derart gleichmäßig, dass man die Mehrleistung im Vergleich zum Vorgänger fast gar nicht bemerkt.

Aber zum Glück gibt es da noch die Sport-Stellung, in der das Regel-System DSC, das Getriebe und die Lenkung sportlicher agieren. In diesem Modus kann man dem Wagen etwas „Leben“ einhauchen. Im Sport+ Modus wird DSC sogar ganz abgeschaltet und das Auto darf auch mal richtig driften. In beiden Sport-Modi lässt der 8-Gang-Automat höhere Drehzahlen zu, und so kann auch mal der sonorig-sportliche Sound des V12-Motors genossen werden.

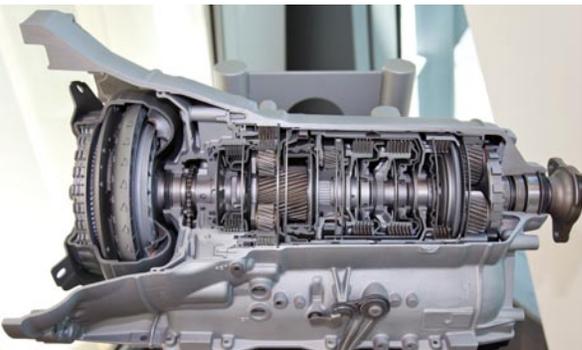
In einem Kreisverkehr nutze ich die Gelegenheit, die Wankstabilisierung DynamicDrive und die Hinteradlenkung herauszufordern. Auf dem recht engen Kreisverkehr erreiche ich eine schier unglaublich hohe Geschwindigkeit: Nie hätte ich erwartet, dass man so schnell um einen Kreisverkehr fahren kann! Es geht so schnell einmal herum, dass der wartende Verkehr

nicht wagt sich einzumischen. Die sehr guten Sitze sorgen für ausreichend Seitenhalt, das Dynamic Drive verhindert eine Seitenneigung und die mitlenkenden Hinterräder sorgen für höchsten Kurvenfahrkomfort. Da kommt Freude auf!

Weiter über die Landstraße fahrend „muss“ ich einige Autos überholen; dabei fällt auf, dass nichts auffällt: Kein Kickdown, kein Herunterschalten, kein größeres Motorgeräusch. Einfach vorbei fahren und fertig. Nur wer den Drehzahlmesser verfolgt stellt fest, dass das Auto beim Überholen doch mal herunterschaltet - völlig ruckfrei, so dass man das vermehrte Schalten des 8-Gang-Automaten nicht mitbekommt.

Angekommen am Zwischenziel Schloß Hohenkammer werfe ich einen Blick auf den Bord-Computer: rund 20 Liter hat der Wagen bis hier je 100 km verbraucht. Da gibt es nichts schön zu reden, wenngleich ich davon überzeugt bin, dass seine Vorgänger bei selber Fahrweise mit Sicherheit nicht weniger verbraucht hätten. Die „effizienteste V12-Limousine seiner Klasse“ kann auch mit unter 10 Litern je 100 km bewegt werden, so jedenfalls meine Feststellung auf der Autobahn im Kolonnenverkehr. Ein Blick auf das Navigations-System mit 3D-Darstellung erfreut mein Technik-Herz: Die Frauenkirche und weitere Gebäude werden fast fotorealistisch im Navi angezeigt. Die Programmierung des Navis per Stimme bekomme ich aber leider nicht hin - keine Ahnung, was ich da falsch gemacht habe. Nach ein paar Fotos in der Stadt, geht's zurück zur BMW-Welt, womit meine Testfahrt endet.

Fazit: Respekt! Der neue 760 ist die Luxus-Limousine schlechthin. Komfortabler kann man wohl kaum reisen. Sein luxuriöses Interieur, die gute Ausstattung und das großzügige Raumangebot lassen keine Wünsche offen. Genauso sprechen die Sportwagen-ähnlichen Fahrleistungen für sich. Einziges Manko: der 760iger versteckt sein Können hinter großer Souveränität, d. h. das Fahren im 760 wirkt stets unspektakulär, was für einen Luxus-Liner aber wohl genau richtig ist. Wer es sich leisten kann, kann mit dem 760iger nichts verkehrt machen.



PERSONALIE: „Z3-Anja“

Text und Bilder: Anja Willms

DIE FOLGEN EINES ABGEBROCHENEN URLAUBES

Oder - Wie ich zu meinem 7er kam

Tja wir wollten ja nur mal eine Woche in der Eifel schön entspannen, aber manchmal kommt es halt anders als man denkt.

Es war ein wunderschönes kleines Ferienhaus, eine ehemalige Jagdhütte. Dort machen wir öfter Kurzurlaub. Dieses mal fanden wir sogar ein frisch renoviertes Schlafzimmer vor und auch das alte Bett war einem neuen gewichen, und dann nahm das Übel seinen Lauf. Nach der 1. Nacht bekam Andre („Herby7“) und in der 2. Nacht ich so stark Rücken, dass wir den Urlaub abbrachen und wieder nach Hause fuhren.

Ein paar Kilometer vor unserem zu Hause kommen wir an einer Tanke vorbei und was sehen wir dort stehen:

IHN

Wir fuhren jedoch weiter nach Hause und rätselten, ob dieser 7er von einer Bekannten sein könnte. Ist ja kein Problem: Lappi raus und mal schnell eine u2u geschickt und auf Antwort warten. Antwort kam, nein es war nicht ihrer. Am nächsten Tag machten

wir kleinere Reparaturen an meinem Zetti, da dies ja auch getestet werden musste haben wir uns kurzerhand entschlossen zur Tanke zu fahren und uns den 7er anzusehen (ohne Handy's). OK Zetti läuft. ER steht auch noch an seinem Platz, wir schauen auf das Schild im Auto: „Zu verkaufen“ und auf den Preis, es werden Blicke ausgetauscht und die Suche nach Mängeln fängt an! Unter seinem malachitgrünem Kleid war kein Rost zu finden, von unten konnten wir weder am Getriebe, Motor, noch am Differenzial die schwarze Pest erkennen, nur vorne schmunzelte die rötliche Flüssigkeit von der Servolenkung so vor sich hin, von innen lächelte uns eine Leder natur Ausstattung an. Der vorherige Fahrer und Erstbesitzer mochte wohl die rechte Seite nicht mehr so ganz und hat halt versucht hier und da eine andere Form herein zu bringen. Aber das kann schnell behoben werden. Da müssen wir doch direkt mal anrufen, nur ohne Handy, ne is klar, wir also wieder in den Zetti zurück nach Hause, ans Telefon und anrufen. „Den Wagen können sie sich ansehen, den Schlüssel hat der Tankwart.“ Den hätten wir ja auch vorher mal fragen können. Ab in den Zetti die Strecke noch mal zurück (wie gut, dass wir gerne Auto fahren), den Schlüssel besorgt und den Wagen von innen inspiert. Bei den beiden Beifahrertüren fanden wir dann doch ein wenig Rost der sich dran machte sich aus-



zubereiten. Kein Problem - das haben wir schnell im Griff. Bei dem Preis muss der Wagen einen anderen, größeren Mangel haben. Motorhaube auf - nee - hier ist auf dem ersten Blick auch nichts zu sehen. Die Schläuche von der Servopumpe waren die Übeltäter, wie sich später herausstellte wurden sie aber bereits ausgetauscht.

Jetzt ab zum Kofferraum, selbst hier unterm Teppich kein Rost und sogar das Läppchen im Werkzeugfach ist noch vorhanden. Im Auto finden wir das Scheckheft, alle Inspektionen sind bei BMW gemacht worden. Der Wagen ist also in einem super, wenn auch in einem nicht so reinlichen Zustand (kein Problem, bin ja

ein Putzteufel). Uns war klar für den Preis können wir nix falsch machen. Zuhause haben wir den Verkäufer wieder angerufen und mitgeteilt, dass wir den Wagen kaufen. Andre wollte grade nach der Verhandlungsbasis fragen, als er meinte: „Wir müssen noch über den Preis reden.“ Jo, haben wir dann auch gemacht und noch mal 100 Euronen erlassen bekommen und

es wurde noch am gleichen Tag ein Termin gemacht den Kleinen mit zu nehmen. Jetzt los, ab zur Bank Geld holen, ein Zugfahrzeug besorgen und einen Hänger. Es war so aufregend - das sollte mein erster eigener 7er werden. Andres Dad kam auch mit, so sind wir - diesmal zu dritt - mal wieder zur Tanke gefahren. Die in der Tanke haben wahrscheinlich schon gedacht wir wollen eine feindliche Übernahme machen, aber nix da. Der Verkäufer kam auch dort hin, es wurde noch kurz etwas gequatscht, das Geld wurde gegen Papiere und Schlüssel ausgetauscht und wir nix wie hin zum Auto.

Andre wollte noch eben ein paar Liter Sprit tanken und dann ab auf den Hänger. An der Tanksäule wird Andre doch noch tatsächlich angequatscht ob der Wagen gewerblich oder Privat gekauft wurde - ein fragender Gesichtsausdruck von Andre. Der Typ meinte, ob wir den Wagen wieder verkaufen würden, also Händler wären, aber nix da, is meiner. Und dann fing die Verladung an, ich traute mich nicht ihn auf den Hänger zu fahren, also musste Andre mal wieder her halten.

Als er dann so auf dem Hänger stand und ich ihn anschaute, bekam ich Pippi in den Augen. Mein erster eigener 7er. Und von da an fühlte ich mich als vollwertiges Forumsmitglied!

Fortsetzung folgt ...



INTERVIEW

Ulrike Pickert sprach mit Anja Willms

FRAGE & ANTWORT

Hallo Anja, schön, dass Du Dich einverstanden erklärt hast, der Redaktion Rede und Antwort zu Deiner Geschichte als Frau im 7er-Forum zu stehen.

Du bist seit 14.03.08 Mitglied im Forum unter dem Nick-Name „Z3-Anja“. Unsere Leser interessiert, wie Du zu Deinem Z3 gekommen bist?

Das kam aus einer Laune heraus, da ich mein Hobby, das Reiten, an den Nagel hängen musste und mein Pferd abgegeben habe. Ich wollte jedoch auch weiterhin das Gefühl von Freiheit haben und das klappt auch sehr gut mit einem Cabrio und da kam für mich nur der Z3 in Frage.

Seit fast einem Jahr fährst Du zusätzlich als „Zweitwagen“ einen BMW E32 735i. Über den Kauf haben wir in Deinem Bericht gelesen. Aber warum wolltest Du unbedingt noch einen eigenen 7er?

Na weil ich große und schnelle Autos liebe und weil ich noch ein Winterauto für den Zetti haben wollte. OK jetzt steht der Zetti komplett im Winter und der kleine Dicke wird nur im Notfall rausgeholt. Und für mich unterstreicht es auch das dazu Gehörigkeitsgefühl im Forum.

Hast Du des öfteren den von Andre („Herby7“) gefahren, oder wie bist Du auf den Geschmack gekommen?

Der Geschmack war schon vorher da, hab schon öfters größere Autos (verzeiht mir - auch die mit nem Stern) gefahren auch mit ordentlich PS unter der Haube, aber halt keinen eigenen. Nur wenn

Frau nix selber machen kann und auf Werkstätten angewiesen ist und Frau mehr oder weniger Normalverdiener is' da halt nix zu machen.

Wir wissen von Dir aus Deinem Avatar, dass Du Dich selbst als Schrauberlehrling bezeichnest. Was verbirgt sich dahinter?

Da ich schon von klein an mit meinem Dad immer in der Garage an seinem BMW mit geschraubt habe und ich jetzt den richtigen Partner habe, gehe ich halt jetzt auch wieder hin wenn an meinen Autos etwas ist und mache es selber. Hab ja genug Möglichkeiten auf dem Laptop nach zu lesen. Und im Notfall hab ich noch eine kräftige Stimme um nach „Andreeeee“ zu rufen.

Bedeutet das für Dich, dass Du auch im Forum die Technikseiten regelmäßig liest? Oder was interessiert Dich im Forum am meisten?

Regelmäßig kann man nicht sagen, aber gelegentlich ja. Am meisten verbringe ich in den sozialen Bereichen, wie unser beliebtes Benzingleüster, Stammtischen und Autos allgemein.

Du bist regelmäßig Stammtisch-Besucherin des Rheinischen Stammtisches in Wickrath bzw. des Rhein-Ruhr-Stammtischs in Castrop-Rauxel. Unsere Leser interessiert natürlich auch, warum Du so gern zu den Stammtischen kommst?



Na ganz einfach, da sind jede Menge netter LEUTE, mit denen man sich prima unterhalten und auch Spaß haben kann. Es sind halt die gleichen Interessen vorhanden und daraus sind echte Freundschaften entstanden.

Der Redaktion ist bekannt, dass Du auch zu anderen, vom Forum angebotenen Events fährst. Kannst Du uns erzählen, bei welchen Veranstaltungen Du gewesen bist und aus welchen Gründen?

Bis jetzt waren es die zwei Jahrestreffen, 1x Wegberg und 1x Lahnstein, dann noch Pauls Bauernhof und das umfangreiche Wochenende in München und Dingolfing bei BMW. Ich kann nur sagen ich freue mich schon tierisch auf das Jahrestreffen

am Bodensee und natürlich auch auf meine erste Sternfahrt. Hab meinem Chef letztes Jahr schon gesagt dass ich da Urlaub mache. Bei so einem Event frag ich nicht - ich mache es einfach.

Zum Schluß eine besondere Frage zu Deiner Rolle als Frau im Forum. Du hast Dich in einem persönlichen Schriftwechsel als „kleine feine Minderheit“ bezeichnet. Wie erlebst Du Dich selbst im Forum als Frau?

Frauen im Forum sind das i-Tüpfelchen, was leider manchmal von männlichen Usern nicht respektiert wird, was verschiedene Äußerungen zeigen. Dennoch kann ich abschließend sagen, dass ich mich sehr wohl darin fühle. Es ist eine sehr schöne Gemeinschaft!!!!

AUTOGASZENTRUM DÜSSELDORF

„DER“ Spezialist für Gasanlagen

EINBAU | WARTUNG | PRÜFUNG

Fast alle Kraftfahrzeuge mit Benzinmotoren können nachträglich mit einigen technischen Bauteilen und einem Gastank ausgerüstet werden. Das Kraftfahrzeug kann dann alternativ mit Gas oder Benzin betrieben werden. Sie können jederzeit und auch während der Fahrt entscheiden, welchen Betriebskraftstoff Sie verwenden möchten und einfach zwischen den zwei Alternativen umschalten. Am Fahrverhalten des Kraftfahrzeugs wird sich nichts ändern. Außer, dass Sie ab jetzt ca. 50% Kraftstoffkosten sparen.

Unsere Gasanlagen-Umrüstung beinhaltet:

1. TÜV Abnahme
2. Tankadapter Europa, ACME und DISH
3. Aktuelle LPG - Tankstellenübersichtskarte
4. Kostenloser Ersatzwagen für die Zeit der Umrüstung

Die Bauteile der Fahrzeuggasanlage werden nach der europäischen Norm E 67 R01 gefertigt und entsprechend geprüft, sie sind von einer technischen Prüfstelle zertifiziert. Nach dem Einbau der Fahrzeuggasanlage wird der Einbau und die Dichtheit der Anlage zusätzlich von einem Sachverständigen des TÜV - Rheinland geprüft und freigegeben. Durch dieses Verfahren erhalten Sie ein Maximum an Sicherheit für Ihr Fahrzeug.

Zudem führen wir für Sie TÜV/AU, Inspektionen und Reparaturen aller Art an Ihrem BMW durch.

Wir beraten Sie gerne!

Ihr Autogaszentrum Düsseldorf
Ronsdorfer Str. 55
40233 Düsseldorf

Telefon: 0211 - 733 40 80

7-forum.com
Partnerbetrieb & Sponsor

ALTERNATIVE
FUEL SYSTEMS
Prins



10%
RABATT
Bei Vorlage dieser Anzeige

NEWS

Neuigkeiten aus der BMW-Welt



DER NEUE BMW 5ER TOURING. EFFIZIENTE FAHRFREUDE, ELEGANTE VIELSEITIGKEIT.

Im neuen BMW 5er Touring finden Fahrfreude und Effizienz sowie Vielseitigkeit und sportliche Eleganz zu perfekter Harmonie. Die 4. Generation des Business Touring überzeugt durch eine kraftvolle Ästhetik im Design, moderne Funktionalität auf Premium-Niveau und markentypische Fahrdynamik in Verbindung mit vorbildlicher Effizienz. Umfangreiche Komfort- und Sicherheitsmerkmale, zu denen zahlreiche BMW exklusive Fahrerassistenzsysteme zählen, untermauern die herausragenden Qualitäten des neuen BMW 5er Touring als Reisefahrzeug der oberen Mittelklasse.

Das Design des neuen BMW 5er Touring wird von hoher Individualität in den Proportionen und der Flächengestaltung geprägt. Die Eigenständigkeit sorgt für eine dynamische und kraftvolle Anmutung. Die lange Motorhaube, kurze Überhänge, der längste Radstand im Segment, die gestreckte Linienführung der Seitenansicht und die dynamisch abfallende Dachlinie verleihen dem neuen BMW 5er Touring eine im Wettbewerbsumfeld einzigartige Eleganz.

Mit seinem vielseitig nutzbaren Innenraum und intelligenten Detaillösungen stellt sich der neue BMW 5er Touring unterschiedlichsten Anforderungen. Der Gepäckraum fasst 560 Liter. Eine bedarfsgerechte Erweiterung auf bis zu 1 670 Liter wird durch die im Segment einzigartige Funktionalität der Fondsitze gewährleistet. Sie ist im Verhältnis 40 : 20 : 40 teilbar, ihre Neigung kann in sieben Stufen um bis zu 11 Grad variiert werden.

Das Umklappen der Lehne kann mithilfe zweier Bedienhebel im Gepäckraum aktiviert werden, die Laderaumabdeckung senkt sich beim Schließen der Heckklappe automatisch ab. Die separat zu öffnende Heckscheibe schwingt auf Tastendruck selbsttätig nach oben.

Modernste Antriebs- und Fahrwerkstechnik sorgt für herausragende Sportlichkeit und gesteigerten Komfort. Optional ermöglicht die Fahrdynamik-Control eine individuelle Fahrzeugabstimmung. Der

neue BMW 5er Touring ist serienmäßig mit Hinterachslufffederung einschließlich Niveauregulierung ausgestattet, optional sind Adaptive Drive und Integral-Aktivlenkung erhältlich.

Zum Produktionsstart des neuen BMW 5er Touring stehen zwei Reihensechszylinder-Benzinmotoren sowie ein Sechszylinder- und ein Vierzylinder-Diesel zur Auswahl. Der BMW 520d Touring wird von einem 135 kW/184 PS starken Vierzylinder-Turbodieselmotor mit Aluminium-Kurbelgehäuse und Common-Rail-Direktspritzung angetrieben, ist serienmäßig mit Auto Start Stop Funktion ausgestattet und erreicht mit einem im Testzyklus nach EU5 ermittelten durchschnittlichen Verbrauch von 5,2 Litern je 100 Kilometer und einem CO₂-Wert von 137 g/km die Bestwerte für Effizienz in seinem Segment.

Im BMW 535i Touring mobilisiert ein Reihensechszylinder-Motor mit BMW TwinPower Turbo, High Precision Injection und VALVETRONIC 225 kW/306 PS. Die Höchstleistung des Reihensechszylinders mit High Precision Injection im Magerbetrieb im BMW 523i Touring beträgt 150 kW/204 PS. Im BMW 530d Touring kommt ein Reihensechszylinder-Diesel zum Einsatz, der 180 kW/245 PS erzeugt und mit optionaler BMW BluePerformance Technologie die Abgasnorm EU6 erfüllt. Serienmäßig entsprechen alle Varianten des neuen BMW 5er Touring der EU5-Norm.

Für alle Varianten des neuen BMW 5er Touring ist optional ein Achtgang-Automatikgetriebe erhältlich. Es leistet ebenso wie die bei allen Varianten eingesetzte elektromechanische Servolenkung EPS zusätzliche Beiträge zur Effizienz. Als serienmäßige BMW EfficientDynamics Maßnahmen sind in modellspezifischer Kombination Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto Start Stop Funktion (BMW 520d), Schaltpunktanzeige, bedarfsgerecht gesteuerte Nebenaggregate und aktive Luftklappensteuerung an Bord. Intelligenter Leichtbau wird durch Türen, Motorhaube, vordere Seitenwände, Antriebs- und Fahrwerkskomponenten aus Aluminium realisiert.



DER NEUE BMW ALPINA B7 BITURBO ALLRAD

Erstmals kombiniert ALPINA in dieser Fahrzeugklasse seinen kraftvollen und drehmomentstarken Antrieb mit einem optionalen Allradsystem für noch mehr Traktion und Souveränität in allen Fahrsituationen.

Der Allradantrieb im B7 Bi-Turbo nutzt die technischen Möglichkeiten des BMW xDrive Systems, dessen intelligente und dynamische Regelung die Antriebskräfte stufenlos und vollvariabel in Millisekunden zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt.

Die eigens von ALPINA definierte Steuerung der Momentenverteilung steigert die Fahrdynamik und Agilität insbesondere bei hoher Querschleunigung deutlich und ermöglicht ein unerwartet sportliches Handling. Neben optimaler Traktion beim Beschleunigen sorgt das System durch permanente Überwachung der Fahrzustände und der aktiven Antriebsmomentenverteilung jederzeit für ein hohes Maß an Sicherheit.

Das mit sämtlichen aktiven Steuer- und Regelsystemen des B7 Bi-Turbo vernetzte Allradsystem bietet ein für Allrad-Automobile ungewohnt breites Spektrum an Fahrdynamikerlebnissen, ganz nach dem Geschmack unserer Kunden. Einzigartig: In Verbindung mit dem elektronischen Fahrwerk, bestehend aus Dynamic Damping Control und Dynamic Drive (aktive Wankstabilisierung) kann der Fahrer mittels des Fahrdynamikschalters gezielt die Auslegung seines Allradantriebs im B7 Bi-Turbo beeinflussen.

Komfort / Normal: Auf maximale Sicherheit ausgelegt, reagiert der B7 Allrad selbst bei forschen Richtungswechseln gutmütig bzw. untersteuernd. Sport: Dieser Modus ermöglicht eine sportlichere Gangart, da ein Untersteuern des Fahrzeugs mittels den aktiven Stabilisatoren reduziert wird. Sport+/-: Während die automatische Aufweitung von DSC auf DTC in diesem Modus ein späteres Eingreifen der Regelsysteme und mehr Schlupf auf allen Antriebsrädern erlaubt, profitiert der besonders geübte Fahrer von einer noch deutlicheren Verschiebung der Antriebsmomente auf die Hinterachse. Die in dieser Einstellung erzielbare Querdynamik erlaubt eine für Luxuslimousinen supersportliche Fahrweise. Egal ob Komfort, Normal oder Sport, das System erkennt ab einer Querschleunigung von ca. 5 m/s² eine betont sportliche

Fahrweise und erhöht die Antriebsmomente an den hinteren Rädern ohne Stabilitäts einbuße.

Die vollvariable und blitzschnell agierende Antriebsmomentenverteilung bleibt in allen Fahrdynamik-Einstellungen aktiv und sorgt permanent für ein Höchstmaß an Traktion und Sicherheit, wie zum Beispiel bei stark wechselnden Fahrbahnreibwerten.

Ein Eingriff der DSC Regelsysteme über Bremsen oder Motorleistung, selbst bei hohen Drehmomenten, ist nur äußerst selten notwendig, da die Antriebsmomentenverteilung bereits im Ansatz einem Über- oder Untersteuern neutralisierend entgegenwirkt. Der B7 Bi-Turbo Allrad spurt geradezu 'besessen' in und aus den Kurven verschiedenster Radialen - Lenkwinkel, Querschleunigung, Gierwinkel und Fahrgeschwindigkeit diktieren permanent, wieviel Antriebsmomente an welcher Achse für optimalen Vortrieb sorgen!

All dies passiert für den Fahrer gänzlich unmerklich und ohne spürbare Lastverteilung. Es macht flüssiges und sportliches Fahren auf kurvenreichen Strecken zu einem besonders harmonischen Genuss.



Wir beraten Sie und liefern alles aus einer Hand:

- Erstberatung mit Ihnen vor Ort über Neugestaltung oder Sanierung
- Komplette Planung und Organisation Ihres Projektes.
- Planungsskizzen und kostenlose Angebotserstellung
- Entsorgung des alten Bades, etc.
- Umbau aller Art
- Fliesenarbeiten
Rohrverlegung und Elektroarbeiten
- Montage von Dusche, Wanne, WC, u.a
- Montage von Hilfsmittel für Körperbehinderungen
uvm....

Unser Meisterbetrieb bietet Ihnen viele Bau- und Malerleistungen:

- Malerarbeiten aller Art
- Fassadenarbeiten auch mit Lotusanstrich
- Wärmedämmverbundsysteme
- Sandstrahlarbeiten
- Edelkratzputz, Flocktechnik und Wischtechniken
- Treppenhaussanierung
- Trockenbau
Erdbauarbeiten mit eigenem Maschinen-
und Fuhrpark
- Balkon- und Betonsanierungen
- Betonsägen und Bohrarbeiten
uvm...

BMW CONCEPT GRAN COUPÉ

Im Rahmen der Auto China in Beijing stellte BMW die Konzeptstudie Gran Coupé vor. Im BMW Concept Gran Coupé konzentrieren sich die elementaren Werte der Marke BMW. Das Karosseriedesign verkörpert auf authentische Art Dynamik und hochwertige Eleganz. Die bis ins Detail schlüssige Formensprache visualisiert überzeugend das Selbstverständnis als Automobilhersteller. BMW setzt, wie schon beim Concept CS 2007, beim Design sportlich ausgeprägter, viertüriger Coupés wieder neue Maßstäbe.

Basierend auf einer starken Tradition in diesem Segment überträgt das BMW Concept Gran Coupé die Essenz der Markenwerte und die Gene des BMW Designs in die Zukunft. Die Konzeptstudie weist die klassischen Merkmale aller Coupés von BMW auf: Der lange Radstand, die überwölbte Motorhaube mit nach vorne gerichteten Linien, das zurückversetzte Greenhouse, die flache Silhouette, die coupéhafte Dachlinie und der kurze Frontüberhang spiegeln das dynamische Potenzial des Fahrzeugs wider. Auch die Oberflächenstrukturen und die auf Perfektion ausgegerichtete Designqualität stehen für den Anspruch der Marke BMW, viertürige High-Performance-Coupés mit den sportlichsten Proportionen und dem elegantesten Design zu bauen.

BMW präsentiert mit dem BMW Concept Gran Coupé als erster deutscher Premium-Automobilhersteller die Vision eines viertürigen Fahrzeugs, das die Exklusivität eines Gran Turismo und die Faszination eines Hochleistungsportwagens in sich vereint. Das Design der Konzeptstudie unterstreicht die Kompetenz der Marke BMW bei der Entwicklung sportlich ausgeprägter Fahrzeuge, die Raum für mehr als zwei Insassen bieten. Darin zeigt sich die besondere Qualität der Designphilosophie der BMW Group, die darin besteht, die spezifischen Werte der Produktsubstanz exakt und authentisch in eine ästhetisch überzeugende Formensprache zu übersetzen. Der Designprozess ist von Leidenschaft für Ästhetik und Dynamik, Präzision und Perfektion geprägt. Durch ihn wird der kompromisslose Premium-Anspruch eines Produkts der BMW Group umgesetzt sowie der unverwechselbare Stil der Marke BMW und der präzise definierte Charakter eines jeden Modells.

Das BMW Concept Gran Coupé bringt in seinem Karosseriedesign ultimative Sportlichkeit zum Ausdruck. Der Viertürer setzt durch seine extrem eleganten, flachen und coupéhafte Proportionen deutliche Zeichen für höchste Dynamik. Auf einer Fahrzeugesamtlänge von knapp fünf Metern dominieren fließende Linien, aus denen sich hervorragende aerodynamische Werte ebenso ableiten lassen wie ein tief liegender Schwerpunkt, der für agiles Fahrverhalten steht.

Die Frontpartie wird geprägt durch die markentypische BMW Niere, eine Ikone des Karosseriedesigns, die nicht nur zentrales,



sondern auch dominierendes Element der Frontgestaltung ist. Die Niere des BMW Concept Gran Coupé wirkt flächig und in der Seitenansicht asymmetrisch, was die intensive Detailarbeit betont. Der Mittelbereich mit der Niere ist formal von weiteren BMW Ikonen wie den Scheinwerfern und den Lufteinlässen getrennt. Die LED Frontleuchten unterstreichen durch ihre Klarheit die Präzision und den Premiumanspruch des Fahrzeugs. Der Lufteinlass zieht sich extrem weit in den Seitenbereich und lässt die Frontpartie dadurch besonders breit wirken. Alle Elemente der Frontpartie scheinen sich zu einer einzigen elegant geschwungenen Bewegung zu verbinden.

Die sportlich flache Silhouette beeindruckt mit einer Karosseriehöhe von knapp 1,40 Metern. Damit ist der BMW Concept Gran Coupé um bis zu 100 Millimeter flacher als die BMW 5er. Die sanft ins Heck auslaufende Dachlinie streckt die Fahrzeugproportionen. Die nach vorn geneigte Sharknose verlängert die Motorhaube optisch und schafft durch die vorwärtsgerichtete Dynamik typische BMW Proportionen. Der gestreckte Charakter wird zudem durch die Linienführung in der Seite unterstrichen, bei der bewusst auf eine typische Schwellerlinie verzichtet wird. Durch die flachen Proportionen erscheint die Fenstergrafik extrem schmal und gleichzeitig dynamisch. Beim Hofmeisterknick, einer weiteren BMW Design Ikone, ist der Knick besonders stark ausgeprägt, was die Exklusivität des Fahrzeugs zusätzlich hervorhebt. Die rahmenlosen Türen verleihen dem BMW Concept Gran Coupé einen modernen Charakter, da die Glasflächen optisch nahtlos ineinander übergehen, ohne dabei von Säulen unterbrochen zu werden.

Beim Heck scheinen auf den ersten Blick nur die gestalterischen Elemente wie Leuchten und Endrohrblenden sichtbar zu sein. Die gesamte Heckpartie wirkt in der Mitte schlanker und leichter und strahlt dennoch Kraft und Dynamik aus, da sich das Volumen zur Seite hin verstärkt. Die L-förmigen Lichtbänke weisen einen leichten, fast subtilen Schwung auf, die gesamte Linien- und Flächengestaltung unterstreicht dabei den eleganten Gesamteindruck. Die dritte, in der Heckscheibe platzierte Bremsleuchte ist ebenfalls mit LED Technologie ausgerüstet, nimmt den Knick des Daches auf und leuchtet über die gesamte Breite der Heckscheibe. Die stark ausgestellten Radhäuser über der Hinterachse unterstreichen den besonders sportlichen Charakter des BMW Concept Gran Coupé.

Ebenfalls sehr sportlich und gleichzeitig elegant zeigt sich die Concept Felge, bei der die einzelnen Speichen tief ins Felgenzentrum in Richtung Nabe reichen und der Felge damit eine stark ausgeprägte Dreidimensionalität verleihen. Die Speichen selbst sind nicht massiv, sondern hinterfräst, was zu einer optischen Leichtigkeit führt.

ADAC-PANNENSTATISTIK BESTÄTIGT HOHE ZUVERLÄSSIGKEIT VON BMW UND MINI MODELLEN.

Hervorragendes Abschneiden in allen Segmenten: Bei den Kleinwagen bereitet der MINI den „Gelben Engeln“ die wenigste Arbeit – Doppelsieg für BMW X3 und BMW X5 in der Geländewagen-Klasse.

Zwei Klassensiege und Bestnoten für zahlreiche weitere Modelle sichern BMW und MINI erneut ein hervorragendes Abschneiden in der Pannenstatistik des ADAC. In dem vom größten Automobilclub Europas aufgestellten Ranking steht der MINI als zuverlässigster Kleinwagen auf dem Spitzenplatz seiner Klasse. In der Kategorie Geländewagen nehmen der BMW X3 und der BMW X5 die Plätze eins und zwei ein. Die beiden Sports Activity Vehicle fallen unabhängig von ihrem Zulassungsdatum am seltensten durch technisch bedingte Ausfälle auf. Mit Höchstwertungen für besonders geringe Pannen-Zahlen gehören auch die Modelle der BMW 1er, BMW 3er und BMW 5er Reihe in ihrem jeweiligen Segment zu den Vorbildern in Sachen Zuverlässigkeit. Die aktuelle ADAC Pannenstatistik berücksichtigt ausschließlich jene Modelle, die im Jahr 2009 mehr als 10.000 Neuzulassungen in Deutschland erreichten.



ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT – BMW REKONSTRUIERT DAS 328 KAMM COUPÉ

Alle BMW Rennsportkarosserien, die bei der Mille Miglia 1940 Geschichte geschrieben haben, begeistern die Menschen heute noch überall, wo sie auftauchen. Nur einer aus der silbernen BMW Rennsportflotte fehlte bislang: Das BMW 328 Kamm Coupé. Benannt wurde es nach dem deutschen Aerodynamik-Pionier Wunibald Kamm. Die Spur des Wagens verliert sich im Jahr 1953. Jetzt hat BMW Classic den Rennwagen neu aufbauen lassen und damit pünktlich zum 70. Jahrestag des Sieges von BMW bei der Mille Miglia einen wichtigen Meilenstein nicht nur in der Motorsportgeschichte sondern auch in der Geschichte der Fahrzeugaerodynamik wieder zum Leben erweckt. „Wir sind sehr stolz, dass wir dieses Fahrzeug der Öffentlichkeit wieder präsentieren können“, so Karl Baumer, Leiter der BMW Classic. „Das waren große technische Herausforderungen, viele Diskussionen und unzählige Stunden der Recherche, aber wenn man das Auto dann zum ersten Mal sieht, dann fühlt man, mit welcher Passion und Kennerschaft alle Beteiligten zu Werke gegangen sind – damals wie heute.“



BMW xDRIVE FÜR ALLE MOTORVARIANTEN DES BMW 5ER GRAN TURISMO SOWIE DEN BMW 740D VERFÜGBAR.

BMW baut sein Angebot allradgetriebener Fahrzeuge aus. So stehen ab Juni bzw. September 2010 alle Motorvarianten des BMW 5er Gran Turismo auch mit dem intelligenten Allradantrieb BMW xDrive zur Verfügung. Zudem ist ab September mit dem BMW 740d xDrive auch der Spitzen-Diesel der Luxusklassen-Limousine mit dem innovativen System erhältlich.

Nachdem mit den Top-Modellen BMW 750i xDrive und BMW 750Li xDrive das intelligente Allradsystem von BMW im Modelljahr 2010 Premiere in dieser Baureihe feierte, steht ab September auch der BMW 740d xDrive im Angebot. Der Vollaluminium-Motor des BMW 740d xDrive verfügt über BMW TwinPower Turbo Technologie sowie über eine Common-Rail-Direkteinspritzung, deren Piezo-Injektoren mit einem Einspritzdruck von bis zu 2.000 bar agieren. Die Antriebseinheit erzeugt eine Höchstleistung von 225 kW/306 PS und ein maximales Drehmoment von 600 Newtonmetern, das zwischen 1.500 und 2.500 min⁻¹ zur Verfügung steht. Der permanente, elektronisch gesteuerte Allradantrieb sorgt für eine in jeder Fahrsituation bedarfsgerechte Verteilung der Kraft. Die präzise und reaktionsschnelle Steuerung verhilft der Luxuslimousine zu einem jederzeit sicheren und unvergleichlich souveränen Fahrverhalten.

DIE BMW WELT, BELIEBTESTE SEHENSWÜRDIGKEIT IN BAYERN

Madeleine Obermeyer, Sekretärin (35J.) aus München war sichtlich überrascht, als sie am Sonntag, 28.03.2010 um 14 Uhr 38 Min. von der Personenzählanlage als die 5 millionste Besucherin gezählt wurde. Thomas Muderlak, der Leiter der BMW Welt gratulierte herzlich und überreichte ihr, unter dem Beifall zahlreicher Besucher, ein brandneues BMW Cruise Bike im Wert von 900 .

Muderlak, das neue Gesicht in der BMW Welt will sich auf diesem Erfolg nicht ausruhen. „Die hohe Erwartung an das Markenschaufenster und die Erlebnisplattform BMW Welt fordert stetiges Engagement und kreative Serviceleistung um diese hohe Beliebtheit zu erhalten und die BMW Welt auf Dauer, regional, national, wie international als die Landmark in Bayern zu verankern“ so Muderlak.

Mit zwei Millionen Besuchern jährlich, steht die BMW Welt nun auf Platz eins der meist besuchten Sehenswürdigkeiten in Bayern. Nicht nur Automobilabholer besuchen die BMW Welt. Sie ist auch ein Publikumsmagnet für internationale Touristen. BMW gehört zu Bayern und die BMW Welt gehört zu München. Hier zeigt sich die Marke BMW in all ihren Facetten, bietet aber gleichzeitig auch ein touristisches Highlight beim München-Besuch.

GLOSSE von Ulrich Pickert

MAMAS ANTE PORTAS!

BMW 7er sind von je her Anbetungsobjekte männlicher Begierde, denn die 7er verkörpern alle Attribute automobiler Gene, die Man(n) auch gerne sein Eigen nennt.

Sie sind stark, elegant, eben einfach nur schön, und dank modernster Technik, auch noch überaus intelligent! Und sie entfachen Lust! Lust nach dem Motto: Sex ist nicht alles, aber manches Blech ist Sex. Und das was Man(n) selbst nicht hat, das wird der 7er schon richten. Denn man ist ja, was man fährt!

Das 7er-Forum ist bis dato ein Spiegel der Männergesellschaft mit allen Facetten ihres Daseins. Hier verbündern und bekämpfen sich Softies, Weicheier, Hardliner, Barocke, Dürre, Opas, Himbeer-tonis, Intelligenzbolzen, Dummsülzer und Normalos mit entschlossener Eintracht, in oberharmloser Harmonie bis hin zu intoleranten Abgrenzungsfanatisten. Es geht hier um die Potenzierung des Ich, wie es sich in einer Männerdomäne, wie dem 7er-Forum, von Anfang an gehört hat.

Und nun, oh Schreck lass nach, kommt auf einmal - nach so vielen Jahren real existierender Beständigkeit, Bewegung in die Sache – Frauenbewegung! Nicht dass hier irgendjemand etwas gegen die Frauenbewegung hätte. Nein, nein! Balleibe nicht! Aber bitte – möge sie sich doch nach dem Willen der „ewig Gestrigen“ nur hinter dem Herd oder beim Tanzen in der klassischen Rollenverteilung abspielen! Wozu also brauchen wir Frauen hier im Forum? Frauen „zum einfach nur mitbringen und vorzeigen.“ Frauen mit eigenen

Siebenern, eigenen Avataren, und eigenen Firmen mögen ja für die Antifrauenhelden noch okay sein. Aber Frauen die „was zu sagen“ haben, hier in unserem 7er Forum? Was können die alles anrichten? Bestimmen, oder verbieten, gar löschen? Das geht ja nun gar nicht!

Was da noch hilft? Nur noch die Flucht nach vorne ins selbst erwählte Ghetto. Das wurde nämlich vor kurzem als erster frauenfreier, forumsinterner Männerpielplatz ausgerufen. Vermutlich nur zur Verhinderung des Missbrauchs der weiblichen Anziehungskraft - von „gestandenen Mannsbildern“ als „Bumpertenlaufstall“ territorial markiert, in welchen Frauen höchstens mit der „richtigen Körbchengröße oder noch lieber bar jeglicher Textilien“ als Lieferantinnen fester und flüssiger Kulinarier dürfen. Und dies immer getreu dem Motto:

For men only – denn es war schon immer etwas Besonderes ein Mann zu sein!

Ulrich Pickert
(„McBahnBrecher“)



WERBUNG KOSTET GELD!

KEINE WERBUNG KOSTET KUNDEN!

DESIGN

Schiefer

Werbung | Konzeption | Full-Service

Werbung | Konzeption | Full-Service

DESIGN

DER BEGINN EINER WUNDERBAREN BEZIEHUNG!

0170 - 20 45 335

