

Originaler geht es nicht.

BMW Classic Center eröffnet die Kundenwerkstatt.

Ab jetzt repariert und restauriert die Fachwerkstatt von BMW Classic nicht nur die eigenen Klassiker, sondern auch Kundenfahrzeuge. Das BMW Classic Center schließt damit die letzte Lücke im kompletten Serviceangebot an Besitzer von Old- und Youngtimern der weißblauen Marke. Wie Kunden mit Neufahrzeugen können sie ihr Fahrzeug in die Hände von Spezialisten geben, die auf das weltweit fundierteste Know-How zurückgreifen können - das des Herstellers.

Das weltweite Interesse an klassischen Fahrzeugen der Marke BMW wächst ungebremst. Rund 200.000 Mitglieder zählen alleine die etwa 200 Markenclubs. Rein rechnerisch besitzt jedes von ihnen einen BMW aus vergangenen Jahrzehnten – die Anzahl der historischen Autos mit dem weißblauen Markenzeichen beläuft sich geschätzt auf rund 600.000 – die Dunkelziffer ist hoch. Dazu kommen noch ca. 70.000 Motorräder mit Klassiker-Status, was in etwa bedeutet, dass jede zehnte bis in die 1980er Jahre gebaute BMW Maschine heute noch fährt. Und mit jedem Jahr steigt die Zahl der BMW Klassiker deutlich an. So zählen die auflagenstarken BMW 3er, 5er und 7er der ersten Generationen bereits zu den Youngtimern. Mit dem wachsenden Interesse registriert BMW Classic den Wunsch vieler Enthusiasten, ein möglichst originalgetreues Fahrzeug in bestmöglichem Zustand zu besitzen. Für sie hat BMW Classic die bisher für die eigenen Fahrzeuge zuständige Historische Werkstatt zum BMW Classic Center erweitert, das jetzt auch Fremdaufträge übernimmt. „Die Werkstatt ist wesentlicher Bestandteil der Neuausrichtung von BMW Classic und unserer Kundenorientierung auf dem Klassiker-Markt“, sagt Karl Baumer, Leiter BMW Group Classic. Parallel wird die Versorgung mit Teilen und deren Nachfertigung weiter ausgebaut. Hinzu kommen weitere Geschäftsfelder wie Fahrzeug An- und Verkauf, Fahrzeugexpertisen, Kaufberatung, sowie ein weltweiter Hol- und Bringservice.

Kompetenz pur: Kompletter Service aus einer Hand.

„Der große Vorteil für Kunden, die ihr Fahrzeug zum ursprünglichen Hersteller bringen ist der komplette Service aus einer Hand. Wir haben das theoretische Wissen von den Fahrzeugen, das technische Knowhow, die Original BMW Teile und die erforderliche Infrastruktur, um das alles systematisch

miteinander zu verknüpfen“, sagt Ralf Vierlein, Leiter Sales und Aftersales BMW Group Classic. Ein Konzept, das von Start weg überzeugte: Dem Team des Classic Centers wurden schon vor dem eigentlichen Start des neuen Angebots mehrere Klassiker anvertraut. Derzeit fühlt man sich in der Werkstatt des Classic Centers in die 60er und späten 70er Jahre versetzt: neben zwei BMW M1 – einem Straßensportwagen und einem Procar-Rennwagen - stehen ein BMW 3.0 CSi und eine BMW R 69 S. So unterschiedlich die Fahrzeuge sind, so unterschiedlich sind auch die Herausforderungen. Einfach sind sie selten: Der Besitzer des 3.0 CSi wünscht sich beispielsweise für sein 70er Jahre Coupé ein Automatikgetriebe als Ersatz für das ursprünglich eingebaute Schaltgetriebe. Weil es diese Kombination nie zu kaufen gab, mussten die freien Werkstätten vor diesem Anliegen kapitulieren. Anders das BMW Classic Center: Versuchsweise hatte BMW im Februar 1972 zwei der Hochleistungscoupés mit Automatikgetriebe ausgerüstet. Über das Prototypenstadium kam diese Variante nie hinaus. Dank des schnellen und unbeschränkten Zugangs der BMW Restaurateure zu den Unterlagen des Konzernarchivs können sie diese Variante nachbauen – völlig originalgetreu. Doch das wird Zeit kosten, denn manche Komponenten müssen eigens dafür angefertigt werden.

Komplettrestaurierung: Der M1 aus dem Dschungel.

Ganz anders der Serien M1. Er soll genauso wiederauferstehen, wie er einst gebaut wurde. Der legendäre Supersportwagen aus den 70ern gehört einem Kunden aus Malaysia, der das Auto im Container auf dem Seeweg nach München schickte. Der Auftrag: eine Komplettrestaurierung. Das Auto parkte für viele Jahre praktisch im Dschungel und war dort extremen klimatischen Bedingungen ausgesetzt. Bei seiner Ankunft war der Klassiker ein automobiles Wrack. Der Wagenboden war mit Termitennestern übersät. Nicht ein einziges Gummiteil war noch intakt. Zuerst wurde das Auto komplett gereinigt und von allen 'Insassen' befreit. Jetzt wird das Fahrzeug vollständig zerlegt und von Grund auf neu aufgebaut. Auf rund eineinhalb Jahre veranschlagen die Spezialisten die Dauer der Wiedergeburt.

Wie bei Neufahrzeugen werden die verschiedenen Arbeiten auch von den jeweils spezialisierten Geschäftsbereichen vorgenommen. Bei BMW Group Classic geschieht dies vornehmlich im Werksverbund der BMW Group. Um mechanische und elektrische Komponenten kümmern sich die Fachleute in München. Alle Karosseriearbeiten bis hin zur Lackierung übernimmt das BMW Werk in Dingolfing. Motorsport-Fahrzeuge gehen direkt an die BMW Motorsport GmbH und bei M-Fahrzeugen kommen die Spezialisten der M GmbH mit ins Boot.

Seine Attraktivität bezieht das BMW Classic Center nicht allein aus Know-how und Originalität. Auch preislich sind die Münchner Restaurateure absolut konkurrenzfähig: „Hinsichtlich des Preis-Leistungs-Verhältnisses erhalten wir laufend positives Feedback. Dass wir im globalen Markt konkurrenzfähig sind, zeigen auch die überproportionalen Auftragseingänge“, bekräftigt Ralf Vierlein.

Projekt Kundenwerkstatt: Netzwerk für BMW Klassiker.

Angesichts solcher Projekte ist leicht nachvollziehbar, dass die Kapazität des Classic Centers begrenzt ist. Um die steigende Nachfrage zu bewältigen, rief BMW Group Classic das Projekt „Kundenwerkstatt“ ins Leben: „Wir haben Anfragen aus Rumänien, Spanien und sogar von einem Sammler in Brasilien, der sich für eine Restaurierung interessiert. Jetzt suchen wir Partner vor Ort für eine künftige Zusammenarbeit,“ sagt Dr. Thomas Tischler, Teamleiter Service bei BMW Classic und zuständig für das Projekt. Die ersten sind bereits an Bord: 2009 eröffnete das BMW Classic Center seine erste Zweigstelle in der Schweiz. Schon seit längerem registrierte die BMW Niederlassung in Zürich-Dielsdorf eine wachsende Zahl von BMW Klassikern in ihrem Einzugsgebiet und als Konsequenz daraus eine verstärkte Nachfrage nach professionellem Service für die Fahrzeuge. Danach folgte die BMW Niederlassung Düsseldorf, die den Titel BMW Classic Center NRW führt und einen großen Bestand an BMW Klassikern in der Region betreut. Das Projekt „Kundenwerkstatt“ wird jetzt schrittweise auf andere Regionen in Deutschland sowie auf weitere Länder mit großem Old- und Youngtimer-Potenzial ausgeweitet. Allein der BMW Car Club of America hat mehr als 70.000 Mitglieder, die BMW Motorcycle Owners of America Association rund 50.000, die seriösen Schätzungen zufolge jeweils zwischen drei und vier Fahrzeugen ihr eigen nennen. BMW Classic will den Interessen dieser großen Kundengruppe gezielt entgegenkommen. Ralf Vierlein: „Wir planen die Einrichtung eines Classic Centers in den USA mit eigener Teileversorgung für professionelle und private Kunden.“

Teileversorgung: Schwerpunkt Nachkriegs-Klassiker.

Seit Jahrzehnten baut BMW Classic das Angebot an Original BMW Teilen für klassische Fahrzeuge immer weiter aus. Rund 30.000 Komponenten umfasst der Fundus derzeit. Ganz überwiegend Teile für die Klassiker, die nach 1948 auf die Straßen kamen. Wer heute seinen Jugendtraum vom BMW 2002 oder der BMW R 75/5 verwirklichen will, muss sich um Wartung und Reparaturen keine Sorgen machen: „Jeder BMW Klassiker mit zwei, drei oder vier Rädern soll seinen TÜV-Stempel bekommen“, gibt Georg Blumoser, Teamleiter Teilevertrieb, das Ziel vor. Beginnend mit der R 24 wird die Teileliste immer vollständiger, je jünger das Modell ist. Dieses Einzylinder-Motorrad war das erste BMW Fahrzeug nach Kriegsende, mit dem die Serienproduktion wieder aufgenommen wurde. Der jüngste Spross aus der BMW Serienfertigung, den die Experten der BMW Group Classic unter ihre Fittiche genommen haben, ist die zweite Generation der 7er Reihe, die bis 1994 vom Band lief. Für welche Bauteile vordringlich die Nachfertigung aufgenommen wird, entscheiden die Kunden. Durch intensive Kontakte mit Markenclubs, Fahrern der BMW Klassiker und Marktbeobachtung wissen die Experten, wo der größte Bedarf besteht. In der Regel geht die Verantwortung für die Teileversorgung bei Motorrädern 20 Jahre nach deren Produktionsende und bei Automobilen volumensabhängig nach Auslauf einer Modellreihe an BMW Group Classic über. Der einfachste Teil ist dabei der Umzug der noch vorhandenen

Komponenten: Sie bleiben physisch im zentralen BMW Teileversorgungszentrum im Werk Dingolfing liegen und werden lediglich organisatorisch an BMW Group Classic übertragen. Damit verbunden ist aber auch die Zuständigkeit für die Werkzeuge und Produktionsmaschinen, mit denen die Teile hergestellt wurden. Und die Entscheidung über deren Zukunft muss gut überlegt sein: Mit dem Verschrotten von Produktionsmitteln endet die Möglichkeit, die entsprechenden Teile im Originalzustand ohne weiteres nachfertigen zu können. Das betrifft im Übrigen nicht nur die Werkzeuge, mit denen die von BMW selbst gefertigten Teile hergestellt wurden; auch beim Schicksal von wichtigen Produktionseinrichtungen bei Zulieferern haben die Experten von BMW Classic ein Wort mitzureden.

Wichtige Reserve: Hochkomplexe Werkzeuge werden eingelagert.

Ganz oben auf der Prioritätenliste der erhaltenswerten Produktionseinrichtungen stehen dabei Presswerkzeuge für die Karosserie und hochkomplexe Formen für modellspezifische Komponenten. Alles was von den Werkzeugen noch für eine Nachfertigung relevant ist, wird eingelagert. Allerdings haben auch Werkzeuge nur eine begrenzte Lebensdauer, die bei Produktionsauslauf schon mal erreicht sein kann. Dann wandern sie in die Schrottpresse, denn das Wichtigste bleibt der BMW Group Classic erhalten: die Konstruktionspläne. Sobald der Fundus an Teilen, die mit dem ausgemusterten Werkzeug hergestellt wurden, zusammenschmilzt, werden neue Produktionswerkzeuge in Auftrag gegeben. Dabei können die Experten von BMW Classic anhand des betreffenden Fahrzeugbestandes und der Nachfrage nach dem Teil hochrechnen, wie lange der Vorrat noch reicht.

Nachfertigung ist Teamarbeit.

Seit 1994 funktioniert dieses System sehr erfolgreich. In jenem Jahr gründete die BMW Group die BMW Mobile Tradition, den Vorläufer von BMW Classic mit einer klaren Zielsetzung: Nur ein funktionstüchtiges und optisch einwandfreies klassisches Fahrzeug kann ein glaubwürdiger Zeitzeuge sein. Das zu gewährleisten ist bei früheren Baujahren freilich nicht immer so einfach. Je älter die Modellreihe, desto größer die Herausforderung an die Spezialisten bei einer Neuauflage von Teilen. Da ist dann Teamarbeit gefordert: In Kooperation mit Vertrieb, Teiletechnik, Disposition und Einkauf wird ein exakter Produktionsplan erstellt – ähnlich einer neuen Baureihe.

100 Prozent Original: Material, Oberfläche und Qualität.

Da heißt es zuerst alle Informationen über das Teil zusammenzutragen. Zu den wichtigsten Basisdaten zählen dabei das Material, aus dem das Element ursprünglich entstand, wie der Bearbeitungsprozess ablief und ob Struktur oder Oberfläche dabei speziell behandelt wurden. Insbesondere bei Motor- oder Getriebeteilen hat die Materialqualität eine entscheidende Bedeutung, soll die nachgefertigte Komponente später mit den vorhandenen Altteilen problemlos zusammenarbeiten.

Die ersten Bauteile aus der Nachfertigung gehen an Spezialisten der Teiletechnik von BMW Classic und werden exakt vermessen und geprüft. Ein Türscharnier muss genau passen, die Tür muss einwandfrei zu öffnen und zu schließen sein und darf keine vom Original abweichende Spaltmaße haben. Um das sicherzustellen, wird das Erstmuster an dem vorgesehenen Platz eingebaut. Je nach Komplexität des Bauteils sind mehrere Prüfrunden und Optimierungen der Werkzeuge nötig, bis die Qualitätsstandards von BMW erreicht sind. Erst dann erfolgt die Freigabe und die eigentliche Produktion kann beginnen. Auch dabei wird die Qualität laufend kontrolliert bis die fertigen Teile bei BMW im Zentrallager eingelagert sind, schließlich soll jeder Kunde einwandfreie Ware bekommen.

Neues Leben für alte Motoren: BMW Austauschtriebwerke auch für Klassiker.

Nicht in jedem Fall müssen defekte oder verschlissene Fahrzeugkomponenten durch Neuteile ersetzt werden. Motoren und Getriebe, Lichtmaschinen und elektronische Steuerungen eignen sich hervorragend zur Wiederaufbereitung. Ein überholungsbedürftiger Klassiker-Motor genießt dabei nicht weniger Aufmerksamkeit und Aufwand wie ein aktueller Motor: beide werden im Werk Landshut zerlegt und instand gesetzt. Für einen von BMW überholten Motor gilt dabei immer eine Gewährleistung von zwei Jahren, unabhängig aus welchem Baujahr oder Modell das Triebwerk stammt. Dabei gilt das Austauschprinzip: Der Kunde erhält im Gegenzug zu seinem defekten Motor ein Tauschaggregat, das in puncto Qualität und Funktion so gut ist wie ein neuer Motor. Unabhängige Tests bescheinigen den Aggregaten dabei nicht nur eine einwandfreie Qualität, sondern auch höchste Wirtschaftlichkeit: Die Reparatur kapitaler Motorschäden kommt oft teurer als eine Tauschmaschine von BMW. Auf dieselbe Weise funktioniert auch die Versorgung mit Lichtmaschinen und elektronischen Bauteilen. Allerdings übernimmt hier nicht BMW selbst das Instandsetzen, sondern der jeweilige Originallieferant.

Teileversorgung für Klassiker mit modernster Logistik.

Die Kunden von BMW Classic kommen auf dieselbe einfache Weise an die benötigten Teile, wie jeder BMW Neuwagenkunde: Sie werden einfach per Teilenummer bestellt, denn die Logistik ist vollständig in das weltweite BMW Servicenetz integriert. Anlaufstelle für Kunden ist der nächste BMW Händler – wo auch immer auf dem Globus.

Historischer Teile Katalog auf Classic-Webseite.

Der komplette Katalog aller lieferbaren Komponenten ist im Internet aufgelistet und wird permanent aktualisiert. Wer ein bestimmtes Teil sucht, kann sich hier informieren. Zugang zum Online-Teilekatalog ist unter der Adresse www.bmwclassic.com möglich. Spezifische Reparaturanlagen für Automobile ab den 1960er Jahren sind analog der Teile erhältlich. BMW Classic steht den Klassiker-Kunden nicht nur mit Tat, sondern auch mit Rat zur Seite. Die Experten schlagen Reparaturlösungen vor, geben Anleitungen

zum Einbau und Tips zu Alternativteilen. Sie helfen mit detaillierten Daten zur Motoreinstellung ebenso wie mit Auskünften, welches Öl und welche Kraftstoffqualität die BMW Klassiker benötigen.

Fahrzeugexpertise: Echtheitszertifikat aus erster Hand.

Darüber hinaus ist BMW einer der wenigen Hersteller, die für klassische BMW Automobile und Motorräder umfangreiche und detaillierte Fahrzeugexpertisen anbietet. Die Fahrzeugexpertise gibt Auskunft über Originalität und Zustand des Klassikers. Oftmals sind Modifikationen, die bei Reparaturen oder Restaurationen im Laufe der Jahre entstanden sind, nur schwer zu erkennen. BMW Classic hat die Kompetenz, historische BMW auf ihre Originalität zu überprüfen. Für die Erstellung einer BMW Fahrzeugexpertise arbeiten die Experten des BMW Classic Centers eng mit den Kollegen aus dem BMW Konzernarchiv zusammen. Dort können oftmals wichtige Eckdaten einer Fahrzeughistorie rekonstruiert werden. Die BMW Fahrzeugexpertise ist ein wichtiges Instrument, um den Marktwert eines klassischen BMW richtig einzuschätzen. Sie gibt dem Auftraggeber Sicherheit über den Wert seines Besitzes und dient als seriöse Verhandlungsgrundlage bei Kauf oder Verkauf. Und selbst Interessenten, die noch unschlüssig über den Kauf eines bestimmten Klassikers sind, kann BMW Classic Entscheidungshilfe leisten: In München steht eine kleine Zahl historischer Fahrzeuge zum Mieten bereit, von der Isetta über 3.0 CSi und 1802 bis zum Z1. In ihnen wird die Faszination klassischer BMW Automobile buchstäblich erfahrbar.

Für weitere Informationen:

BMW (Schweiz) AG
Corporate Communications
Herr Beda Durrer
Industriestrasse 20
8157 Dielsdorf
Tel. 058 269 10 91
Fax 058 269 14 91
E-Mail beda.durrer@bmw.ch
www.press.bmwgroup.com

Dielsdorf, 9. April 2010

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren drei Marken BMW, MINI und Rolls-Royce einer der weltweit erfolgreichsten Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Als internationaler Konzern betreibt das Unternehmen 24

Produktionsstätten in 13 Ländern sowie ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Geschäftsjahr 2009 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von rund 1,29 Millionen Automobilen und über 87.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern belief sich 2009 auf 413 Mio. Euro, der Umsatz auf 50,68 Milliarden Euro. Zum 31. Dezember 2009 beschäftigte das Unternehmen weltweit rund 96.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert. Entsprechend ist die BMW Group seit fünf Jahren Branchenführer in den Dow Jones Sustainability Indizes.