



Council **News**

2/12

BMW Clubs International Council Newsletter



HIMALAYA- EXPEDITION

TECHNO CLASSICA
Größte Oldtimer-Messe
der Welt

BMW CLUBS FEIERN:
30 Jahre BMW E30
BMW Club Jubiläen

**IMPORTEURS-
INTERVIEW**
BMW Group Australia

Liebe BMW Clubmitglieder,

zum Saisonstart finden wieder verstärkt Clubaktivitäten statt. Wir Bewohner der südlichen Hemisphäre haben den Sommer gerade verabschiedet. Die Weihnachtsfeiertage sind in weite Ferne gerückt. Auf der anderen Seite des Äquators sind die Erinnerungen an kalte, nasse Tage vielleicht noch gegenwärtig. Je länger die Tage werden, desto besser stehen aber auch die Chancen für mehr Sonnenschein. Man kann also wieder mehr Zeit für Automobil- und Motorradfahrten einplanen.

Vielleicht sollte man gerade jetzt erneut darüber nachdenken, warum man Mitglied eines BMW Clubs – eines Automobil- oder eines Motorradclubs oder im günstigsten Fall auch beider Clubs – ist. Wann haben Sie sich zum letzten Mal zurückgelehnt und sich diese Frage gestellt? Ab und an beschäftige ich mich gern mit solchen grundsätzlichen Fragen. Die Motive für eine aktuelle Mitgliedschaft unterscheiden sich wahrscheinlich nicht wesentlich von den Motiven, die zunächst zur Gründung der Clubs führten: die Freude am Austausch mit anderen BMW Fahrern, gemeinsame Ausfahrten auf Straßen und Pisten und Wissensaustausch mit Gleichgesinnten. Auf diese grundsätzlichen Fragen sollten wir von Zeit zu Zeit unseren Fokus lenken.

Im Rahmen meiner mittlerweile über fünfundzwanzigjährigen Clubaktivitäten habe ich unterschiedliche Funktionen in Komitees wahrgenommen. Alle Clubs sind auf Ehrenamtliche und Verantwortliche angewiesen. Aus meiner Sicht lassen wir uns von der alltäglichen Clubarbeit allerdings manchmal so sehr vereinnahmen, dass wir darüber ganz vergessen, warum wir ursprünglich Mitglied wurden. Doch sicher nicht wegen der Arbeit! Daher sollten Sie vor dem Start einer neuen Automobil- und Motorradsaison die Gelegenheit nutzen, innezuhalten, nachzudenken und eventuell auch Ihre Einstellung zu diesen grundsätzlichen Fragen einem Aktualitätscheck zu unterziehen. Alles andere ist einfach nur „notwendiges Übel“. Entscheiden Sie sich also für die Freude an Ihrem BMW Automobil oder Ihrem BMW Motorrad und legen Sie Ihren Fokus darauf. Der Rest wird dann schon von allein an Bedeutung verlieren. Ich gehe jede Wette ein, dass Sie lächeln, wenn Sie in den Spiegel schauen.

Ungeachtet dessen sind natürlich auch einige geschäftliche Dinge wichtig. Im März fand das alljährliche Arbeitstreffen des Vorstandes des Council statt. Wie immer war eine volle Agenda abzuarbeiten. Erfreulicherweise konnten wir feststellen, dass seit unserem Treffen in Berlin in vielen Bereichen Fortschritte erzielt wurden. Zu den wichtigsten anstehenden Aufgaben zählt der Relaunch der Website des Council. Wenn alles nach Plan läuft, können wir das Ergebnis dieser Arbeit auf unserem Jahresmeeting in Asheville (North Carolina) erleben. Dank des eifrigen Einsatzes von Debbi Harbour und Frank Patek sind die Vorbereitungen für dieses Meeting und die Rahmenprogramme bereits abschließend aufeinander abgestimmt. Allem Anschein nach erwartet uns wieder eine interessante Begegnung. Da ich meine weite Anreise optimal nutzen möchte, werde ich meinen Aufenthalt um einige Tage verlängern, um auch an dem Jahresmeeting des BMW CCA in Ohio teilzunehmen.

David de Bruyn hat bei den Vorbereitungen für Asheville geholfen. Gemeinsam mit dem Club Office macht er sich aber auch dafür stark, dass sich der Council und die Clubs auf den BMW Motorrad Days, die im Juli wieder in Garmisch-Partenkirchen stattfinden, stärker profilieren. Dieses dreitägige Event wird von 30.000 Menschen besucht und bietet daher eine großartige Möglichkeit, für unsere Clubs zu werben, anderen Clubmitgliedern aus aller Welt zu begegnen und einander von unseren Abenteuern zu erzählen, um darüber den üblichen Club-„Kram“ zu vergessen.

Diese Ausgabe zum Saisonstart liefert jedenfalls zahlreiche Beweise dafür, dass die Clubs weltweit vielfältige, interessante Aktivitäten unternehmen. Viel Spaß bei der Lektüre!

Ian Branston

Präsident

BMW Clubs International Council



2 EDITORIAL**3 IMPRESSUM****4 AKTUELLES**

60 Jahre jung – der BMW Car Club Great Britain

5 Großes Jubiläum bei den BMW Motorcycle Owners of America

7 BMW Clubs feiern 30 Jahre BMW E30

10 Zurück zu den Wurzeln: BMW wieder bei der DTM

8 REPORTAGE

Techno Classica

11 Himalaya-Expedition

15 IMPORTEURS-INTERVIEW

Offener Dialog, Vertrauen und Respekt
Interview mit Stuart Jaffray, BMW Group Australia

16 TERMINE

IMPRESSUM

Herausgeber
BMW Group Classic

V.i.S.d.P.
Ulrich Arendts

Postadresse
Schleißheimer Str. 416
80935 München

Chefredaktion
Kati Hockner

Bildredaktion
shot one
BMW Classic

Art Direktion
Anne von Koenigswald
shot one

Grafik
Helen Garner
shot one

Lektorat
Elke Hesse

Lithografie
Zehentner & Partner
München



Clubmitglieder genießen das „Champagner-Rennen“.

DER BMW CAR CLUB GB FEIERT 2012 SEINEN 60. JAHRESTAG

Jeff Heywood, Präsident BMW Car Club Great Britain

Die Geschichte des Clubs reicht bis in das Jahr 1952 zurück. Damals richtete ein BMW Fan namens Ralph Hewitt in der Zeitschrift „Motor“ einen Appell an Gleichgesinnte, die er zu einem Treffen einlud, um einen BMW Automobilclub zu gründen. Auf diese Anzeige hin meldete sich eine Reihe interessierter BMW Begeisterter bei ihm. Am 7. November 1952 kam es dann im Princes Head Public House, Westminster, London SW1, zu einem Treffen, an dem 25 Fahrer teilnahmen, die größtenteils auch ihre Frauen und Freunde mitgebracht hatten. Darunter waren Fahrer aus Nord-Wales, Hampshire, Sussex, Essex und Cambridgeshire. Nach einer lebhaften Diskussion gelangten die Anwesenden einstimmig zu der Überzeugung, dass sich die Interessen der Fahrer am besten im Rahmen eines BMW Automobilclubs durchsetzen ließen. Das war die Geburtsstunde unseres berühmten Clubs ...

Damals war BMW noch weit davon entfernt, ein Massenhersteller zu sein. Nur sehr wenige Automobile wurden nach Großbritannien importiert, und so blieb der Club in den ersten zehn Jahren auch relativ klein. Die meisten seiner Mitglieder besaßen Vorkriegsmodelle wie den BMW 319 und den 328 Sport sowie einige BMW 320er, 326er und 327er Cabrio- und Coupé-Modelle. Bis zu den 1960er-Jahren gab es nur sehr vereinzelte V8-Modelle aus den 1950ern (BMW 501, 503 & 507).

Die Clubmitglieder nahmen mit großer Begeisterung an organisierten Rallyes und anderen Fahrvents teil. Der sportive Charakter der BMW Produkte war einfach nicht zu leugnen. Darüber hinaus liebten die Mitglieder Wettrennen, Bergrennen und Nachtrallyes.

Als BMW in den 1960ern die Neue Klasse auf den Markt brachte, die in weitaus größerem Umfang nach GB importiert wurde, stieg die Mitgliederzahl sprunghaft an. Dieses Wachstum setzte sich in den 1970ern fort, als BMW die „Reihenmodelle“ einführte, wie wir alle sie heute kennen und lieben.

Der Rest ist, wie es so schön heißt, Geschichte. In den vergangenen 60 Jahren präsentierte der BMW Car Club Great Britain unermüdlich Produkte, Dienstleistungen und Events, um den Wert, die Erfahrung und die Freude noch zu steigern, die BMW Fans an ihrer „Ultimate Driving Machine“ haben können. Darüber hinaus versorgte er die Clubmitglieder mit der preisgekrönten Monatszeitschrift „Straight Six“.

In diesem Jahr werden anlässlich unseres 60. Jahrestages zahlreiche Sonderveranstaltungen ausgerichtet. Dazu zählen das erste UK BMW Z Fest, das im Juli bei der Silverstone Classic stattfinden wird, und unser National Festival,



Ein Treffen des BMW Car Club GB in den 1970er-Jahren, bei dem ein breites Spektrum von BMW Modellen präsentiert wurde: angefangen mit einem BMW 327 aus dem Jahr 1937 bis hin zu dem damals neuen 520i E12.



Zwischenstopp für ein Foto bei einem Champagnerhersteller im französischen Dorf La Neuville aux Larris.



Die weltweit größte Ansammlung von BMW Fahrzeugen auf unserem National Festival.

das mittlerweile weltweit größte Zusammentreffen von BMW Modellen. Im Rahmen der Feierlichkeiten unternimmt eine große Gruppe von Clubmitgliedern unter Leitung des Clubvorsitzenden eine „Werksbesichtigung“, die sie auf dem Weg nach München zu AC Schnitzer, zum Nürburgring und zu den Firmen Hartge und Hamann führt. Nach dem Eintreffen in München stehen Besichtigungen der BMW Werke in Dingolfing und Regensburg, eine Fahrt zu BMW Classic sowie ein Besuch von BMW Welt und BMW Museum auf dem Programm.

Perfekt abgerundet wird unsere Reise durch eine Fahrt auf der A96 nach Buchloe und den anschließenden Besuch unserer Freunde bei Alpina. Anlässlich des 60. Clubjubiläums wird diese Reise freundlicherweise von BMW Classic UK gesponsert.

Mehr Informationen über den Club finden Sie auf der Webseite

www.bmwclubgb.co.uk

Zum Wohl!



BMW MOTORCYCLE OWNERS OF AMERICA

GROSSES JUBILÄUM BEI DEN BMW MOTORCYCLE OWNERS OF AMERICA

Ray Zimmerman, Executive Director

In diesem Jahr begehen die BMW Motorcycle Owners of America ihren 40. Jahrestag. 40 Jahre Kameradschaft, 40 Jahre Motorradfahren, 40 Jahre Events und vor allem 40 Jahre, in denen Freundschaften geknüpft wurden. Lassen wir gemeinsam ihre Geschichte Revue passieren und schauen wir uns an, wo wir einst standen und was wir in Zukunft erreichen wollen. In den späten 1960er-Jahren verkaufte BMW in den Vereinigten Staaten mehr Motorräder als zu irgendeinem anderen Zeitpunkt. Damals wurde ein Netz von Importeuren und Händlern aufgebaut. Bei vielen Events tauchten zunehmend mehr Motorräder mit hervorstechenden Zylindern auf, und natürlich waren die Maschinen in jeder Farbe außer in Schwarz lieferbar. Vertreten waren Einzylinder (Thumper), die Modelle R 50 S und R 60 S und die Top-of-the-Line-Sportmaschine R 69 S mit ihren souveränen 42 Pferdestärken und einer Spitzengeschwindigkeit von 175 km/h. Wie wäre ein solches Motorrad noch zu toppen? Diese „Ultimate Riding Machines“ waren definitiv einzigartig.

Je stärker die Zahl der BMW Fahrer anstieg, desto größer wurde auch ihre Nachfrage nach Begegnungsmöglichkeiten. Die BMW Fahrer waren landesweit der Überzeugung, dass eine Organisation eingerichtet werden sollte, die Gelegenheit zum Informationsaustausch, zur Pflege kameradschaftlicher Kontakte und zur Unterstützung

bot. Viele Gruppen gründeten ihre eigenen lokalen Clubs, um ein Supportnetz anbieten zu können. Am Anfang gab es nur rund 20 lokale Clubs. Heute sind es über 200. In den frühen 1970ern gründete eine kleine Gruppe von BMW Fahrern die BMW Motorcycle Owners of America, die erstmals am 6. April 1972 in Kalifornien eingetragen wurden.

Zur Kommunizierung der Clubangelegenheiten wurde ein monatlicher Newsletter veröffentlicht. Alljährlich wurde eine Rallye ausgetragen und ein handliches, kleines Buch für reisende BMW Motorradfahrer, das BMW Owners Anonymous Book, wurde gedruckt und an alle Clubmitglieder verteilt. Dieser „Anonymous“, der 1972 als Broschüre mit 26 Seiten in Umlauf gebracht wurde und sich in der Zwischenzeit zu einem 290 Seiten starken Buch gemausert hat, war schon Tausenden Mitgliedern eine große Hilfe auf ihren Reisen.



HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH ZUM 40. JAHRESTAG!



BMW Club Motorcycle Owners of America



Auch „BMW Owners News“ (BMW ON) haben wie der „Anonymous“ kräftig zugelegt. Die erste Ausgabe präsentierte auf nur fünf Seiten vorwiegend Texte, enthielt aber auch einige Schwarz-Weiß-Fotos. Die Ausgabe

von April 2012 umfasst 176 Seiten und zahlreiche Farbfotos. Die „MOA International Rally“ kann auf einen Anstieg der Teilnehmerzahl von 425 auf über 9.000 verweisen. Diese Rallye zieht Fahrer aus Nord- und Südamerika, Asien, Afrika und Europa an. Die Rallye 2012, die in Sedalia (Missouri) ausgetragen werden soll, gehört zu den Aktivitäten, die zur Feier unseres 40. Jahrestages geplant sind.

In ihrer 40-jährigen Geschichte können die BMW Motorcycle Owners of America einen gewaltigen Anstieg der Mitgliederzahlen für sich verbuchen: von zunächst nur einigen Hundert auf heute 34.000! Die Mitglieder kommen aus den Vereinigten Staaten, Kanada, Mexiko und über 40 weiteren Ländern. Die Motorräder haben sich ebenso wie die MOA mit der Zeit weiterentwickelt und verändert: von Zündanlagen mit Unterbrechern und Kondensatoren zu elektronischen computergesteuerten Systemen, vom Vergaser zur Kraftstoffeinspritzung und von Trommelbremsen zu Mehrscheibenbremsen! Zu den Angeboten der BMW MOA zählen nach wie vor die Veröffentlichung der BMW ON und des Anonymous, die Veranstaltung einer alljährlichen Rallye sowie zahlreiche weitere Supportleistungen. Inzwischen sind die „Owners News“ in elektronischer Form verfügbar. Den „Anonymous“ werden Sie demnächst auf Ihrem mobilen Handgerät empfangen können. Die „International Rally“ bietet mehr Attraktionen als je zuvor.

Anlässlich unseres 40. Geburtstages haben wir ein neues MOA-Logo entworfen. Das alte Logo leistete uns zwar gute Dienste, wir fanden aber, dass es an der Zeit war, das Logo entsprechend unseren moderneren Programmen und Supportleistungen zu aktualisieren. Das neue Design knüpft an die Tradition an und hebt insbesondere darauf ab, dass BMW MOA eine internationale Organisation ist und auch weiterhin vorhat, BMW Fahrer in aller Welt Support zu bieten. Bitte feiern Sie den denkwürdigen Jahrestag gemeinsam mit uns. Denken Sie daran, dass BMW MOA das wichtigste „BMW Motorradzubehör“ ist!

Besuchen Sie unsere Webseite

www.bmwmoa.org

BMW CLUBS FEIERN 30 JAHRE E30

Kaum zu glauben, aber inzwischen wahr: Die zweite BMW 3er Generation, BMW E30, wird dieses Jahr schon 30 Jahre alt. Die ersten zweitürigen Limousinen standen 1982 bei den BMW Händlern im Verkaufsraum. Viertürige Limousinen, Baur TC, Cabriolets und Tourings kamen dann in den folgenden fünf Jahren sukzessive auf den Markt. Auch wenn vom Riesenheer der in Deutschland verkauften

BMW E30 Limousinen ca. 96 Prozent inzwischen den Gang aller Irdischen gegangen sind, ist der BMW E30 immer noch erstaunlich präsent in unserem Straßenbild. Grund genug, den runden „Geburtstag“ des jung gebliebenen automobilen Greises an dessen „Geburtsort“ in dessen Umgebung zusammen mit BMW Classic und hoffentlich auch zusammen mit vielen Zaungästen zu feiern.

SO FEIERT DEUTSCHLAND AM 14.06 – 17.06.2012



BMW Club:	BMW 3er-Club (E21/E30) e. V.
Name:	Der BMW 3er-Club (E21/E30) e. V. zu Gast bei BMW
Datum:	14.06. – 17.06.2012
Ort:	Ammerwald/Tirol, München und Bayern
Erwartete Besucher:	ca. 50 Wagen mit 100 Teilnehmern

BMW 3er Club
(E21 und E30) e.V.



Geplante Highlights des Events:

- Ausfahrt über Ettal, Oberammergau, Bad Saulgau und Lechbruck zum Forgensee und Plansee
- Große Fahrt einmal um die Zugspitze herum
- 16.6. BMW Tag: Besuch von BMW Classic, BMW Welt und BMW Museum

Infos zur Veranstaltung unter: www.3er-club.de

SO FEIERTE SPANIEN AM 20.04 – 22.04.2012



BMW Club:	BMW Club Serie 3 (E21/E30) Espana
Name:	VI Concentracion anual Club BMW Serie 3: „30 años del BMW E30“
Datum:	20. – 22. April 2012
Ort:	Gijon (Asturien), Spanien
Erwartete Besucher:	ca. 40 Wagen mit 80 Teilnehmern

BMW Club Serie 3
(E21/E30) España



Highlights des Events:

- „Espicha“ Mittagessen (typisches Essen in asturianischem Weinkeller)
- Clubjahresversammlung am Abend mit Preisen, Trophäen, gemeinsamem Abendessen und Feiern bis spät in die Nacht
- Ausflug in die Umgebung von Gijon
- Aufstellung der Clubfahrzeuge auf dem Platz vor der Kathedrale in Ovledo

Infos zur Veranstaltung unter: www.serie3.net

SO FEIERT INDONESIA AM 01.09.2012



BMW Club:	BMW Car Club Indonesia E30 Register
Name:	Feier des 30. Jahrestages des BMW E30 „Joy is Lasting“ („Dauerhafte Freude“)
Datum:	1. September 2012
Ort:	Jakarta Garden City – Jakarta/Indonesien
Erwartete Besucher:	mehr als 700 Wagen mit ca. 1.000 Teilnehmern

Geplante Highlights des Events:

- Rekordversuch: mehr als 700 BMW E30 gleichzeitig an einem Ort
- Parade der BMW E30 (alle E30 Varianten)
- Rallye mit BMW E30 Automobilen
- Präsentation von BMW E30 Automobilen
- Motorsportaktivitäten (Drifting, Slalomtest)
- Fotowettbewerb

Informationen zu diesem Event finden Sie auf der Website: www.30years-bmw-e30.com

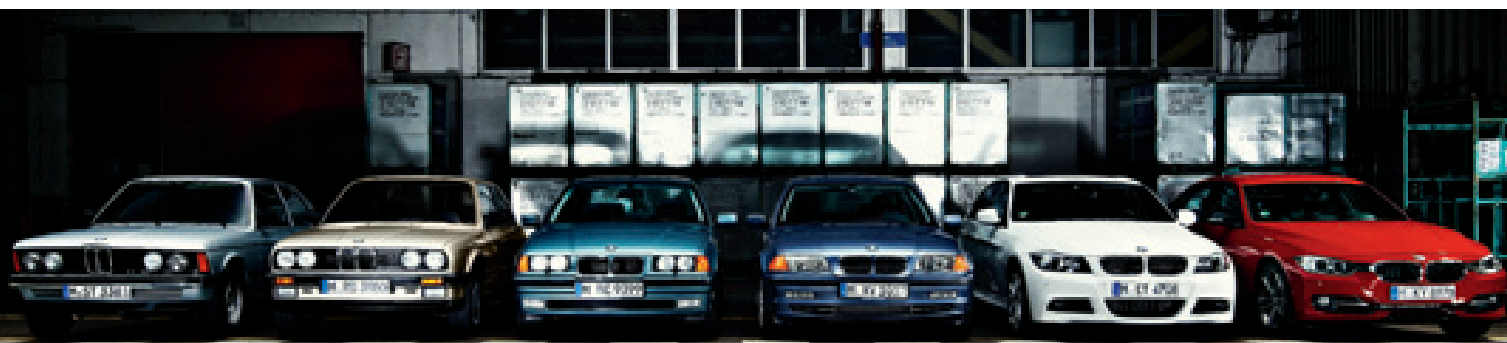




Foto: Gudrun Muschalla

TECHNO CLASSICA ESSEN 2012

Stefan Bordt, Redakteur BMW Veteranen-Club Deutschland e. V.

Auch in diesem Jahr war die Techno Classica wieder ein Publikumsmagnet. 181.400 Messebesucher kamen nach Essen. Mit mehr als 1.200 Ausstellern aus 30 Nationen und 220 vertretenen Clubs ist und bleibt die Techno Classica, die in diesem Jahr zum 24. Mal stattfand, die führende Messe für den Klassiksektor. Mit ihr beginnt die Saison und sie ist ein früher Gradmesser für die Entwicklung der Marktpreise historischer Automobile.

Traditionell präsentierte die BMW Group Classic ihre Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce in der Halle 12 am Eingang Ost. Die Themen waren in diesem Jahr sechs Generationen BMW 3er Reihe, BMW Tourenwagen und BMW Boxer-Motorräder.

Unter dem Motto „Der BMW 3er: Entwicklungsstationen einer Legende“ wurde die Historie der BMW 3er Reihe in den Mittelpunkt der Messepräsentation gestellt. Auf einem terrassenförmigen Podest waren die ersten vier Generationen BMW E21, E30, E36 und E46 sowie der kürzlich lancierte F30 (sechste Generation) pfeilförmig angeordnet. Seit ihrer Markteinführung im Jahr 1975 ist die BMW 3er Reihe das Herz der Marke und mit über 12 Millionen verkauften Exemplaren weltweit die erfolgreichste kompakte Premium-Sportlimousine.

Die Hauptrolle spielt der BMW 3er auch im Kurzfilm „Three of a kind“, der auf der Techno Classica Weltpremiere gefeiert hat und auf www.bimmerstories.la aufgerufen werden kann.

Die Rückkehr der Marke BMW in den Tourenwagensport in diesem Jahr war ein weiterer Themenschwerpunkt des Messestandes. Ausgestellt war der aktuelle BMW M3 DTM, der in der Deutschen Tourenwagen Masters-Serie eingesetzt wird. Flankiert wurde dieser von historischen Tourenwagen-Legenden wie dem BMW M3 E30 Ravaglia, einem BMW 700 Martini, einem BMW CSL und einem Gruppe 2 BMW 2002.



Foto: Stefan Bordt

TECHNO CLASSICA



Foto: Stefan Berndt



Foto: Gudrun Muschalla

Die erfolgreiche Tradition der BMW Boxer-Motorräder repräsentierten in einem eigenen Bereich die Modelle R 32, R 5 SS, R 51/3 und R 75/5. Die R 32 war das erste BMW Motorrad und der Urahn des MW typischen Antriebskonzeptes, bestehend aus quer eingebautem Boxermotor kombiniert mit einem Kardantrieb.

Die verbleibende Standfläche war den zahlreichen BMW Clubs vorbehalten, die zum mittlerweile 20. Mal in freundschaftlicher Verbundenheit gemeinsam mit eigenen Fahrzeugen und fachkundigem Standpersonal vertreten waren und für eine familiäre Atmosphäre auf dem Clubareal sorgten.

Auch hier galt es, Jubiläen gebührend zu feiern. So hatte der BMW Z1 Club zum 25-jährigen Geburtstag des noch immer futuristisch anmutenden Roadsters mit den charakteristischen versenkbaren Türen das Fahrzeug mit der Produktionsnummer 1 nach Essen mitgebracht. Der BMW Veteranen-Club hielt die Fahnen der automobilen Vorkriegsgeneration hoch und stellte ein bis ins Detail perfekt restauriertes BMW 327 Sport-Kabriolett aus. Der 327, wie alle BMW Automobile der Vorkriegszeit in Eisenach gefertigt, wurde vor 75 Jahren erstmals vorgestellt und gilt als einer der schönsten Klassiker des gesamten BMW Fahrzeugprogramms. Ansonsten reichte die Vielfalt von der BMW Isetta über BMW 3200L, 2002 Cabriolet, 3.0S, 2800 CS bis zu modernen Youngtimern wie BMW Z8 und M5 E34 touring.

Der einzige BMW 507, der auf der Techno Classica zu bewundern war, wechselte schnell seinen Eigentümer. Der Kaufpreis von 1.105.000 Euro für den legendären Roadster, einem Entwurf des Designers Graf Goertz, lässt vermuten, dass man diese atemberaubend schönen und seltenen Fahrzeuge (254 Exemplare wurden insgesamt hergestellt) bald nur noch in Sammlungen oder Museen bewundern kann.

Ein echter Publikumsmagnet war der vom Leiter der BMW Group Classic, Karl Baumer, höchstpersönlich in Auftrag gegebene BMW 502 mit ausklappbarer Bierzapfanlage im Heck. Das Fahrzeug sowie das stilgerecht gezapfte kühle Helle fanden bei den Messebesuchern jedenfalls sehr guten Anklang.

Das Zusammenspiel von BMW Classic und den BMW Clubs harmoniert hervorragend. Wie in jedem Jahr hat BMW Classic die BMW Clubs am Freitagabend zu einem gemeinsamen Abend auf dem Messestand eingeladen. Bei schmackhaften Speisen und kühlen Getränken ist das immer wieder eine schöne Gelegenheit, sich in entspannter Atmosphäre mit anderen Clubfreunden und den Mitarbeitern von BMW Classic auszutauschen sowie die Benzingespräche des vorangegangenen Messtages noch zu vertiefen.

Einen besonderen Service, der auch auf der Techno Classica vorgestellt wurde, bietet die BMW Group Classic seit dem 1. Februar 2012 an. Kunden können Teile für klassische BMW Fahrzeuge unter <http://shop.bmw-classic.de> online suchen und bestellen. Zusätzlich stehen Informationen über die Verwendbarkeit der Ersatzteile in den unterschiedlichen Baureihen zur Verfügung.

Insgesamt war die Techno Classica mal wieder für alle Beteiligten eine gelungene Veranstaltung. Jetzt fehlt nur noch das schöne Wetter für einen guten Start in die neue Oldtimersaison.

BMW WIEDER BEI DER DTM

BMW Clubs International Office



ZURÜCK ZU DEN WURZELN

2012 wird wahr, wovon viele Motorsportanhänger – und BMW Fans sowieso – seit vielen Jahren geträumt haben: BMW geht nach beinahe 20 Jahren wieder in der DTM an den Start und möchte eine einzigartige Erfolgsgeschichte fortschreiben: 49 Siege, 30 Polepositionen und nicht weniger als 185 Podestplätze stehen bis heute zu Buche. Drei Mal ging der DTM-Fahrtitel nach München. Allein 40 Siege und über 150 Podestplätze gingen dabei auf das Konto des legendären BMW M3. Bis zum heutigen Tage gilt dieses Fahrzeug für viele als Inbegriff eines BMW Rennwagens – und Begründer einer Dynastie. Zwei Jahrzehnte nach dem bis dato letzten DTM-Sieg des BMW M3 der ersten Generation beim Saisonfinale in Hockenheim 1992 tritt nun der Ur-Enkel dieses Rennwagens sein Erbe an: der BMW M3 DTM. Der Zeitpunkt dieses Comeback könnte passender kaum sein. Vor 25 Jahren feierte der BMW M3 seine Rennpremiere, BMW M feiert 2012 seinen 40. Geburtstag.

Der BMW M3 DTM basiert auf der vierten Generation des sportlichsten BMW M Serienmodells. Der kraftvolle V8-Motor leistet mit dem vom technischen Reglement definierten Luftmengenbegrenzer ca. 480 PS. Das Fahrzeug beschleunigt von 0 auf 100 km/h in rund drei Sekunden. Die Spitzengeschwindigkeit liegt bei ca. 300 km/h.

Anlässlich des 82. Genfer Automobilsalons konnte BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt verkünden: „Der 1. März war ein Meilenstein. Mit der Homologation des BMW M3 DTM durch den Deutschen Motor Sport Bund ist die intensive Entwicklungsphase zu Ende gegangen. Weite Teile des Fahrzeugkonzepts können nun nicht mehr verändert werden. Nach all der harten Arbeit bei BMW Motorsport und bei unseren Teams in den vergangenen Wochen

und Monaten bin ich überzeugt, dass uns der BMW M3 DTM eine exzellente Basis für unsere Comeback-Saison in der DTM bietet wird. Es liegt jedoch noch eine Menge Arbeit vor uns. Und die nehmen wir topmotiviert in Angriff.“

Zu einem starken Auto gehören starke Fahrer. Andy Priaulx, Augusto Farfus, Bruno Spengler, Martin Tomczyk, Joey Hand und Dirk Werner bringen jede Menge Erfahrung und Speed mit in die DTM. Priaulx und Farfus gehen für das BMW Team RBM an den Start und treffen dort auf alte Bekannte aus ihrer gemeinsamen und erfolgreichen Zeit in der Tourenwagen-WM. Spengler fährt als

BMW Neuling an der Seite von Dirk Werner für das BMW Team Schnitzer, das 1989 mit Ravaglia den DTM-Titel gewonnen hatte. Das BMW Team RMG kann gleich auf die Unterstützung zweier Champions bauen: Hand ist amtierender ALMS-Meister, Tomczyk amtierender DTM-Champion.



SIE WOLLEN DIE BMW COMEBACK-SAISON IN DER DTM LIVE MITERLEBEN?

Dann beweisen auch Sie Ihre Schnelligkeit.

Die **ersten 300 Clubmitglieder**, die im Online-Ticketshop von BMW Motorsport (tickets.bmw-motorsport.com) bestellen, erhalten **10 % Rabatt** auf das BMW Power Package und das BMW Passion Package. Detailinformationen zu diesen Packages sowie den Anmeldecode entnehmen Sie bitte dem E-Mail-Schreiben vom BMW Clubs International Office, das am 13. März 2012 an alle BMW Clubs verschickt wurde.

Wir freuen uns auf Sie und wünschen Ihnen eine spannende Saison mit BMW Motorsport in der DTM.



2.000 KILOMETER PURES ABENTEUER

Henk Jansen

Der indische Himalaya ist der absolute Traum eines jeden überwinternden Motorradfahrers. Das Gebiet zwischen Tibet und Pakistan ist nur im Sommer über Land zu erreichen. Für den restlichen Teil des Jahres bleiben die Bergpässe unter meterdickem Schnee und Eis verborgen. Wenn die Schnee- und Eisdecke einmal (vom Militär) geräumt ist, kommt jedes Jahr eine imposante Transportkarawane in Gang, zu der auch mit Sicherheit eine große Zahl begeisterter Motorradfahrer auf der Suche nach Abenteuern und Herausforderungen gehört...

Unter ihnen befand sich in diesem Sommer auch eine Gruppe Flamen und drei Niederländer, unter ihnen Henk Jansen, der in unseren Kreisen nicht unbekannt ist. Gemeinsam gingen sie auf eine Expedition, um die vier höchsten, befahrbaren Bergpässe der Welt zu bezwingen.





Die Organisation dieser Expedition liegt in den Händen des BMW Moto Club Vlaanderen. Sie engagieren den niederländischen Experten Hans Van Marlen von Touratrek (www.touratrek.nl), um diese Gruppe von BMW Motorradfahrern auf ihrer ungewöhnlichen Reise zum Dach der Welt zu begleiten. Vor Ort fahren sie die legendären Royal Enfield Motorräder vom Typ ‚Bullet 500‘.

Am 13. August 2011 beginnt das Abenteuer. Die Rückkehr ist am 2. September 2011.

Wir sind mit 19 Männern und 3 Frauen unterwegs. Wir starten in Delhi, nachdem wir uns dort zwei Tage lang aufgehalten haben. In der Stadt haben wir verschiedene Sehenswürdigkeiten, unter anderem auch eine Moschee, besucht. Hans hat uns geführt.

Zuerst einmal müssen wir per Taxi nach Manali. Eine heroische Fahrt von 32 Stunden bringt uns von der Hauptstadt ans „Tor zum Himalaya“: Old Manali. Starker Monsunregen hat dafür gesorgt, dass eine Brücke auf unserer Route eingestürzt und zum Teil weggespült ist. Die Folge: Wir fahren in die Berge und suchen eine alternative Route.

Aber auch hier hat sich die Natur nicht dem gehetzten Menschen angepasst ... An zahlreichen Stellen versperren Erdbeben uns den Weg und wir müssen auf Räumdienste warten, bevor unser Trip fortgesetzt werden kann.

Wir müssen sogar im Auto schlafen. Wegen meiner Rückenschmerzen keine leichte Aufgabe für mich. Der Fahrer ist einer von der Sorte „los, weg da, zur Seite, hier komme ich“. Alles geht gerade noch mal gut! Der starke Regen und die Wärme fallen wie ein Teppich auf uns. Es ist drückend und die Scheibenwischer funktionieren nicht, weil es den Scheiben vielleicht genauso geht wie meinem Nacken ...

Wir sind jetzt bereits mehr als 30 Stunden in sieben Taxen unterwegs. Wir haben Halluzinationen und es ist erneut Nacht geworden. Die Gemüter sind gereizt, die Wege werden scheinbar schmaler und schmaler, der Abgrund ist jetzt nur noch eine schwarze, unüberschaubare Tiefe, von der das laute Rauschen eines wilden Flusses aufsteigt, der sich gurgelnd den Weg durch das blaue Tal bahnt. Es ist ein schwerer Start in unseren Urlaub.

Endlich bekommen wir die Motorräder zu sehen. Ich erhalte eine Bullet und das ist etwas anderes als eine BMW. Ich muss mich kurz an sie gewöhnen. Das geht aber ziemlich schnell, ich habe ja auch keine andere Wahl.

Ein sonniger Tag, wir haben herrliches Wetter zum Fahren. Wir freuen uns, denn heute sollen wir unseren ersten echten Pass überqueren, hinauf und hinunter. Jeder sucht noch (fahrend) ein wenig seinen Platz in der Gruppe, aber auch das findet sich bald. Ungefähr 15 Kilometer vom Scheitel entfernt müssen wir anhalten, der Pass ist für jeglichen Verkehr gesperrt (das muss natürlich mir wieder passieren!) und Erdbeben versperren den Weg. Wo hat man so etwas schon einmal erlebt?

Wir warten noch weitere drei Stunden bei herrlichem Sonnenschein, doch vergeblich ... die Zeit verstreicht und selbst, wenn wir noch hätten weiterfahren können, wären wir nicht mehr rechtzeitig an unserem nächsten Ziel angekommen. Also zurück nach Manali. Wir haben keinen Pass überquert, aber wir sind schön braun geworden ... Morgen versuchen wir es noch einmal!

Nach fast vier Stunden Warten und einem weiteren Erdbeben oder besser gesagt, nach den Straßenarbeiten wegen des Erdbebens, fahren wir auf den Rohtang-La-Pass, und auch endlich über ihn hinweg.

Auf allen Ebenen werden wir bis zum Äußersten getrieben. Kilometerlang schieben wir uns im Schrittempo mit den Enfields neben der Fahrzeugkolonne her. Nur eine schmale Schneise von wenigen Zentimetern wird uns gegönnt. Die gähnende Tiefe wird nach einiger Zeit durch eine dicke Nebelschicht verhüllt. Es ist wohl ein kleines Wunder, dass wir das geschafft haben. Und sogar für mich ist es sehr mühsam und schwer! Aber es ist ein herrlicher Tag, denn ich bekomme eine nette Dame als Sozium! Siehe mein breites Grinsen auf dem Foto. Auch mein Helm sitzt lustig schief. Ich komme mit ihr hinten auf dem Soziussitz sogar zu Fall, und darum will sie mich am nächsten Tag nicht wiedersehen! Bei der Fahrt über den Rohtang La und vor allem bei der Abfahrt verbiegt

sich der Rahmen einer der Enfields ziemlich stark, obwohl er ja stahlhart ist. Die Reparatur erfolgt auf original indische Art, nämlich mit brutaler Manneskraft. Wir nehmen ein anderes Motorrad und jemand anders nimmt unseres, ein Einzelfahrer, sodass Maschine und Rahmen nun weniger belastet werden. Ich selbst habe kaum Probleme mit der Bullet, aber vielleicht liegt das auch an mir. Auch meine BMW zeigt sich hin und wieder etwas zickig!

Die Fahrt von Sarchu nach Leh, die längste auf dieser Expedition, führt uns durch eine spektakuläre Bergwüstenlandschaft. Staub, Felsen, Eis und Wasser. Worte reichen nicht aus, um das alles zu beschreiben. Wir lassen das Bild für sich sprechen. Die Fotos sind fantastisch, aber man muss es schon selbst erleben!

Kurze Verschnaufpause. Die haben wir uns allemal verdient. Wir bleiben in Leh, der Hauptstadt dieser abgelegenen, mystischen Region, die von jeher ein belebter Knotenpunkt der Karawanenrouten war, die die verschiedenen Gebiete in Zentralasien miteinander verbunden haben. Hier bekundet man öffentlich Sympathie für das besetzte Tibet. Freies Tibet! Endlich gelingt es uns, zu telefonieren und uns zu Hause zu melden. Auch unser Fototagebuch können wir jetzt aktualisieren.

An unseren längsten Tag auf dem Motorrad werden wir uns noch lange erinnern ...



Um nach Manali zurückzukehren, müssen wir wieder über den Rohtang La, die einzige Option auf dem Landweg. Seit unserer Passage zu Beginn dieser Expedition ist der Bergpass nur noch schlechter befahrbar geworden. Wegen des regen Verkehrs und der Erdbeben hat sich auf beiden Seiten der „Straße“ ein Schlammstreifen gebildet. Manch einer hatte sich das etwas anders vorgestellt ... die Anstrengung ist unmenschlich, aber unvermeidbar.

Wir müssen darüber hinweg.

Wenn ich auf diese Tour mit ihren rund 2.000 Kilometern zurückblicke, muss ich sagen, dass es eine unglaubliche, aber auch unglaublich schwere Reise war! Die Höhe und die langen Tage hatten unser Durchhaltevermögen aufs Äußerste strapaziert.

Alle, die sich für unsere Reise interessieren, finden mehr darüber auf

www.himalaya11.com



OFFENER DIALOG, VERTRAUEN UND RESPEKT

Interview mit **Stuart Jaffray**, BMW Group Australia

Welche Position bekleiden Sie?

Manager Brand Communications und Marketing Services.

Welche Funktion haben aus Ihrer Sicht die BMW Automobilclubs?

Die BMW Fahrer sind Automobilfans. Wenn Sie ein Auto wollen, das Sie einfach nur von A nach B befördert, brauchen Sie keinen BMW zu kaufen. Wenn aber die Fahrt selbst genauso wichtig (oder, wie es meist der Fall ist, sogar noch wichtiger) ist, führt kein Weg an BMW vorbei. Die BMW Automobile lassen Fahrerherzen höherschlagen. Die Marke weckt eine außergewöhnliche Leidenschaft, der man in den BMW Automobilclubs nach Lust und Laune frönen kann. Sie liefern ein Forum, das unseren Fahrern und Fans Gelegenheit zum Kontakt und Austausch von Erfahrungen mit unserer Marke bietet. Ich bin sicher, dass Gleiches auch für BMW Motorradfahrer gilt, da ich aber vorwiegend mit Automobilen zu tun habe, kann ich auch nur für sie eine zuverlässige Aussage treffen.

Darüber hinaus bilden die Clubs die ideale Voraussetzung dafür, dass die National Sales Company in Kontakt mit unserer Vergangenheit bleibt. Über die Clubs haben wir Zugriff auf historische Fahrzeuge, die an der Entwicklung der Marke beteiligt waren.

Wie wichtig ist das Erbe für die Marke BMW?

Eine bekannte Persönlichkeit hat einmal gesagt: „Wer etwas über seine Zukunft erfahren will, muss seine Vergangenheit kennen.“ Das Erbe der Marke BMW ist deshalb so unglaublich wichtig, weil es unsere Zukunft mitgestaltet. Unsere Marke ist in einer Tradition der „Ultimate Driving Machines“ verankert, von der wir nie abgerückt sind. Das ist einer der Gründe dafür, weshalb unsere Marke nach wie vor zu den am meisten geschätzten Marken der Welt zählt. Jedem neuen Mitarbeiter unseres Marketingteams empfehlen wir zunächst einmal die Lektüre von David Kileys Buch „Driven“, das sehr gute Einblicke in die Geschichte der Marke BMW und der „Ultimate Driving Machine“ vermittelt. Eine Marke kann schrittweise entwickelt, aber auch über Nacht zerstört werden. Daher ist es unerlässlich, dass die Mitarbeiter unseres Teams die Geschichte unserer Marke kennen und nachvollziehen können, wie viel Arbeit BMW in den Aufbau des heutigen Markenimages investiert hat.

Wie wird der BMW M Ihrer Meinung nach in Australien wahrgenommen?

M ist das Herzstück unserer Marke. Punkt! Es ist ultimativer Ausdruck der mit der „Ultimate Driving Machine“ verbundenen Botschaft. Fahrzeuge, die für Piste wie Straße gleichermaßen gebaut wurden. Hochleistungsfahrzeuge, mit denen man täglich fahren und leben möchte.



Wohin steuert die Marke BMW aus australischer Sicht?

Für BMW in Australien steht die „Ultimate Driving Machine“ nach wie vor im Mittelpunkt aller unserer Aktivitäten. Allerdings verändert sich die Bedeutung, die damit assoziiert wird. Es reicht nicht mehr aus, dynamische Fahrzeuge zu bauen. In der heutigen Gesellschaft müssen Fahrzeuge auch effizient sein. Zwar gibt es zurzeit in Australien noch keine echten Umweltgesetze, angesichts der jüngsten Entwicklungen in Europa wird sich dies aber zwangsläufig ändern. Davon werden die BMW Kunden profitieren, denn unsere Fahrzeuge sind außerordentlich effizient. Aus diesem Grund werden wir seit sieben Jahren in Folge als nachhaltigster Automobilbauer im Dow Jones Sustainability Index gelistet. Das Kennzeichen „Ultimate Driving Machine“ verdienen nur Fahrzeuge, die sowohl effizient als auch dynamisch sind.

Was ist Ihrer Ansicht nach für eine fruchtbare Beziehung zwischen der National Sales Company und den Automobilclubs unabdingbar?

Ein offener Dialog, Vertrauen und Respekt ... wie bei jeder anderen Beziehung auch. Wenn diese drei Voraussetzungen erfüllt sind, ist man auf einem guten Weg.

Was sind die größten Herausforderungen, denen sich die Clubs in Zukunft stellen müssen?

BMW verändert sich. Es ist ein unglaublich fortschrittliches, vorausdenkendes Unternehmen, das neue Marktsegmente erschließt und neue Fahrzeugkonzepte einführt. Das betrifft aber nicht nur BMW. Automobilhersteller können nur überleben, wenn sie sich verändern. Die Zukunft von BMW wird wahrscheinlich am besten durch den BMW i repräsentiert. Eine neue Submarke für individuelle Mobilität mit speziell entwickelten Fahrzeugkonzepten, mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit. Das ist vermutlich die größte Herausforderung, der sich die Clubs in Zukunft stellen müssen. Da sich BMW verändert, müssen sich auch die Clubs verändern. Im Grunde genommen geht es darum, am Puls der Zeit zu bleiben.

JUNI

BMW Z1 Club feiert „25 Jahre BMW Z1“

02.06. – 09.06.2012, www.bmw-z1club.de

48. BMW Clubs Europa Treffen in Velence, Ungarn

09.06. – 17.06.2012, www.meeting2012.bmwclubshungary.hu/de/

Jahrestreffen des BMW 3er-Club (E21/E30) e.V., Deutschland/Österreich

14.06. – 17.06.2012, www.3er-club.de

40. International BMW RA Rally in Copper Mountain, Colorado, USA

14.06. – 17.06.2012, www.bmwra.org

JULI

BMW Motorrad Days in Garmisch-Partenkirchen, Deutschland

06.07. – 08.07.2012, www.bmw-motorrad.com

40. BMW MOA International Rally, Missouri State Fairground, Sedalia, USA

19.07. – 22.07.2012, www.bmwmoa.org

BMW Z Fest des BMW Car Club Great Britain bei der Silverstone Classic, UK

20.07. – 22.07.2012, www.bmwcarclubgb.co.uk

AUGUST

BMW Car Club Great Britain's National Festival und 60. Jubiläumsfeier in Gaydon, UK

18.08. – 19.08.2012, www.bmwcarclubgb.co.uk

Internationale Sternfahrt des BMW Z3 Club Vierwaldstättersee 2012, Schweiz

19.08.2012, www.bmwz3club.ch

36. Internationales Isetta-Club Jahrestreffen, Schloss Braunshardt, Deutschland

24.08. – 26.08.2012, www.isetta-club.de

SEPTEMBER

Herbsttreffen des BMW 6er Club e.V. in Aachen, Deutschland

14.09. – 16.09.2012, www.bmw6er-club.com

43. BMW Car Club of America Oktoberfest in Mid Ohio, USA

17.09. – 23.09.2012, www.bmwcca.org

BMW Clubs International Council Meeting in Ashville, NC, USA

30.09. – 04.10.2012, www.bmw-clubs-international.com