



Aftersales

Informationen rund um Service, Teile, Zubehör und Lifestyle.



Produkttechnik

Der neue BMW 1er: Ein echter
BMW in kompakter Form.

■ Seite 10

Service

Online Service System für die neuen
Länder der Europäischen Union.

■ Seite 18

Teile, Zubehör, Lifestyle

Umfassendes Zubehör für den
neuen E87.

■ Seite 32



BMW International

Editorial
 Wilhelm Becker: Ein echter BMW. 3

Panorama
 BMW Werk Leipzig. Der Erprobungsbetrieb läuft. 4
 Aftersales-Konferenz. Vertreter Lateinamerikas in München. 5
 Neues Montagewerk in Ägypten. Produktion für die Märkte. 6
 BMW Jointventure in China. Eröffnung des Werks. 7
 Projekthaus. Sammelbecken für gute Ideen und schnelle Prozesse. 8

BMW in Polen
 Schnell gelernt. Aufbruchstimmung im ehemaligen Ostblock. 34



Produkttechnik

Reifen-Markierung
 Symbol für Sicherheit. Kleiner Stern mit großer Bedeutung. 9

Der BMW 1er
 Große Technik, kompaktes Auto. Der neue E87 im Detail. 10

M57TÜ TOP
 Druck in zwei Stufen. Der Biturbo-Diesel von BMW. 16



Service

Technik-Quiz
 Fit für Hightech? Testen Sie Ihr Wissen über den neuen E87. 15

Online Service System
 OSS für die ganze EU. Die neuen Länder erhalten Zugriff. 18

BMW Schnellservice
 Geplanter Kurzaufenthalt. Zufriedene Kunden, profitable Werkstätten. 20

Architektur- und Werkstatt-Service
 Alles aus einer Hand. Die BMW Group berät bei Werkstatt-Projekten. 22

Progman
 Programmieren mit Progman. Software parallel updaten. 25

Service Tipps
 News für die Werkstatt. Infos für Service und Diagnose. 26

Spa von BMW
 Wellness für BMW Automobile. Potenzial für Premium Service. 30



Teile & Zubehör

Original BMW Teile
 Der neue ETK. Effiziente Trainingsmaßnahmen. 31

Original BMW Zubehör
 Original BMW Zubehör für den E87. Riesiges Angebot. 32



Wilhelm Becker,
Leiter Produktlinie kleine Modelle

Der BMW 1er – ein echter BMW

Der BMW 1er ist ein wichtiger Bestandteil unserer Modell-offensive und leistet einen erheblichen Beitrag zum weiteren, profitablen Wachstum der BMW Group. Die Kompaktklasse ist das Segment mit dem größten Potenzial weltweit. Der BMW 1er, der im Premium-Segment dieser Klasse antritt, wird aufgrund seines speziellen Fahrzeugkonzepts daran überproportional teilhaben und zur weiteren Schärfung des BMW Markenprofils beitragen.

Der BMW 1er spricht alle Kunden an, die zwar die praktischen Aspekte bisheriger Kompaktfahrzeuge zu schätzen wussten, aber vergeblich nach einem Automobil suchten, das auch ihren Bedürfnissen nach Fahrvergnügen, Emotionalität und Individualität Rechnung trägt. Der BMW 1er besetzt gekonnt diese Nische und bietet darüber hinaus hochwertige Produktsubstanz, verpackt in einem modernen, akzentuierten Äußeren.

Mit vier Türen, der großen Heckklappe und einem vielseitig nutzbaren Innenraum wird der BMW 1er allen Ansprüchen an die Funktionalität eines Fahrzeugs seiner Klasse gerecht. Diese praktischen Vorzüge machen nur einen Teil seines Charakters aus. Vor allem die Fahreigenschaften des BMW 1er lassen keinen Zweifel daran: Er ist in jeder Hinsicht ein BMW.

Am deutlichsten wird das an seinem in der Kompaktklasse einzigartigen Antriebskonzept. Für BMW ist der Hinterrad-antrieb traditionell der Schlüssel zu faszinierender Fahrdynamik, hervorragender Traktion und sicherem Handling. Beim BMW 1er kommt dieses Prinzip nun in einem besonders leichten und kompakten Fahrzeug zum Einsatz.

Mit dem 1er hat BMW auch einen neuen Weg in der Entwicklungsarbeit beschritten. Die Prozessflexibilität in den BMW Werken, aber auch bei unseren Lieferanten, stand dabei im Vordergrund. Der 1er ist das erste Produkt der neuen BMW Produktlinienorganisation, die auf hochflexiblen Produktionseinrichtungen in verschiedenen Werken basiert. Mit dem 1er haben wir das erste Fahrzeug dieser Produktlinie im Werk Regensburg auf die Räder gestellt. Die erreichte Prozessflexibilität gibt uns große Spielräume für weitere Entwicklungen. Die Produktsubstanz passt, für eine erfolgreiche Vermarktung und Betreuung wünschen wir Ihnen viel Erfolg.

Start frei für Leipzig

Der Erprobungsbetrieb im jüngsten BMW Werk hat begonnen.

Im Norden Leipzigs nahm in diesen Tagen eines der modernsten Automobilwerke der Welt den Erprobungsbetrieb auf: das neue BMW Werk, in dem ab März 2005 die Serienproduktion des BMW 3er beginnt. Das Werk wird mittelfristig eine Kapazität von 650 Fahrzeugen täglich aufweisen, könnte bei Bedarf aber auch für größere Stückzahlen erweitert werden.

Die BMW Group investiert in Leipzig rund 1,3 Milliarden Euro und schafft damit dringend benötigte Kapazitäten für die weitere Umsetzung der Markt- und Produktoffensive. Bereits ein knappes Jahr nach der Entscheidung für den Standort Leipzig am 18. Juli 2001 begingen am 7. Mai 2002 Bundeskanzler Gerhard Schröder und der damalige Vorstandsvorsitzende der BMW AG, Prof. Dr. Joachim Milberg, gemeinsam den ersten Spatenstich. Exakt zwölf Monate später konnte das Richtfest gefeiert werden.

Die Vision des neuen Werks ist die konsequente Ausrichtung auf einen nachhaltigen, zukunftsorientierten Betrieb, bei dem die Flexibilität der Struktur und des Betriebs im Vordergrund stehen. Die im Rahmen der „BMW Formel für Arbeit“ vereinbarten flexiblen Arbeitszeitmodelle ermöglichen es erstmals, nachfrageorientiert zwischen 60 und 140 Stunden pro Woche zu produzieren.

Ein besonderes Bauwerk in Leipzig ist das Zentralgebäude. Es verbindet die drei Fertigungsbereiche Karosseriebau, Lackiererei und Montage. Die spektakuläre Architektur der Londoner Architektin Zaha Hadid unterstreicht die Funktion des Gebäudes als Kommunikationszentrum, Informationsmarktplatz und Ort vieler zentraler Werksfunktionen. Der Eingangsbereich wird öffentlich zugänglich sein und unter anderem einen BMW Lifestyle Shop enthalten. Durch das Zentralgebäude werden die Rohkarosserien und die lackierten Karosserien über Förderstrecken, die von der Decke abgehängt sind, zwischen den Fertigungsbereichen und einem Karosseriespeicher transportiert. Auf diese Weise ist die laufende Produktion auch für die Mitarbeiter und Besucher im Zentralgebäude immer im Blickfeld.

Auf dem Werksgelände in Leipzig werden sich auch externe Lieferanten ansiedeln, die dort großvolumige Module vor-

montieren. Insgesamt entstehen auf dem Werksgelände mittelfristig rund 5500 Arbeitsplätze. Im Frühjahr 2005 soll das neue Werk offiziell eröffnet werden. Die Erfolgsgeschichte „BMW Automobile aus Leipzig“ wird dann fortgeschrieben. ■

Saubere Sache

Inzwischen ist die Produktion des innovativen Rußpartikelfilters längst angelaufen. Seit März 2004 verfügen die Modelle 525d und 530d über das fortschrittliche Bauteil, durch das die beiden Triebwerke schon heute die erst 2005 EU-weit gültige Abgasnorm EU4 für Dieseltriebwerke erfüllen.

Anders als bei einigen Mitbewerbern kommt der BMW Dieselpartikelfilter der zweiten Generation ohne Additive aus. Nach intensiver Entwicklungsarbeit gelang es, den Filter selbstreinigend zu machen: Völlig unbemerkt vom Fahrer werden die angesammelten Partikel rückstandslos verbrannt. Das geschieht im Mittel alle 2500 Kilometer, indem die Betriebstemperatur auf rund 600 Grad Celsius angehoben wird.

Mit dieser innovativen Technologie, die im Entwicklungszentrum im Werk Steyr zur Serienreife gebracht wurde, setzt die Marke BMW einmal mehr Maßstäbe. So stand im Lastenheft der Entwicklung ganz oben, ein System zu entwickeln, das die BMW typische Freude am Fahren nicht beeinträchtigt und mit dem die Kunden bei Wartungsaufwand, Kraftstoffverbrauch und Motorleistung keine Nachteile in Kauf nehmen müssen. ■



Rolls-Royce ist 100

Am 4. Mai 1904 trafen sich Charles Stewart Rolls und Frederick Henry Royce zu einem vertraulichen Gespräch im Midland Hotel im Zentrum von Manchester. Die Ergebnisse dieser Begegnung sind bekannt – der Name Rolls-Royce steht seither für das Nonplusultra im Automobilbau.

Genau 100 Jahre später stand die gesamte Innenstadt von Manchester im Zeichen von Rolls-Royce. Die „Centenary World Tour for Rolls-Royce Motor Cars“ machte vor dem legendären Midland Hotel Station. Die von den Besitzern und Markenclubs organisierte Tour wurde zur eindrucksvollen Parade von Rolls-Royce-Veteranen – selbstverständlich allesamt im Bestzustand. Die Reise begann im Januar in Neuseeland und führte über Australien nach Europa und endet in den USA.

Zu diesem historischen Datum zeigte die BMW Group Tochter Rolls-Royce Motor Cars Ltd. das erste Exemplar einer auf 35 Fahrzeuge limitierten Sonderserie des Rolls-Royce Phantom. Der „Centenary“ weist neben der Lackierung und dem Leder in Dark Curzon, edlen Mahagoni-Holzteilen und silbernen Intarsien im Innenraum zahlreiche weitere Extras aus Anlass des runden Geburtstags auf. Dazu gehören der rote Rolls-Royce-Schriftzug, wie ihn die Fahrzeuge von 1904 bis 1930 trugen, genauso wie die klassische Kühlerfigur „Spirit of Ecstasy“ aus purem Sterling-Silber.

Fast zeitgleich mit den Feierlichkeiten – aber ohne Bezug dazu – trat Karl-Heinz Kalbfell die Nachfolge von Tony Gott als Chairman und Chief Executive von Rolls-Royce Motor Cars Ltd. an. Kalbfell leitete in der Vergangenheit bei BMW das zentrale Marketing und war von 1994 bis 1999 für die BMW Motorsport Ltd. verantwortlich. Daneben war er als Gesamtprojektleiter Rolls-Royce auch zuständig für den Aufbau dieser BMW Group Tochter. ■



Lateinamerika-Konferenz

Vom 19. bis 22. April 2004 fand die Tagung für die Aftersales-Zuständigen der Importeursmärkte Lateinamerikas statt. Dazu hatte das Regionalbüro Panama unter der Leitung des Aftersales-Leiters Jorge Soriano eingeladen. Diese regionale Zusammenkunft fand zum ersten Mal seit ihrer Einführung in München statt, durchgeführt vom Büro der Vertriebsregion vier (Nord-, Mittel- und Südamerika). 20 Teilnehmer aus insgesamt 13 Ländern repräsentierten dabei die 16 Importeure aus Zentral- und Südamerika.

Neben den Themenschwerpunkten Technik, Training, Gewährleistung und Serviceverträge sowie Teile, Zubehör und Lifestyle wurde auch auf die stetig wachsende Bedeutung des Bereichs Aftersales hingewiesen. Gerade im Zusammenhang mit der Kundenloyalisierung, der Markenstärkung und dem Ergebnisbeitrag für die Handelsbetriebe fällt dem Aftersales eine wichtige Rolle zu. Dr. Georg Schmitz, Leiter des Büros München der Region 4, hob dabei die sukzessive Umsetzung der definierten Aftersales-Projekte wie BMW Service Inclusive oder Body & Paint auch in volumenschwächeren Märkten hervor.

Durch die Nähe zur Zentrale war es überdies möglich, zu allen Themen Gastredner und Fachleute aus den entsprechenden Abteilungen zu gewinnen. Auch standen Besuche bei der BMW M GmbH in Garching, der fast fertig gestellten BMW Group Trainingsakademie in Unterschleißheim, im Werk Dingolfing sowie im Zentralen Teilvertriebszentrum in Dingolfing auf dem Programm. ■



Erfolgsfaktor Nachhaltigkeit

Die Zukunft nachhaltig zu gestalten, ist eine große Herausforderung für die Wirtschaft und die Gesellschaft. Die BMW Group stellt sich dieser Aufgabe und hat unter dem Motto „Sustainability. It can be done.“ auf ihrem Münchner Forum Vertreter aus Gesellschaft, Politik und Wirtschaft zum Dialog eingeladen.

Die BMW Group sieht in der Verantwortung und im nachhaltigen Handeln die Voraussetzung und das Ergebnis für ihren Geschäftserfolg. Wichtig ist dabei, neue Impulse zu setzen. Dabei geht es um durchaus konkrete Aufgaben: etwa um umweltschonenden Einsatz der Ressourcen, das Management der Risiken und die Reputation des Unternehmens als Partner und engagierten Bürger.

Beispiele dafür gibt es in der BMW Group viele: der hochproduktive und flexible Verbund der 23 Werke der BMW Group, die besten Umweltkennzahlen in der Branche – sowohl beim Verbrauch der Ressourcen Wasser und Energie als auch bei den Emissionen von Kohlendioxid und Lösungsmitteln – innovative ressourcenschonende Technologien wie der emissionsfreie Pulverlack und die kraftstoffsparende variable Ventilsteuerung, die Zugehörigkeit zum Dow Jones Sustainability Index und sechs weiteren namhaften Nachhaltigkeitsindizes, 13.000 neue Arbeitsplätze in den letzten drei Jahren, mehr als 300 Arbeitszeitmodelle, einen Spitzenplatz beim Arbeitgeber-Image und das Engagement für Wasserstoff als Geschäftsfeld der Zukunft.

Zudem sieht die BMW Group in internationalen Partnerschaften, wie der Zugehörigkeit zum Global Compact der UN mit seinen neun Prinzipien zu Menschenrechten, Arbeitsrechten und Umweltvorsorge, ein Politikmodell der Zukunft auf der Basis von Selbstverpflichtung und Verantwortung. In einem Pressegespräch mit Journalisten betonte Produktionsvorstand Dr. Reithofer: „Ohne die Wirtschaft wird es keine Nachhaltigkeit geben. Denn Nachhaltigkeit kann nicht von oben verordnet werden.“ ■



Neues Montagewerk in Ägypten

Am 10. Mai 2004 eröffnete die BMW Group in Gegenwart des ägyptischen Ministers für Industrie und technologische Entwicklung, Dr. Ali Al Saiedi, ein neues Montagewerk. Es befindet sich in der Stadt des Sechsten Oktober in der Nähe von Kairo.

Das Werk ist eine der modernsten Automobilfabriken in der Region, in der die BMW Group schon seit über 20 Jahren vertreten ist. Im letzten Jahr war die Bavarian Auto Group als neuer Partner für Montage, Import, Wholesale und Aftersales in Ägypten verpflichtet worden. Lueder Paysen, zum damaligen Zeitpunkt Leiter Vertrieb Asien, Pazifik, Afrika und Osteuropa (zum 1. Juli hat Klaus Berning diese Aufgabe übernommen), betonte: „Mit unserem Partner haben wir die Basis geschaffen, unsere ehrgeizigen Ziele zu erreichen und den dauerhaften Erfolg in Ägypten zu sichern. Wir streben an, im ersten vollen Produktionsjahr mit der neuen Fabrik und den neuen Händlerbetrieben mehr Fahrzeuge als jemals zuvor in Ägypten zu verkaufen.“ Im Rekordjahr 1999 wurden über 1500 BMW Fahrzeuge in Ägypten abgesetzt.

Gemeinsam mit Bavarian Auto Group bietet die Marke BMW ausgewählte Modelle der BMW 3er und 5er Reihe in Ägypten an. Für die Montage vor Ort werden spezifische Teilesätze zusammengestellt, nach Ägypten verschickt und mit Bauteilen aus der regionalen Zulieferindustrie für die Endmontage komplettiert.

Noch im Jahr 2004 werden das BMW 6er Coupé und Cabrio, der BMW X3 und der neue BMW 1er sowie die Marke MINI in den ägyptischen Markt eingeführt. ■



Eröffnung des Werks in China

Am 20. Mai 2004 feierten die BMW Group und die Brilliance China Automotive Holdings Limited die offizielle Eröffnung ihres gemeinsamen Werks BMW Brilliance Automotive in Shenyang, der Hauptstadt der Provinz Liaoning im Nordosten der Volksrepublik China. Beide Partner halten einen 50-prozentigen Anteil an dem Jointventure. Die Gesamtinvestition bis 2005 beträgt 450 Millionen Euro. Mittelfristig ist mit einer Belegschaft von rund 3000 Mitarbeitern eine Jahresproduktion von etwa 30000 BMW 3er und 5er geplant.

Der feierlichen Eröffnung wohnten unter anderem auch Zhang Wenyue, Gouverneur der Provinz Liaoning, und Chen Zhenggao, Bürgermeister der Stadt Shenyang, bei. In seiner Ansprache betonte Dr. Helmut Panke, Vorstandsvorsitzender der BMW AG: „Dieses Jointventure ist ein Meilenstein in der Geschichte der BMW Group. Mit dem Werk in Shenyang sind wir bestens vorbereitet auf die zukünftigen Herausforderungen hier in China. Unser Engagement in China ist von langfristiger Natur. Ich bin davon überzeugt, dass wir zusammen dieses Jointventure zu einem Erfolg für beide Partner machen werden.“

Wu Xiao An, Chairman von Brilliance China Automotive Holdings Limited, ergänzte: „Unsere Zusammenarbeit mit BMW ist ein entscheidender Schritt. Dies ist ein klares Zeichen für den Erfolg unserer strategischen Partnerschaft und für die globale Vision unseres Unternehmens. Die Eröffnung des Werkes in Shenyang wird beide Partner in ihren Bemühungen befähigen, noch schneller die riesigen Potenziale des am schnellsten wachsenden Automobilmarktes zu erschließen und gleichzeitig noch viel mehr chinesischen Konsumenten die Möglichkeit zu geben, die herausragende, anerkannte Qualität der Marke BMW zu erleben.“

Tatsächlich ist China wie der gesamtasiatische Raum insgesamt in den letzten Jahren zu einem wichtigen Markt für die BMW Group geworden. Geplant ist, dass sich hier der Fahrzeugabsatz von derzeit rund 93000 Einheiten (2003) auf 150000 Einheiten im Jahr 2008 erhöhen wird. Schon in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres stiegen die Verkaufszahlen von Fahrzeugen der BMW Group allein in China um 41,4 Prozent von 6065 auf 8580 Einheiten.

Die BMW Group ist bereits seit 1994 mit einem Repräsentationsbüro in Beijing in China vertreten. Schritt für Schritt

wurden von da an die Aktivitäten ausgebaut. Im Geschäftsjahr 2003 wurde das Absatzvolumen um 75 Prozent gesteigert und es wurden mehr als 27000 Fahrzeuge in China ausgeliefert. Damit gelangte der chinesische Markt erstmals auf Rang acht in den Top-Ten der Automobilmärkte der BMW Group. ■

Siege in Amerika

Die Erfolge reißen nicht ab. Mit drei Klassensiegen in vier Rennen zeigt das amerikanische BMW Team PTG in der „Grand American Rolex Sport Car Series“ (Grand Am) eine starke Leistung. In der GT-Klasse konkurrieren die eingesetzten BMW M3 GTR unter anderem mit dem Porsche GT3 RS und dem Ferrari 360 Challenge.

Im vierten Rennen auf dem Circuit Mont-Tremblant in Quebec, Kanada, waren es wieder die Fahrer Boris Said und Bill Auberlen, die ihren BMW M3 GTR von der Pole-Position zum Sieg fuhren – und das, obwohl sie durch einen Auffahrunfall zwei außerplanmäßige Boxenstopps einlegen mussten. Das Nachwuchsteam Justin Marks und Joey Hand erreichte trotz Fahrwerksproblemen einen respektablen vierten Platz.

Der BMW M3 GTR der Grand-Am-Serie verfügt über einen Reihensechszylinder mit 3,4 Liter Hubraum, aus dem 430 PS bei 8200 U/min geschöpft werden. Basis dafür ist das reguläre Serientriebwerk des BMW M3. ■

BMW recommends Castrol



Neues Projekthaus

Das FIZ in München wird um ein Projekthaus erweitert, in das die vollständige Produktlinienorganisation einzieht. Einmal mehr beweist die BMW Group strategische Weitsicht: Nachdem bereits 1986 die ersten Gesamtprojektleiter für neue Fahrzeugprojekte eingesetzt wurden und die 2000 eingeführte Produktlinienorganisation im vergangenen Jahr nachgeschärft wurde, bildet nun das neue Projekthaus einen weiteren Meilenstein im Fahrzeugentwicklungsprozess.

Im neuen Projekthaus arbeiten die von den einzelnen Ressorts entsandten Know-how- und Entscheidungsträger interdisziplinär zusammen. Den Produktlinien zugeordnet sind rund 1400 Mitarbeiter. Das Projekthaus schafft die räumlichen Voraussetzungen für eine vernetzte und effiziente Produktlinienarbeit und fördert die Interaktion, die Begegnung sowie den Wissensaustausch in den verschiedenen Fahrzeugprojekten.

„Baut uns Räume so groß und flexibel wie Turnhallen“ – so lautete das bildlich formulierte Anforderungsprofil an die Architekten, als vor vier Jahren der Startschuss für das Projekthaus gegeben wurde. Das Gebäude ist eine architektonische Interpretation des Konzepts der Produktlinien als Organisationsform für den Produktentstehungsprozess (PEP). Das Projekthaus wird daher als „neue Mitte“ im Sinne einer zentralen Kernfunktion des PEP bezeichnet.

Von seiner Architektur ist das Projekthaus als Haus im Haus konzipiert. Es scheint, als wäre ein zweites Haus in das überdachte Atrium hineingebaut. Im äußeren Ringgebäude ist das Engineering ansässig, im inneren Kerngebäude finden die Konvergenzprozesse zwischen Design und Technik statt.

Das Atrium ist als Mall ausgelegt. Hier sind BMW Group-Servicedienstleistungen und Shops gebündelt und für alle Mitarbeiter des Unternehmens zugänglich. Eine Cafeteria rundet das Angebot ab. Für Veranstaltungen mit bis zu 700 Teilnehmern steht im obersten Stockwerk des Kerngebäudes ein Studio zur Verfügung, welches mit seiner Raumhöhe von bis zu 16 Metern das Ringgebäude deutlich überragt. Damit bereichert das Projekthaus auch gesamtarchitektonisch den Münchner Norden und setzt quasi einen besonderen Höhepunkt. ■

Aufwind für zwei kleine Märkte

Für zwei kleine europäische Automobilmärkte haben sich durch die Erweiterung der Europäischen Union (EU) zum 1. Mai 2004 neue Chancen ergeben. Sowohl in Slowenien als auch in der Slowakei werden jeweils jährlich insgesamt rund 60.000 Automobile verkauft. Entsprechend klein sind die ausgelieferten Anteile an Fahrzeugen der BMW Group.

In Slowenien wurden im vergangenen Jahr 702 BMW und 68 MINI Automobile verkauft. Zusammen erreichen sie dabei einen Marktanteil von immerhin 18 Prozent unter den Premiummarken. Damit schaffte es der Importeur Avto Aktiv, im Jahr 2003 einen anderen deutschen Hauptwettbewerber zu überholen. In der ehemaligen Teilrepublik Jugoslawiens betreibt Avto Aktiv drei Handelsbetriebe in der Hauptstadt Ljubljana, in Ljubljana-Terzin und in Maribor. Insgesamt gibt es in Slowenien fünf BMW Händler- und Servicebetriebe, die den Aufwärtstrend und die EU-Erweiterung weiter zu nutzen hoffen.

Eine ähnlich positive Entwicklung gibt es in der Slowakei. Als sich der Staat 1993 aus der Tschechoslowakei formierte, wurden gerade einmal 100 BMW Automobile verkauft. Heute meldet AWT Bavaria, der Importeur für die BMW Group, allein für das erste Quartal 2004 186 ausgelieferte Einheiten für BMW und sieben MINI. Seit dem Jahr 2000 stiegen die Verkäufe damit um jährlich rund 30 Prozent. Damit liegt BMW im Segment der Premiummarken mit einem Anteil von 23 Prozent auf dem zweiten Platz – deutlich vor den anderen deutschen Wettbewerbern.

Insgesamt sieben Händlerbetriebe hoffen, diesen Trend fortschreiben zu können – selbst wenn der Gesamtmarkt rückläufig ist. Anlass zu Hoffnung gibt der Umstand, dass das Segment der Premiumfahrzeuge zulegen konnte. Trotzdem sind es insgesamt erst rund 7500 BMW und MINI, die auf den slowakischen Straßen unterwegs sind. ■



Foto: Hiem Architekten

Symbol für Sicherheit

Die BMW Reifenmarkierung ist ein wichtiges Merkmal. Was sie bedeutet, sollte auch den Kunden deutlich gemacht werden.

Der Reifen stellt den einzigen Kontakt zwischen dem Fahrzeug und der Straße dar. Als Bindeglied zwischen Fahrbahn und Fahrzeug fällt ihm eine sehr wichtige Rolle zu. Deshalb unternimmt BMW im Hinblick auf die Optimierung von Reifen enorme Anstrengungen. Schon seit vielen Jahren tragen Reifen, die auf BMW Automobile abgestimmt sind, eine BMW Reifenmarkierung. Alle werksseitig montierten Reifen verfügen über die BMW Reifenmarkierung in Form eines Sterns. Auch die Reifen für aktuelle Baureihen, die BMW im Aftersales-Geschäft liefert, tragen ab sofort dieses Gütesiegel. Nur bei einigen älteren Reifenprofilen ist noch keine BMW Reifenmarkierung vorgegeben. Auch diese Reifen sind allerdings von BMW getestet und empfohlen.

Diese speziell auf BMW Automobile und ihre Fahrwerke abgestimmten Reifen unterscheiden sich funktional zum Teil erheblich von Reifen, die im Reifenhandel unter ähnlicher oder derselben Typenbezeichnung angeboten werden

und nahezu gleich aussehen. Reifen mit der BMW Reifenmarkierung werden speziell für BMW Automobile entwickelt und getestet. Sie weisen gegenüber ihren „unspezifischen“ Pendanten besondere konstruktive Merkmale und Eigenschaften auf.

Der Entwicklungsprozess eines für BMW entwickelten Reifens beginnt gleich am Anfang der Entwicklungsphase des BMW Automobils. Alle relevanten Kriterien werden simuliert und auf Prüfstrecken (zum Beispiel auf dem Nürburgring) getestet. Neben einem ständig kontrollierten Herstellungsprozess, der eine gleich bleibende Qualität in sehr engen Toleranzen gewährleistet, spielt vor allem der Sicherheitsaspekt eine Rolle. Auf einem Trommelprüfstand wird in allen Reifenzuständen (Geschwindigkeiten, Profiltiefe bis zur Verschleißgrenze) die High-Speed-Festigkeit getestet. Eine spezielle Nasshandlingteststrecke stellt ein sehr

gutes Nässeverhalten sicher, auf einer weiteren Teststrecke mit unterschiedlichen Wasserhöhen wird das Kurvenaquaplaning getestet.

Neben Bremsverhalten (nass und trocken), Traktion und Strukturfestigkeit spielt der Praxistest „Reifenabwurf“ eine Rolle. Selbst bei niedrigem Fülldruck (1,0 bis 1,2 bar) darf ein Reifen mit BMW Reifenmarkierung unter Belastung (zum Beispiel bei Kurvenfahrt) nicht zu früh von der Felge abspringen. Bei Runflat-Bereifung muss der Reifen sogar bei 0 bar auf der Felge bleiben. Auch aus diesem Grund dürfen Runflat-Reifen bei BMW nur in Verbindung mit den speziellen EH-2-Felgen verwendet werden.

Ein zentrales Thema sind die Handlingeigenschaften. Die Reifen müssen die für BMW typische Sportlichkeit und Dynamik auf die Straße übertragen. Hier sind sehr gute Lenkeigenschaften (Seitenführungskräfte), ein stabiler und ungestörter Geradeauslauf (auch bei Spurrinnen und unebenen Fahrbahnen) und sicheres Kurvenverhalten (wichtig bei Spurwechsel, Lastwechsel und beim Bremsen) gefragt. Nicht zuletzt soll der Kunde mit seinem BMW auch komfortabel fahren. Niedrige Abrollgeräusche und gute Dämpfung (auch bei Querfugen und schlechter Fahrbahn) sind selbstverständlich. Wirtschaftliche Aspekte wie Laufleistung, Verschleißbild und Rollwiderstand fließen ebenfalls in die Bewertung ein.

Die BMW Reifenmarkierung bringt damit einen hohen Kundennutzen. Sie ist Garant für Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Handling und Qualität. Das sollte auch jeder Kunde wissen, bevor er die Kaufentscheidung für einen neuen Satz Reifen trifft. ■



Der kleine Stern bürgt für Qualität: Bevor Reifen dieses BMW Symbol erhalten, werden sie in zahlreichen Versuchen auf der Straße und auf dem Rollenprüfstand getestet.



Starker Auftritt: Selbstbewusste Frontpartie im unverkennbaren BMW Stil und eine für Kompaktklassen-Verhältnisse sehr lange Motorhaube prägen den BMW 1er.

Große Technik, kompaktes Auto

Mit dem neuen 1er steigt BMW in die Klasse der Kompaktfahrzeuge ein. Der E87 ist ein echtes Premium-Produkt: Er bietet mehr Technik und Produktsubstanz als alle Mitbewerber.

Der BMW 1er setzt in der kompakten Klasse neue Akzente. Als einziges Fahrzeug dieser Kategorie besitzt er ein klassisches Antriebskonzept mit längs eingebautem Motor und Heckantrieb.

Dieses Merkmal sorgt für das typische BMW Fahrerlebnis und macht den BMW 1er in Verbindung mit einer hochwertigen Produktsubstanz zu einem echten Premium-Produkt. Die

konstruktive Qualität des E87, wie er intern heißt, liegt auf dem Niveau der größeren BMW Baureihen. Mit modernsten Hightech- und Ausstattungsmerkmalen der Mittel- und Oberklasse



Starke Triebwerke: Im E87 kommen der M47-Dieselmotor (links) in zwei Varianten sowie der N45/N46-Ottomotor als 1,6- und 2,0-Liter zum Einsatz.



Starke Linie: Der neue BMW 1er setzt in seinem Marktsegment auch optisch klare Akzente.

definiert der BMW 1er innerhalb des Marktsegments eine eigene Klasse.

Die fünftürige Karosserie zeigt eine neue Formensprache, die erstmals beim Z4 umgesetzt wurde. So bringt der BMW 1er auch optisch einen eigenen Stil in die Kompaktklasse. Die Front wirkt selbstbewusst, das Heck bullig, die Seitenlinie auf interessante Weise elegant. Bei gerade mal 4,23 Metern Außenlänge bietet er einen großen, variabel nutzbaren Innenraum und ein geräumiges Gepäckabteil, das durch die große Heckklappe bequem zu beladen ist.

Das Fahrwerk des E87 ist ein Novum in der Kompaktklasse. Für die Vorderachse, eine Doppelgelenk-Federbeinachse aus Aluminium, stand die Konstruktion aus dem E60 Pate. Die Hinterachse wurde für den E87 als Fünflenkerachse völlig neu konstruiert.

Es handelt sich dabei um eine Raumlänkerachse mit fünf verschiedenen Lenkern. Der Name „HA 5“, den die Achse trägt, steht aber nicht mit den fünf Lenkern in Verbindung, sondern stellt die fortlaufende Entwicklungsbezeichnung dar. Als Werkstoff für den Hinterachsträger und die Lenker wurde hochfester Stahl gewählt.

Ein Biegemoment tritt nur im Sturzlenker auf, da an diesem Lenker die Feder und der Dämpfer abgestützt sind. Die übrigen vier Lenker sind momentenfrei, was eine leichte und steife Konstruktion ermöglicht. Durch die gerade Ausführung der Lenker und die

Anbindung mit Kugelgelenken übertragen alle Lenker bis auf den Sturzlenker nur Zug- und Druckkräfte. Deshalb ist die Radführung besonders präzise. Der sehr kleine positive Lenkrollradius garantiert auch bei breiteren Reifen eine hohe Unempfindlichkeit gegenüber Längskräften. Der relativ große Vorlauf sorgt für ein definiertes Seitenkraftuntersteuern und für ein gutwilliges Fahrverhalten. Die Vorspuränderung beim Federungsvorgang ermöglicht trotz des relativ kurzen Radstands (der konstruktionsbedingt ist) einen hervorragenden Geradeauslauf und ein präzises Eigenlenkverhalten bei Kurvenfahrt.

Der E87 wird von Vierzylinder-Motoren angetrieben. Neben den Ottomotoren N45B16 (1,6-Liter im 116i) und

N46B20 (2,0-Liter beim 118i und 120i) kommt der M47-Diesel in zwei Versionen zum Einsatz. Im BMW 118d leistet das 1995 cm³ große Triebwerk 90 kW / 122 PS, im 120d kommt der Motor auf stolze 120 kW / 163 PS.

Die obere und untere Leistungsstufe des M47D20 unterscheiden sich in zahlreichen Komponenten. So besitzt der Zylinderkopf für die obere Leistungsstufe eine höhere Festigkeit. Sie wird durch eine andere Legierung (AlSi7MgCu5) und eine zusätzliche Wärmebehandlung erreicht. Auch die Kurbelwelle der stärkeren Ausführung wird aus einer anderen Legierung (42CrMo4) gefertigt und besitzt dadurch eine höhere Festigkeit.

Die Injektoren für die obere Leistungsstufe sind für eine höhere Durchflussmenge ausgelegt. Die 163-PS-Version besitzt außerdem einen Abgas-turbolader mit einer höheren spezifischen Leistung. Durch einen speziellen

Einsatz auf der Turbinenseite wird im Bereich der Leitschaufeln die Strömungsführung optimiert. Der Abgas-turbolader besitzt gebogene Leitschaufeln und ein Turbinenrad mit verbessertem Wirkungsgrad. Die stärkere Variante des Triebwerks verfügt zudem über Drallklappen in der Sauganlage, die es bei der unteren Leistungsstufe nicht gibt.

Eine Neuheit bei allen Benzinmotoren ist, dass der Ölmesstab samt Führungsrohr entfällt. Der Motorölstand wird stattdessen vom Thermischen Öl-niveausensor (TÖNS) gemessen und in der Instrumentenkombination durch eine Balkenanzeige dargestellt. Neben

der Ölniveaumessung übernimmt der TÖNS auch die Öltemperaturmessung. Der Öltemperaturwert wird zusammen mit dem Kühlmitteltemperaturwert zur Berechnung der Motortemperatur verwendet.

Die Ölstandsmessung erfolgt auf zwei verschiedene Arten: als statische Ölniveaumessung bei stehendem Fahrzeug und als dynamische Messung während der Fahrt. Bei der statischen Messung kann der Fahrer bei eingeschalteter Zündung überprüfen, ob ausreichend Motoröl vorhanden ist. Sollte der Füllstand unter dem Minimum liegen, erscheint die Nachfüllauforderung „+ 1 Liter“.

Die statische Messung ist jedoch nur eine Anhaltsmessung, da der TÖNS bei ausgeschaltetem Motor nur



Hightech kompakt zusammengefasst: Der E87 verfügt über viele Sicherheits- und Ausstattungsmerkmale der größeren Baureihen.

den minimalen Ölstand erkennen kann. Der Ölstand wird bei der dynamischen Messung präziser angezeigt. Dazu wird der Motor gestartet und die Bordcomputerfunktion „Ölstand prüfen“ ausgewählt. Während die Messung läuft, kann ein Uhrensymbol erscheinen. Es bleibt bis zu 50 Sekunden nach dem Motorstart angezeigt, wenn kein Messwert vorhanden ist oder der zuletzt gespeicherte Langzeitwert nicht in den Toleranzbereich des aktuell gemessenen Ölstands fällt.

Die dynamische Ölniveaumessung beginnt erst, wenn das Motoröl eine Temperatur von 60 C° erreicht hat, eine Drehzahl von 1000 U/min für drei Minuten gehalten wird und keine Steigung erkannt wird. Die Ölstandsanzeige wird deshalb erst rund fünf Minuten nach Fahrtbeginn aktualisiert. Danach wird der Ölstand kontinuierlich gemessen. Die Anzeige wird dann im Abstand von 20 Minuten aktualisiert.

Zum Serienanlauf des E87 kommen die bereits bekannten Fünfgang- und Sechsgang-Schaltgetriebe zum Einsatz. Auch das Sechsgang-Automatikgetriebe GA6HP19Z – bekannt aus der BMW 5er-Baureihe – wird im E87 verwendet. Für den Einsatz im 1er wurden allerdings Änderungen an der äußeren Schaltung, dem Getriebesteuergerät, dem Drehmomentwandler und dem Abtriebsflansch vorgenommen.

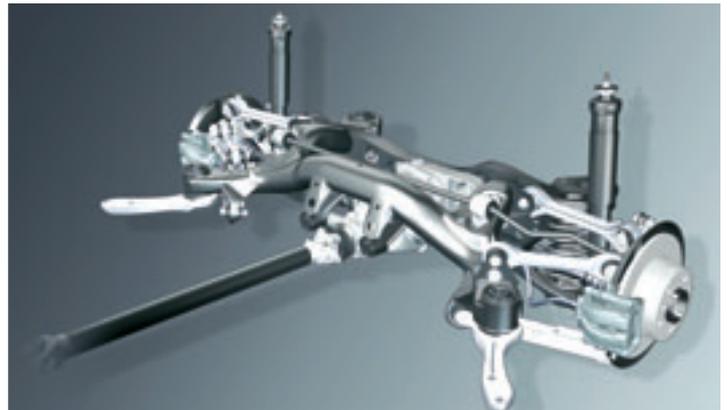
Je nach Motorisierung werden vier unterschiedliche Abgasanlagen verbaut. Sie bestehen durchgehend aus rostfreiem Edelstahl und sind nach dem Abgaskrümmen bis zum Nachschalldämpfer einteilig ausgeführt. Bei Fahrzeugen mit dem stärkeren M47-Dieselmotor und Automatikgetriebe kommt ein Partikelkatalysator zum Einsatz. Er

wird benötigt, um die Abgasgrenzwerte der Euro-4-Norm in allen Betriebsbereichen sicher zu erfüllen. Es handelt sich dabei nicht um einen Dieselpartikelfilter, sondern um einen Katalysator mit Rußpartikelabscheider – ein vereinfachtes Abscheidesystem ohne Sensorik.

Für die Sicherheit der Insassen sorgt im E87 das Mehrfachrückhaltesystem der fünften Generation, kurz MRS5. Diese Weiterentwicklung von MRS4 und MRS4RD besitzt ein neues MRS5-Steuergerät und eine ebenfalls neue Sensorik. Im Innenraum des 1er fallen die neuen Seitenairbags auf, die nun erstmals im Sitz integriert sind. Zudem wird das beim E83 erstmals eingeführte Kopfschutzsystem, der Curtainairbag, auch beim E87 eingesetzt. Der Curtainairbag reicht von der A-Säule bis zur C-Säule und deckt den



Wie beim großen Bruder: Die Vorderachse aus Aluminium entspricht im Wesentlichen der Radaufhängung des E60.



Neuentwicklung: Die HA5-Hinterachse mit fünf unabhängigen Lenkern pro Rad sorgt für erstklassige Fahreigenschaften.



Echt BMW: Der Innenraum besitzt die Anmutung der gehobenen Mittelklasse. Ergonomie, Funktionalität und Design auf BMW Niveau sind einmalig in der Klasse der kompakten Fahrzeuge.



Stil im Detail: Das BMW Logo dient als praktischer Öffner für die Heckklappe.



Aufnahmefähig: Der Laderaum besitzt bei aufgestellten Rücksitzen 330 Liter Volumen, lässt sich aber durch Umlegen der geteilten Rücksitzbank bis auf 1150 Liter erweitern.

gesamten Seitenbereich auf Kopfhöhe ab. Er entfaltet sich wie ein Vorhang zwischen Insassen und Seitenscheibe beziehungsweise Säulenverkleidungen.

Beim E87 wird anstelle eines mechanischen Schlüssels ein so genannter Identifikationsgeber eingesetzt, der auch die Funktionen der Fernbedienung beinhaltet. Außerdem kommt die aus der 7er Reihe bekannte Start-/ Stoptaste zum Einsatz. Zur Realisierung dieser und weiterer Funktionen wird beim E87 eine elektrische Lenksäulenverriegelung eingesetzt. Optional kann der BMW 1er mit der Sonderausstattung 322 „Comfort Access“ (= Komfortzugang) ausgestattet werden. Abgeleitet ist das Komfortsystem vom BMW 7er. In der Kompaktklasse ist dieses Ausstattungsmerkmal einmalig.

Mit Comfort Access können drei wesentliche Funktionen ausgeführt werden: Passive Entry (das Öffnen des Fahrzeugs oder des Gepäckraums ohne aktive Benutzung des Identifikationsgebers), Passive Go (Motorstart, ohne dass sich der Identifikationsgeber im Einschubfach befindet) sowie Passive Exit (Schließen des Fahrzeugs ohne aktive Benutzung des Identifikationsge-

bers). Mit Comfort Access braucht der Fahrer die Türen nicht per Fernbedienung zu öffnen oder zu schließen. Es reicht, wenn er den Identifikationsgeber bei sich trägt und den Türgriff berührt. Zum Starten genügt ein Knopfdruck. Für Comfort Access sind insgesamt sechs Antennen eingebaut, wobei sich drei Antennen im Innenraum befinden.

Eine weitere Neuerung beim E87 ist die optische Erfassung des Lenkwinkels und der Stellungen der Lenkstockschalter im „Schaltzentrum Lenksäule“. Bei einem konventionellen Lenkstockschalter werden die elektrischen Kontakte mechanisch geschaltet und beeinflussen damit die Druckpunkte der Haptik. Der Vorteil einer optischen Erfassung ist die Möglichkeit, diese Druckpunkte exakter zu definieren. Das SZL (Schaltzentrum Lenksäule) übernimmt die Messung von Lenkwinkel und Lenkwinkelgeschwindigkeit, liest die Signale der Bedienelemente im Multifunktionslenkrad ein, erfasst die Signale der Lenkstockschalter und gibt die Daten als CAN-Botschaften auf dem Bus aus oder überträgt sie über direkte Leitungen.

Eine zentrale Rolle im E87 übernimmt die „Junction Box“ hinter dem Handschuhkasten unterhalb der Armaturentafel. In der Junction Box bilden der Stromverteiler und das Junction-

Box-Steuergerät eine Einheit. Das Junction-Box-Steuergerät ist das zentrale Gateway im Fahrzeug. In ihm sind viele Funktionen zusammengefasst. So bereitet das Junction-Box-Steuergerät vielfach Signale auf und stellt diese anderen Bus-Teilnehmern im Bordnetz zur Verfügung. Außerdem übernimmt das Junction-Box-Steuergerät selbst steuernde Aufgaben.

Wie aus dem 7er und 5er bekannt, verfügt auch der 1er über CBS (Conditioned Based Service). Damit wird der Wartungsbedarf von Verschleißkomponenten und Betriebsflüssigkeiten wie Motoröl, Bremsbelägen oder Mikrofiltern zeit- und/oder kilometerabhängig ermittelt und angezeigt.

So verfügt auch der kleinste BMW über innovative Lösungen und zukunftsweisende technische Details. Seine konstruktiven Merkmale und seine Qualität heben ihn aus dem Feld der Wettbewerber heraus. Der 1er ist eben ein richtiger BMW – in kompakter Form. ■



Fit für High-Tech?

Wie gut kennen Sie den neuen BMW 1er (E87)? Testen Sie Ihr Fachwissen!
12 Fragen schaffen Klarheit – die Auflösung finden Sie auf Seite 27.

Mehrfache Antworten sind möglich.

1. Schaltzentrum Lenksäule des E87:

- A** Die Stellungen der Lenkstockscherer werden optisch erfasst.
- B** Die Schaltersignale des Fahrtrichtungs-Fernlichtschalters gehen über eine direkte Leitung zum Fußraummodul.
- C** Der Lenkwinkelsensor erfasst induktiv den am Lenkrad vorgenommenen Lenkeinschlag.

2. Mehrfach-Rückhaltesystem des E87:

- A** Die Seitenairbags sind in den Türen eingebaut.
- B** Die Seitenairbags sind in die Lehnensteilteile der Vordersitze eingebaut.
- C** Wenn der Sicherheitsgurt während der Fahrt geöffnet wird, wird sofort eine akustische Gurtwarnung ausgegeben.
- D** Bei einer Fahrstrecke unter 200 Meter wird keine Gurtwarnung ausgegeben.

3. Welche Aussage zum E87 stimmt?

- A** Der E87 hat eine Start-Stop-Taste wie der 7er.
- B** Den E87 gibt es nur mit Schaltgetriebe.
- C** Den E87 gibt es nur mit einem sequenziellen manuellen Getriebe.
- D** Den E87 gibt es nur mit einem Automatikgetriebe.

4. Spannungsversorgung des E87:

- A** Der E87 besitzt im Beifahrerfußraum einen Stromverteiler und ein Steuergerät für die Spannungsversorgung.
- B** Beim E87 befinden sich alle Sicherungen in einem Sicherungsblock auf der Batterie.
- C** Beim E87 besitzt die Spannungsversorgung wie beim E46 einen Stromverteiler vorne und einen Stromverteiler hinten.

5. Elektrische Lenkungsverriegelung:

- A** Der Einschubschacht erkennt eine berechtigte Fernbedienung und entriegelt über ein direktes Kabel die Lenksäule.
- B** Die elektrische Lenkungsverriegelung wird ab Einschalten der Klemme R immer mit Spannung versorgt.
- C** Der Motor kann nur gestartet werden, wenn die elektrische Lenkungsverriegelung sich als entriegelt und gesichert beim CAS Steuergerät gemeldet hat.
- D** Das Steuergerät des CAS erkennt eine berechtigte Fernbedienung im Einschubschacht und schaltet die elektrische Lenkungsverriegelung frei.

6. Was ist das Funktionszentrum Dach?

- A** Eine spezielle Elektrohydraulik zur geräuschlosen Öffnung des Schiebebedachs auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten.
- B** Ein Bedienteil mit integriertem Steuergerät für das Innenlicht vorn.
- C** Ein Bedienteil mit integriertem Steuergerät für das Innenlicht vorn, das auch noch an anderen Funktionen beteiligt ist, z. B. an Wisch-Wasch-Anlage, Klimaanlage, Schiebebedach und den elektrochromen Außenspiegeln.

7. Was für eine Federung besitzt der E87?

- A** 1-Achs-Luffederung an der Hinterachse.
- B** 1-Achs-Luffederung an der Vorderachse.
- C** 2-Achs-Luffederung.
- D** Niveauregulierung.
- E** Herkömmliche Federung mit Federbeinen, Schraubenfedern und Stoßdämpfern.

8. Wie wird bei den Ottomotoren im E87 der Ölstand gemessen?

- A** Über den Ölmesstab im Motorraum.
- B** Über ein Schauglas (Magic Eye) am Motorblock.
- C** Über ein Menü in der Instrumentenkombination.
- D** Gar nicht, da Lebensdauer-Ölfüllung.

9. Motorisierung des E87:

- A** Mit dem Motor N46 bekommt der E87 sowohl VANOS als auch Valvetronic.
- B** VANOS heißt „Variable Nockenwellensteuerung“ und optimiert die Ventilüberschneidung.
- C** VANOS heißt „Variable Nockenwellensteuerung“ und optimiert den Ventilhub der Einlassventile.
- D** Valvetronic verstellt die Auslassnockenwelle, damit die Abgase schneller ausgestoßen werden können und somit heißer in den Katalysator zur Nachbehandlung kommen.

10. Infotainment im E87 mit MOST-Bus:

- A** Alle Radios sind an den MOST-Bus angeschlossen.
- B** Bei einer Unterbrechung im MOST-Bus sind alle anderen Teilnehmer weiter voll funktionsfähig.
- C** Das Radio Professional ist Gateway und System-Master für den MOST-Bus.
- D** Im Servicemodus der Radios kann der MOST-Bus konfiguriert werden.

11. Condition Based Service:

- A** Mit dem E87 gibt es einen überarbeiteten Condition Based Service (bedarfsorientierter Service).
- B** Restwegstrecke und Zieltermin werden angezeigt.
- C** Abhängig vom Fahrprofil wird eine Intervallprognose für den Zeitpunkt des nächsten Serviceintervalls erstellt.
- D** Beim E87 gibt es flexible Serviceintervalle mit eigenen Sensoren und Steuergerät-Algorithmen für IHKA (Mikrofilter), DSC (Bremsbeläge vorn und hinten) und DME/DDE (Motoröl).
- E** Beim E87 gibt es flexible Serviceintervalle mit eigenen Sensoren und Steuergerät-Algorithmen für Zündkerzen, Mikrofilter, Luftfilter und Bremsbeläge.
- F** Für den E87 gibt es denselben Condition Based Service wie für den E46.

12. Welche Aussage trifft für den Komfortzugang (Comfort Access) im E87 zu?

- A** Alle vier Türen können ohne aktive Benutzung der Fernbedienung geöffnet werden.
- B** Nur die vorderen Türen können ohne aktive Benutzung der Fernbedienung geöffnet werden.
- C** Das Fahrzeug wird automatisch entriegelt, wenn Comfort Access eine Hand am Türäußengriff erkennt.
- D** Der Gepäckraum wird über Comfort Access auch dann verriegelt, wenn man auf die BMW Plakette in der Heckklappe drückt.

Wenn Sie Ihr technisches Wissen vertiefen wollen, schauen Sie doch im TIS (Technisches Informations-System) unter „SI Technik“ nach.

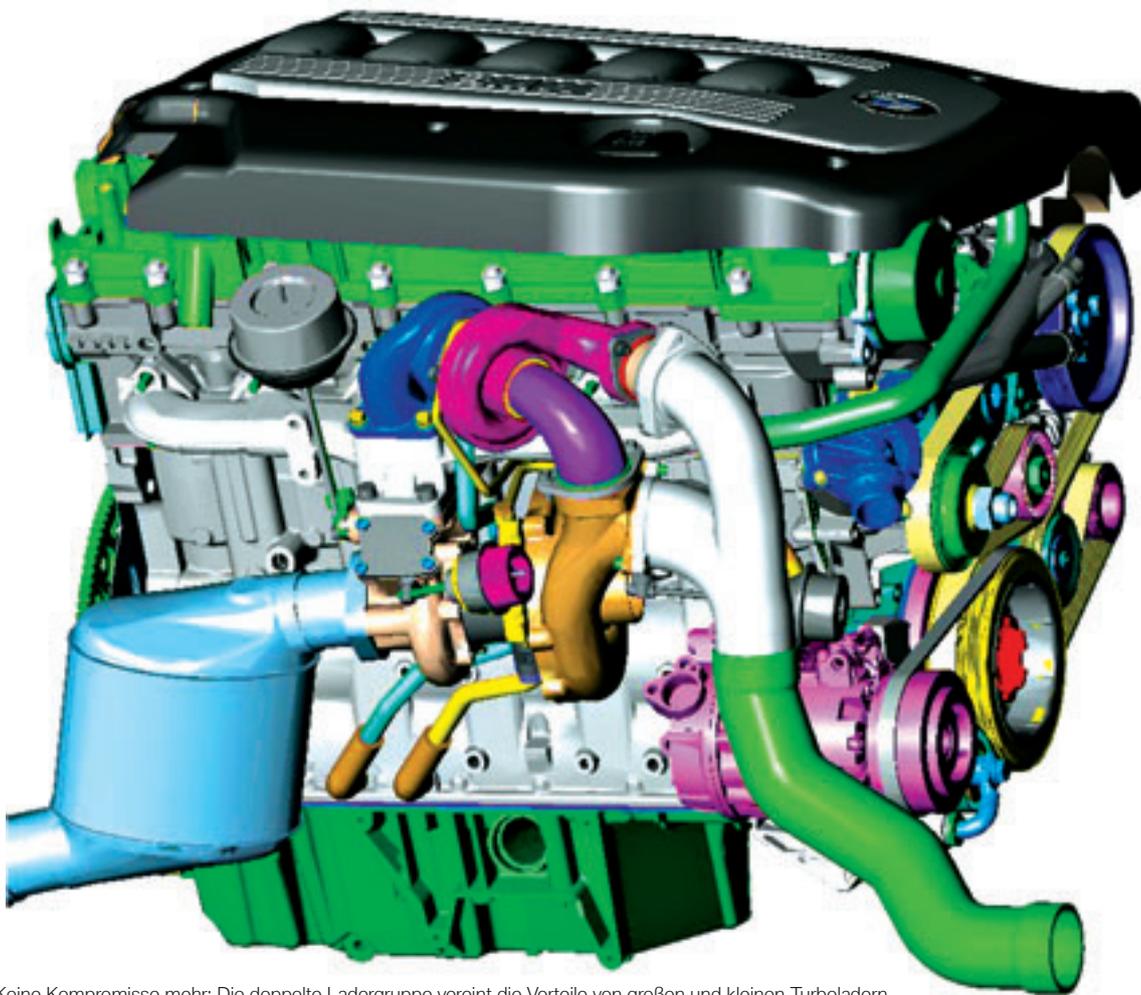
Dort finden Sie weiterführende Informationen zu diesen und anderen Themen. Und so finden Sie die BMW Service Technik im TIS:

Rufen Sie auf dem BMW Diagnosesystem das Programm TIS auf.

Wählen Sie unter „Dienste“ zuerst „Neuigkeiten“ und dann die SI Technik 00 99 99 000 „Alle Veröffentlichungen – Neuigkeiten und Archiv“.

Oder geben Sie nach der Auswahl „Dokument“ direkt die Nummer der gewünschten SI Technik links unten ein.

Übrigens: TIS kann auch auf jedem handelsüblichen PC geladen werden.



Keine Kompromisse mehr: Die doppelte Ladergruppe vereint die Vorteile von großen und kleinen Turboladern.

Druck in zwei Stufen

Die Sechszylinder-Dieselmotorenbaureihe von BMW wird von einer neuen Spitzenversion gekrönt: mit zwei Turboladern erreicht das Dreiliter-Triebwerk 500 Newtonmeter und 200 kW (273 PS).

Ab September dieses Jahres kommt die neue Motorenvariante MU57TÜ TOP im E60 und E61 zum Einsatz. Das Plus an Leistung und Drehmoment verleiht dem stärksten Diesel-5er in allen Fahrbereichen noch mehr Dynamik.

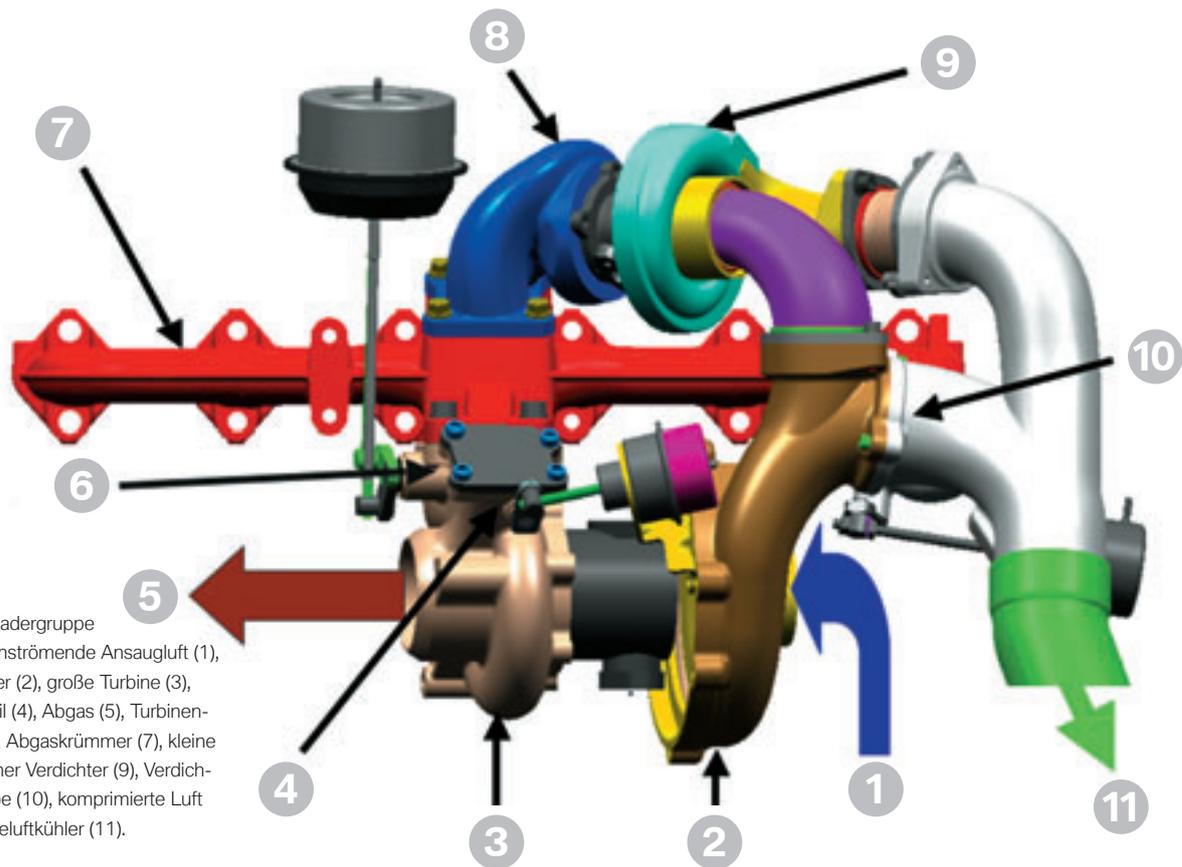
Der Grundmotor der neuen Version ist mit dem normalen M57TÜ identisch. Mit Common-Rail-Einspritzung der zweiten Generation und Partikelfiltersystem erreicht das Triebwerk die Grenzwerte der Abgasnorm Euro-4. Ganz neu ist die zweistufige Turboaufladung, die Ansprechverhalten und

Leistung deutlich verbessert. Sie arbeitet mit zwei unterschiedlich großen Turboladern, die in Reihe geschaltet sind.

Bei herkömmlichen Turbomotoren mit einem Turbolader hat die Größe des verwendeten Laders entscheidenden Einfluss auf Leistung und Ansprechverhalten: kleinere Turbinen werden vom Abgas aufgrund der geringeren Massen rascher beschleunigt und sorgen so für einen schnelleren Aufbau von Ladedruck und Motordrehmoment. Größere Turbolader brauchen länger, bis sie auf Touren kommen und genügend Druck aufbauen. Dafür sind sie in der Lage, mehr Luftdurchsatz und höhere Ladedrücke zu liefern, was für die Spitzenleistung des Motors förder-

lich ist. Die Wahl des richtigen Turboladers ist also immer ein Kompromiss aus verschiedenen Anforderungen.

Diesen Kompromiss zwischen gutem Ansprechverhalten und hoher Leistung macht die mehrstufige Aufladung des neuen M57TÜ TOP überflüssig. Sie verbindet das rasche Ansprechverhalten eines kleinen Turboladers mit dem Leistungspotenzial eines großen Laders. Beide Turbolader sind im Abgasstrom hintereinander geschaltet. Zunächst wird die kleinere Turbine vom Abgas durchströmt, dann die größere. Auf der Verdichterseite verhält es sich



Die komplette Ladergruppe im Überblick: Einströmende Ansaugluft (1), großer Verdichter (2), große Turbine (3), Wastegate-Ventil (4), Abgas (5), Turbinen-Regelklappe (6), Abgaskrümmter (7), kleine Turbine (8), kleiner Verdichter (9), Verdichter-Bypassklappe (10), komprimierte Luft strömt zum Ladeluftkühler (11).

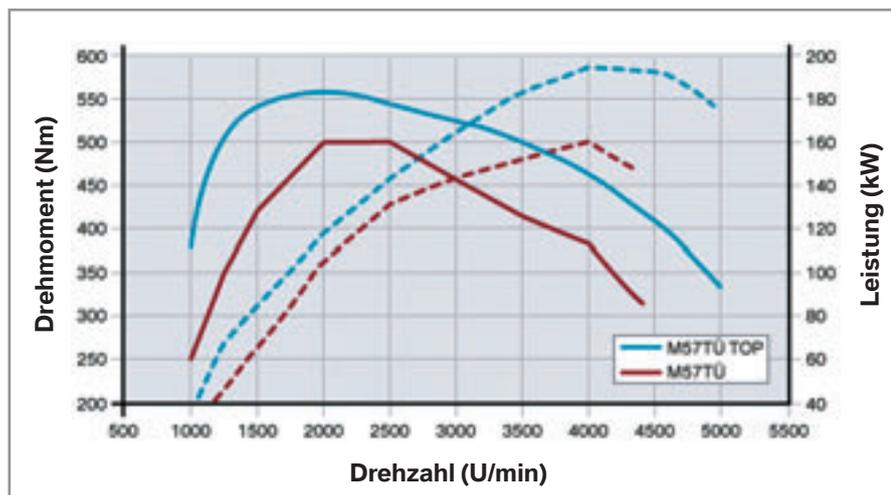
umgekehrt: Die Frischluft wird zunächst vom Verdichter des größeren Turboladers komprimiert, dann vom Verdichter des kleineren Turbos.

Bei niedrigen Lasten und Drehzahlen übernimmt vor allem der kleinere Turbolader die Verdichtungsarbeit. Er wird dabei unterstützt, indem der größere Turbolader die Frischluft leicht vorverdichtet. Bei höheren Lasten und Drehzahlen werden die Rollen getauscht: Jetzt kommt der größere Turbolader voll zum Einsatz. Damit der Abgas- und Ladeluftstrom dabei nicht vom kleineren Turbo behindert wird, werden dessen Turbine und Verdichter

„abgeschaltet“: Eine Turbinen-Regelklappe und eine Verdichter-Bypassklappe leiten die Abgase und die verdichtete Ansaugluft am kleineren Turbolader vorbei. Bei der Turbinen-Regelklappe sind Zwischenstellungen möglich, so dass verschiedene Betriebsbereiche realisiert werden können. Der Ladedruck wird schließlich von einem Wastegate-Ventil begrenzt, das bei Erreichen des Maximaldrucks einen Teil der Abgase an der Turbine vorbei in die Abgasanlage leitet.

Ergänzt wird die zweistufige Aufladung durch größere Injektoren, die eine höhere Kraftstoffmenge einspritzen können. Das neue System sorgt über ein erweitertes Drehzahlband für mehr Leistung und Drehmoment. Gleichzeitig wurde das Ansprechverhalten optimiert.

Damit beide Turbolader unabhängig voneinander diagnostiziert werden können, wurde die Überwachung der Ladedruckregelung in der Digitalen Diesel-Elektronik (DDE) erweitert. Für die Betriebsbereiche beider Turbolader gibt es jeweils eine getrennte Überwachung des Ladedrucks. Damit ist es möglich, einen Defekt auf einen Turbolader einzugrenzen. Für die weitergehende Fehlersuche mit dem Tester gibt es ein neues Testmodul, das auf die Anforderungen der neuen Ladergruppe zugeschnitten ist.



Enormer Zuwachs: Die TOP-Version bietet in allen Drehzahlbereichen erheblich mehr Drehmoment und Leistung als der normale M57TU.

OSS für die ganze EU

Auch in den neuen EU-Mitgliedsstaaten können freie Werkstätten BMW Service-Informationen online abrufen.

Seit der Erweiterung der Europäischen Union zum 1. Mai 2004 gelten auch für die zehn neuen Mitgliedsländer die Bestimmungen der Gruppen-Freistellungsverordnung (GVO), wobei im Einzelnen Übergangsfristen möglich sind. „Berechtigte Dritte“ in den neuen EU-Ländern erhalten nun Zugriff auf die wichtigsten Service-Daten. Mit Hilfe des Online Service Systems (OSS) können damit auch Nutzer aus Estland, Litauen, Lettland, Malta, Polen, der Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern online auf Service-Daten der BMW Group zugreifen. Die ersten Nutzer aus den neuen Mitgliedsstaaten sind bereits registriert.

Insgesamt arbeiten derzeit 464 registrierte freie Händler und Kfz-Werkstätten, sowie Innungen, Verbände, Fachschulen und Behörden mit dem OSS. Unter der Internet-Adresse www.bmw-service.de stehen diesen Nutzern umfangreiche Wartungs-, Reparatur- und Diagnosedaten in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch, Italienisch, Portugiesisch, Schwedisch, Griechisch und Niederländisch zur Verfügung. Das Online Service System bedeutet auch eine deutliche Entlastung für die Vertriebsgesellschaften und BMW Händler: Unabhängige Werkstätten können mit Anfragen zu technischen Informationen unbürokratisch an das OSS verwiesen werden.

Das OSS beinhaltet eine Web-Variante des Technischen Informations-

Systems „WebTIS“, die Fehlercode-Abfrage „Pcode“, das Diagnose- und Informations-System „DIS“, Informationen zu Rad-/Reifenkombinationen und die Kaufmännischen Service Daten „WebKSD“. Zudem können zahlreiche Artikel wie Werkstatt- und Service-systeme oder Komponenten der Werkstatteinrichtung bestellt werden. Die Zulassung des freien Händlers zum OSS ist Voraussetzung für den Kauf eines Diagnosegeräts. Der Vertrieb kostenintensiver Geräte wie GT1 (Group Tester 1) oder MIB (Messtechnik Interface Box) erfolgt über die BMW Landesvertriebsgesellschaften.

Breites Angebot:
Das Online Service System bietet vielfältige Informationen zu Technik und Diagnose.



Der Technical Help Desk als zentrale Support-Einrichtung bei fahrzeugspezifischen und teiletechnischen Anfragen und das BMW Training für eine bessere Qualifikation der Mitarbeiter der „Berechtigten Dritten“ runden das Angebot ab.

Für die Nutzung des OSS ist eine Jahresgrundgebühr zu entrichten, die abhängig von der Anmeldung im laufenden Jahr zwischen 50 und 180 Euro liegt. Hinzu kommen Kosten für die Nutzung kostenpflichtiger Module. Für jede abgerufene Information in den Modulen WebTIS, KSD, Pcode und Rad/Reifenkombinationen werden Gebühren zwischen 20 und 40 Cent berechnet. Die Kosten für die Nutzung

der Online-Diagnose „DIS“ werden zeitbasiert verrechnet. Bestellvorgänge für Werkstatt- und Servicesysteme oder Original BMW Teile sind kostenfrei.

Über das OSS erreichen freie Händler auch das Aftersales Assistance Portal (ASAP). Dort sind Einbauanleitungen und Abgassolldaten zu finden. Zudem können Informationen über den Verbauzustand eines Fahrzeugs abgerufen und BMW Original Ersatzteile im WebETK (Elektronischer Teile Katalog) bestellt werden. Für das ASAP muss eine eigene, allerdings kostenfreie Zulassung über die BMW Händler oder Landesvertriebsgesellschaft beantragt werden.

Die internationale Unternehmensberatung Frost & Sullivan zeichnete die BMW Group für OSS im vergangenen Jahr mit dem „Market Engineering Award for Vertical Market Penetration“

aus. Zur Begründung hieß es, BMW ermögliche freien Händlern nicht nur den Zugang zu technischen Informationen, sondern stelle darüber hinaus auch Software- und Hardware-Lösungen für die Diagnose und Reparatur von Fahrzeugen zur Verfügung. Deshalb habe die BMW Group im Vergleich mit anderen großen Automobilherstellern die innovativste Business-Strategie für die Abdeckung des speziellen Marktes der Diagnose und Reparatur. ■



Europa ist größer geworden: Zehn neue Länder (in der Karte orange) erhalten nun per OSS Zugriff auf BMW Servicedaten.

Schneller Boxenstopp

Der BMW Schnellservice ist nicht nur das, was sein Name verspricht: ein kurzer Serviceaufenthalt beim BMW Händler. Er fördert die Kundenzufriedenheit und dient auch der Profitabilität der Betriebe.

Bereits in seiner Pilotphase wurde der BMW Schnellservice zum großen Erfolg für die daran beteiligten BMW Autohäuser und Niederlassungen. Seit diesem Jahr wird nun diese Serviceleistung, die genau genommen gar nicht neu ist, deutschlandweit aktiv in der Handelsorganisation umgesetzt.

Der BMW Schnellservice hat seine Wurzeln in dem starken Kundenwunsch, den Werkstattaufenthalt auf ein Minimum zu reduzieren und im Idealfall sogar vor Ort auf das Fahrzeug warten zu können. Im Allgemeinen gilt dabei je nach Arbeitsumfang die Dauer von einer Stunde als zumutbare Wartezeit. Tatsächlich existierte in der Ver-

gangenheit bei vielen BMW Händlern ein Schnellservice – allerdings meist für unangemeldete Kunden ohne Termin und nur für geringfügige Leistungsumfänge.

Mit dem BMW Schnellservice ist daraus ein echtes Produkt im Leis-



Das Geheimnis eines guten Formel-1-Boxenstopps: Präzision und Effizienz. Genau das sind auch die Bausteine für den BMW Schnellservice, der Kundenzufriedenheit und Werkstattauslastung gleichermaßen fördert.



tungsangebot für die Kunden geworden. Eine wichtige Voraussetzung für den BMW Schnellservice ist allerdings, dass dem Kunden grundsätzlich verbindliche Zusagen in Hinblick auf Auftragsumfang, Preis und Fertigstellung gemacht werden können. Nur so erfüllt der BMW Schnellservice den hohen Premiumanspruch der Marke.

Für die Kunden bedeutet Schnellservice eine erhebliche Zeitersparnis, ein Höchstmaß an Flexibilität sowie das gute Gefühl, auch bei scheinbar kleineren Arbeiten willkommen zu sein. Noch vielfältiger sind die Vorteile dagegen für den Händlerbetrieb. Der schnelle und unkomplizierte Ablauf des BMW Schnellservice beschleunigt den gesamten Serviceprozess, zumal kein administrativer Aufwand nötig ist. So verbessert der hohe Leistungsgrad die Effizienz der Werkstatt.

Vorteilhaft ist in diesem Zusammenhang auch, dass kein Spezialist erforderlich ist. Der Schnellserviceauftrag kann von jedem Mechaniker ausgeführt werden. Das macht den BMW Schnellservice insbesondere auch für kleinere Betriebe interessant und lohnenswert. Weil sich im Rahmen des Schnellservice der Anteil an Barzahlern erhöht, reduzieren sich gleichzeitig die Außenstände.

Ein anderer finanzieller Vorteil für die Händlerbetriebe ist die Tatsache, dass sich im Rahmen des BMW Schnellservice die Kosten für die Kun-

denmobilität (Ersatzfahrzeug, Hol- und Bring-Service etc.) verringern beziehungsweise entfallen. Gleichzeitig kann der „Zwangsaufenthalt“ des Kunden im Autohaus genutzt werden, um ihm Leistungen und Produkte aus dem Aftersales vorzustellen und somit zusätzliche Umsätze zu generieren.

Der wirtschaftliche Anreiz für den Schnellservice hat indes noch einen weiteren Aspekt. Bedingt durch den technischen Fortschritt hat sich das typische Bild der Serviceaufträge hin zu mehr Kleinaufträgen gewandelt, während sich gleichzeitig die Wartungsintervalle verlängerten – und wie bei CBS (Condition Based Service) individualisierten. Das hat zur Folge, dass es pro Servicekontakt zu einem geringeren Arbeitsaufwand kommt. Vor diesem Hintergrund ist der BMW Schnellservice eine ideale Maßnahme zur Steigerung der Profitabilität – nicht zuletzt auch deshalb, weil freie Anbieter auf dem Servicemarkt ihre Position verbessert haben und ein zunehmend professionelleres Marketing betreiben.

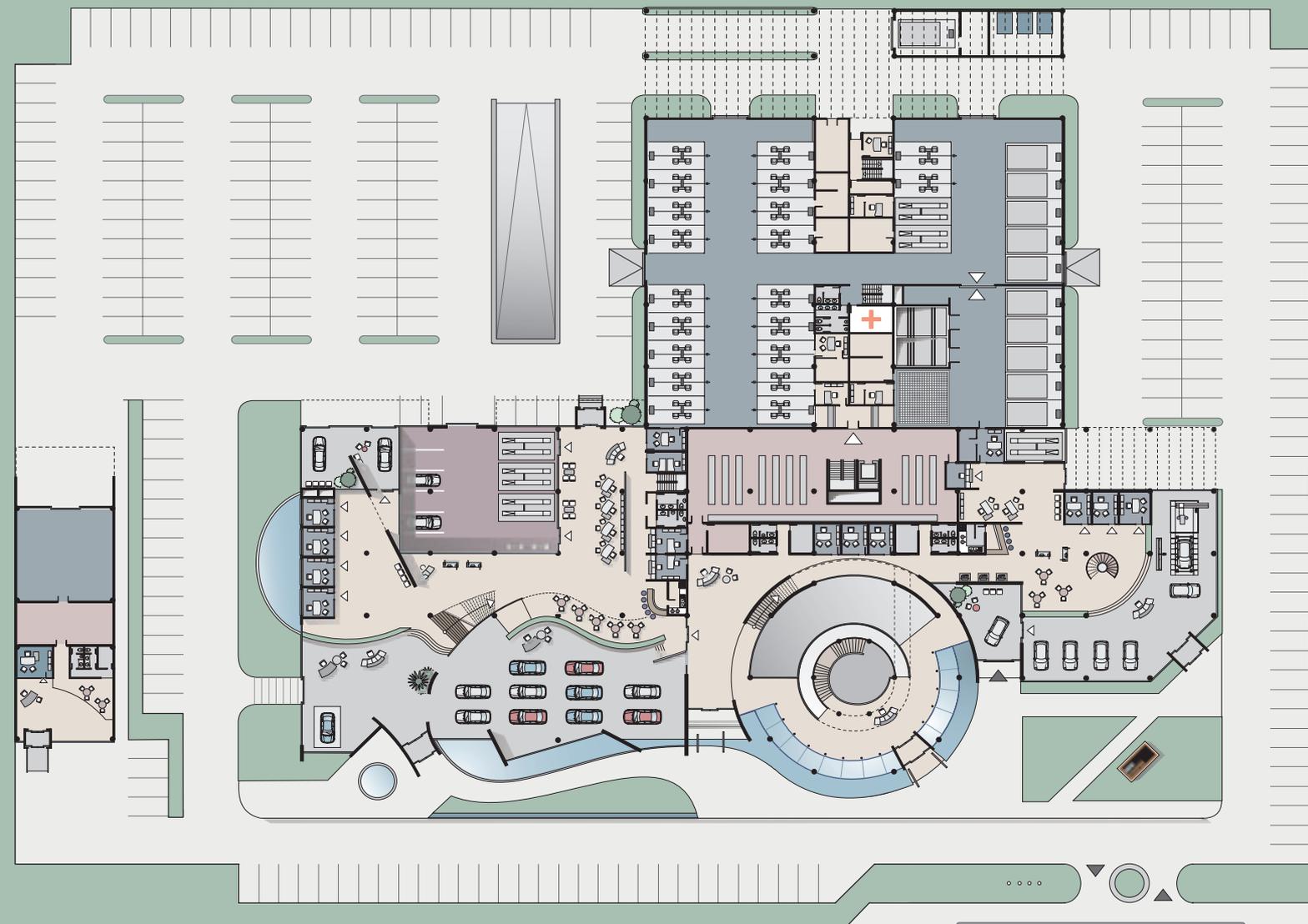
Da sich der BMW Schnellservice sinnvollerweise auf eine Verweildauer des Fahrzeugs von rund einer Stunde beschränken sollte, ergibt sich daraus eine Bruttoarbeitszeit pro Auftrag von rund 10 bis 12 AW. Sollte sich während des Werkstattaufenthaltes der Arbeitsumfang erweitern, wird der Kunde direkt darüber informiert, um gegebenenfalls einen neuen Termin mit ihm abzustimmen.

Tatsächlich liegt ein Großteil aller Werkstattaufenthalte innerhalb dieses Limits. Eine im November 2003 bei einem BMW Händler durchgeführte Analyse ergab, dass von insgesamt 521 Aufträgen 170 in diesem Rahmen blieben. Das entspricht einem Anteil von 32 Prozent. Zudem ergab sich noch ein weiterer interessanter Zusammenhang, der die Kalkulation eines

Schnellservice erleichtert. Werden alle AW-Positionen betrachtet, so zeigt sich, dass etwa die ersten 20 Prozent aller AW-Positionen rund 50 Prozent der Gesamthäufigkeit aller anfallenden Leistungspositionen ausmachen.

Für jeden BMW Händler ist es folglich sinnvoll, zunächst einmal diese Kenngrößen für sich selbst zu ermitteln. Bei Kenntnis der genannten Faktoren lässt sich durch ihre entsprechende Verknüpfung genau das Leistungsprofil ermitteln, das exakt für diesen Betrieb den Schnellservice sinnvoll macht. Zudem sollten aber auch regionale Einflussfaktoren mit berücksichtigt werden.

Weil, wie erwähnt, kein zusätzliches Personal beziehungsweise keine Spezialisten für die Abwicklung des BMW Schnellservice notwendig sind, lässt sich dieser Service ohne großen Aufwand umsetzen. Wegen der kurzen Verweildauer in der Werkstatt lassen sich somit auch „Lücken“ in der Auslastung schließen. Damit bietet der BMW Schnellservice eine hervorragende Möglichkeit, die Kundenzufriedenheit zu steigern, den Premiumanspruch der Marke zu festigen und gleichzeitig die Auslastung und den Deckungsbeitrag der Werkstatt zu erhöhen. ■



Vom ersten Entwurf bis zur Fertigstellung: Die Abteilung Architecture and Workshop Equipment steht bei allen Projekten beratend zur Seite.

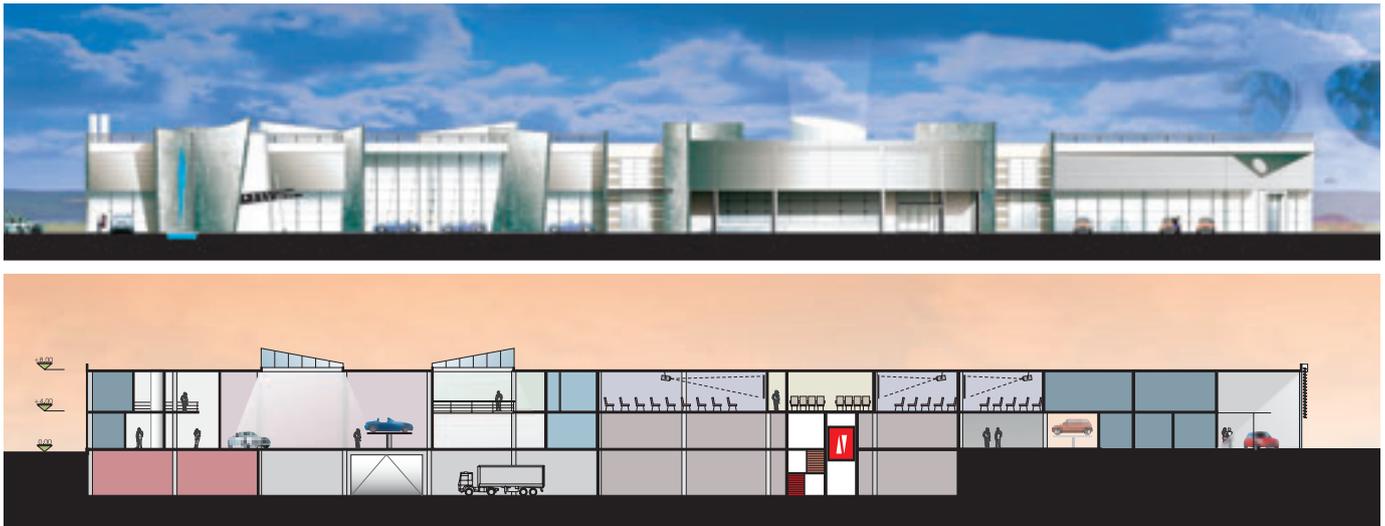
Alles aus einer Hand

Mit dem Architektur- und Werkstattservice der BMW Group werden Investitionen in den Werkstattbetrieb sicherer und effizienter.

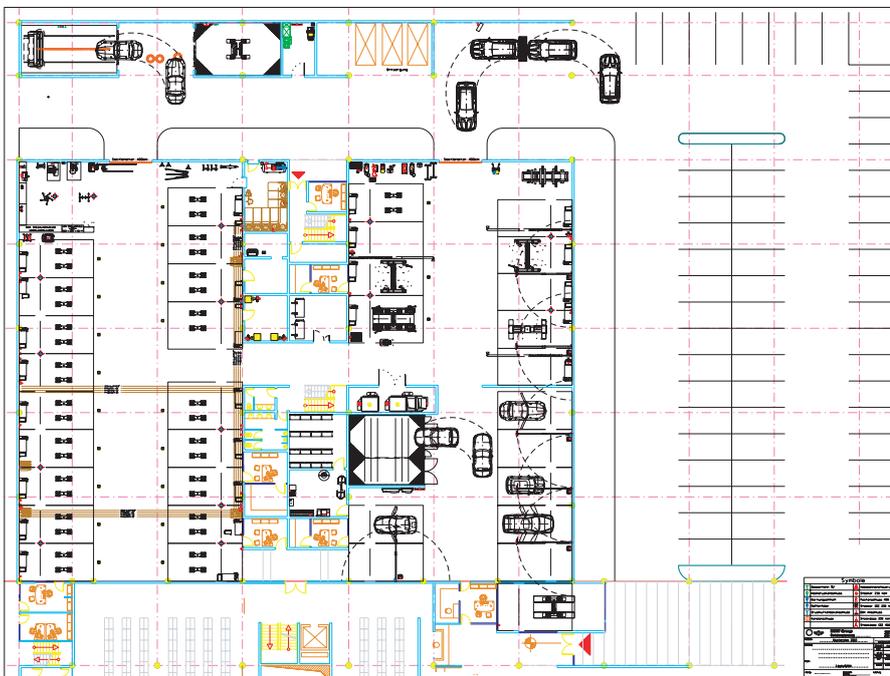
Werterhalt ist etwas, was nicht nur bei Automobilen, sondern auch bei Autohäusern erstrebenswert ist. Gerade wenn es um den Neu- oder Ausbau eines Betriebs und die damit verbundenen Investitionssummen geht, ist Sicherheit gefragt – eine Sicherheit, die der zentrale Service der BMW Group

mit der Abteilung Architecture and Workshop Equipment (Werkstatttechnik) geben kann. Schließlich verfügt kein anderer Werkstattausstatter über das spezifische Instandsetzungswissen der BMW Group. Und niemand kennt die Anforderungen zukünftiger BMW Fahrzeuge besser als der Hersteller.

Von der Planung über den Baubeginn bis hin zur Realisierung eines Investitionsvorhabens können Vertriebsgesellschaften, Importeure und Händlerbetriebe von diesem Wissen profitieren. Die Abteilung Architecture and Workshop Equipment stellt ihre langjährige Erfahrung in über 150 Ländern



Ansprechendes Design außen, optimale Raumnutzung innen: Die Erfahrung der BMW Group kommt den Vertriebsgesellschaften und Händlern zugute.



Individuelle Planung und modernste Diagnosegeräte: Effiziente Arbeitsabläufe und Flexibilität für die Zukunft werden sichergestellt.

zur Verfügung. 20 Mitarbeiter sind mit der Planung von Architekturprojekten, der Erstellung von Spezialwerkzeugen, der Auswahl, Prüfung, Freigabe und dem Vertrieb von Werkstatteinrichtungen beschäftigt. Sie haben im vergangenen Jahr weltweit 73 Bauvorhaben im Gesamtvolumen von rund 70 Millionen Euro betreut und 45 Werkstattplanungen übernommen. Im laufenden Jahr werden es voraussichtlich 70 Werkstattprojekte sein. Ein Schwerpunkt liegt derzeit im nahen und fernen Osten. Der Aufbau des Werkstattnetzes in China ist eine große Aufgabe – auch für Architektur- und insbesondere Werkstattberater.

Eine innovative Fahrzeugtechnik erfordert ein modernes, anforderungsgerechtes Umfeld bei Werkzeug und Werkstatteinrichtung. Bei Neubau, Umbau oder Erweiterung einer Werkstatt müssen zudem verschiedene Normen und CI-Vorgaben berücksichtigt werden. Bei den Entscheidungen über Werkstattgesamgröße, Energieanschlüsse, Verkehrswege oder Verkaufs-

flächenbedarf können die beauftragten Architekten die Beratung durch die Abteilung Architecture and Workshop Equipment in Anspruch nehmen.

Die Werkstatt muss so gestaltet sein, dass effiziente Arbeitsabläufe und ergonomische Arbeitsplätze entstehen. Aber auch die bedarfsgerechte Versorgung mit Elektrizität, Druckluft und Wasser ist Bestandteil der Planungen. Gleiches gilt für die Integration neuer Arbeitsmethoden und technischer Verfahren. Werkstattaufrüstung, Diagnosesysteme und Spezialwerkzeuge

Sicherheit für den Betrieb: Bevor neue Maschinen und Werkzeuge von BMW freigegeben und angeboten werden, wird ihre Qualität und Effizienz geprüft. Neue Spezialwerkzeuge werden nur entwickelt, wenn es nicht vermeidbar ist.



müssen in ein Gesamtkonzept mit Langzeitcharakter eingebettet sein. Nur so ist langfristig die Rentabilität einer Werkstatt sichergestellt.

Das Angebotssortiment der Abteilung Architecture and Workshop Equipment umfasst rund 1900 verschiedene Werkzeuge und Geräte. Die von der BMW Group freigegebenen Produkte und Geräte basieren auf einer engen Zusammenarbeit mit den Herstellern und bieten ein durchgängiges System an Arbeitsmitteln. Vor einer Verkaufsfreigabe müssen wesentliche Grundanforderungen erfüllt sein. Dazu zählt die Funktionssicherheit, eine hohe definierte Produktqualität, ein durchgängig

weltweiter Service sowie ein optimales Preis-Leistungs-Verhältnis. Etwa 80 Prozent des gesamten Angebots sind nicht baugleich mit gleichnamigen Produkten der jeweiligen Lieferanten. Stattdessen besitzen diese Geräte eine BMW spezifische Auslegung.

Vor der Entscheidung, ein neues Spezialwerkzeug einzuführen, wird das bestehende Sortiment überprüft. Nur wenn die Nutzung bestehender Spezialwerkzeuge nicht möglich ist, werden neue Geräte entwickelt. Auf diese Weise erspart die BMW Group dem Handel unnötige Kosten. Deshalb werden noch heute Werkzeuge eingesetzt, die für die legendäre Baureihe 02 entwickelt wurden. Dieses Ergänzungskonzept ist entscheidend für die geringe Zahl neuer Spezialwerkzeuge.

Das gesamte Produktangebot steht als CD-Werkstatteinrichtungskatalog (WEP) zur Verfügung. Die CD kann auf dem gleichen Weg wie die KSD-CD abgerufen werden. Ansprechpartner für alle Einrichtungsfragen ist grundsätzlich die zuständige Vertriebsgesellschaft. Die Ausnahme ist Deutschland: Hier arbeitet die Abteilung Architecture and Workshop Equipment direkt mit dem Handel zusammen. ■



Programmieren mit Progman

Mit Progman führt die BMW Group ein leistungsfähiges System zur gleichzeitigen Programmierung von mindestens fünf Fahrzeugen ein.

Das neue System Progman ist im zweiten Halbjahr 2004 über ein Update der Software Service Station (SSS) für alle Fahrzeuge ab der Baureihe E31 einsetzbar. Auch MINI Fahrzeuge und die neuen Modelle von Rolls-Royce können mit Progman auf den jeweils neuesten Datenstand gebracht werden.

Vor dem Hintergrund von bald vier Millionen programmierfähigen Fahrzeugen in der weltweiten Handelsorganisation bedeutet das deutlich mehr Effizienz – sowohl in der Programmierung selbst als auch in der Organisation der Werkstattabläufe. Progman zeigt auf einen Blick an, welche Fahrzeuge gerade programmiert werden, wie weit die Updates fortgeschritten sind und wann der nächste manuelle Eingriff erforderlich ist. Über ein frei wählbares Textfeld können die Fahrzeuge individuell und übersichtlich einzelnen Programmiersitzungen zugeordnet werden.

Neben einer gesteigerten Effizienz und Übersichtlichkeit wird Progman

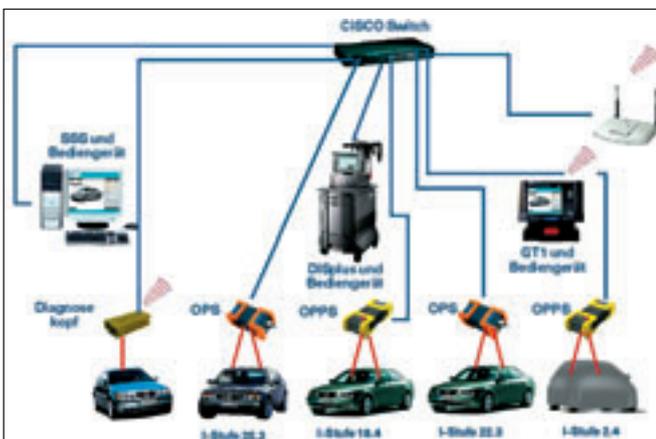
auch die Abläufe in der Werkstatt deutlich verbessern. Teile der heutigen Service-Funktionen aus der Diagnose, die zur Vor- oder Nachbereitung der Programmierung notwendig sind, werden in Progman integriert. Im Zusammenhang mit der SSS wird Progman künftig das einzige Tool zur Programmierung in den Vertriebsgesellschaften und der Handelsorganisation sein.

Die Diagnosesysteme GT1 und DISplus werden mit der Einführung von Progman nicht mehr lokal über die Applikationen CIP (Codierung-Individualisierung-Programmierung) und SGC (Steuergeräte-Codierung) verfügen. Eine Programmierung mit diesen beiden Systemen allein ist damit nicht mehr möglich. Über das Werkstattnetz und in Verbindung mit der SSS und Progman können GT1 und DISplus aber weiterhin als Bediengeräte für Programmiersitzungen genutzt werden. Damit werden die Diagnosesysteme spürbar von der Programmierung entlastet.

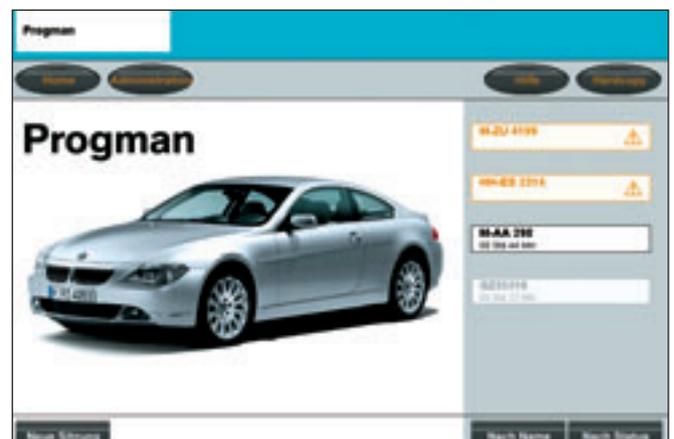
Die Folge ist deutlich mehr Flexibilität in den Werkstattabläufen: GT1 und

DISplus können für die Diagnose von Fahrzeugen genutzt werden, während mit der SSS und Progman nun ein eigenes System für die Programmierung zur Verfügung steht. Progman ermöglicht damit eine effiziente, flexible und kostengünstige Fahrzeugprogrammierung. Dadurch kann der Werkstattaufenthalt der Fahrzeuge deutlich optimiert werden, was einen wichtigen Beitrag zur weiteren Steigerung der Kundenzufriedenheit bedeutet.

Mit der Einführung von Progman sind für die Vertriebsgesellschaften und die Handelsorganisation keine zusätzlichen Kosten verbunden. Die neue Progman Basis-CD und die bekannte CIP-DVD werden im Rahmen der Medienpauschale versandt, die SSS ist zusammen mit dem Diagnosekopf und dem OP(P)S bereits verfügbar. ■



Effizient: Mit Progman können fünf Fahrzeuge gleichzeitig programmiert werden.



Übersichtlich: Menüsteuerung für Programmiersitzungen.

SAM auch über Internet

Das Service Annahme Modul SAM greift ab August erstmalig über Internet auf zentral verwaltete Daten zu. Der Pilotmarkt für die neue Funktion ist die Schweiz. Dazu nutzt die Applikation das Portal S-Gate, das sich an Händler und Importeure richtet. Bis Ende 2004 soll auch Spanien zentral gehaltene Daten wie Technische Aktionen (TA) oder Informationen aus dem Fahrzeugbeschreibungsmodul (FBM) online abrufen können. Weitere Märkte folgen.

Mit der Einführung von S-Gate wird das Extranet der BMW Group nach und nach abgelöst. Für die Märkte ist die Internet-Verbindung zu zentral gehaltenen Daten über S-Gate deutlich kostengünstiger als die bisherige Extranet-Leitung. Zudem können auch die Märkte, die nicht an das Extranet angebunden waren, mit S-Gate künftig online auf SAM zugreifen.

Mit der Verfügbarkeit von SAM über S-Gate sind die Sicherheitsanforderungen an die Applikation gestiegen. Für den Nutzer macht sich das dadurch bemerkbar, dass er sich künftig mit User-ID und Passwort authentifizieren muss, bevor er SAM nutzen kann. ■

Schnelle Updates – auch ohne JETstream

Der Download aktueller Software-Updates für Diagnose- und Programmiersysteme in der Werkstatt ist künftig auch für die Märkte möglich, die noch nicht an JETstream angebunden sind. Vertriebsgesellschaften und -regionen können über das Intranet unter <http://jetstream.al.group-net.de/SWUpdate> auf die JETstream Management Console zugreifen und von dort Daten-Updates als ISO-Image herunterladen. Diese Images lassen sich auf CD oder DVD brennen und können dann an die Händler verteilt werden.

Daten-Updates sind damit für die Märkte ohne JETstream-Anbindung deutlich schneller und bequemer verfügbar. Dabei wird die neue Funktion des Image Builders den gewohnten Distributionsprozess der CDs und DVDs nicht ersetzen, sondern um eine wichtige Komponente erweitern: Neben dem regelmäßigen Versand vollständiger Software-Pakete per CD oder DVD sind nun auch einzelne Updates online verfügbar. Bis zur geplanten Einführung des iServer im Jahr 2005 bringt das deutlich verbesserte Möglichkeiten zum Beispiel bei der Programmierung und Codierung von Fahrzeug-Steuergeräten.

Die neue Funktion ist mit der DIS-CD 38 seit Juni 2004 verfügbar. Voraussetzung für die Nutzung ist ein CD- bzw. DVD-Brenner in der Vertriebsgesellschaft oder Vertriebsregion. Märkte, die bereits an JETstream angeschlossen sind, können den Image Builder schon jetzt einsetzen. Das kann vor allem dann von Vorteil sein, wenn besonders volumenstarke Datenpakete zur Übertragung anstehen, deren Download möglicherweise mehrere Nächte in Anspruch nehmen würde. In einem solchen Fall ist ein einmaliger Download aus der

JETstream Management Console mit anschließender Erzeugung und Distribution der CDs deutlich effektiver.

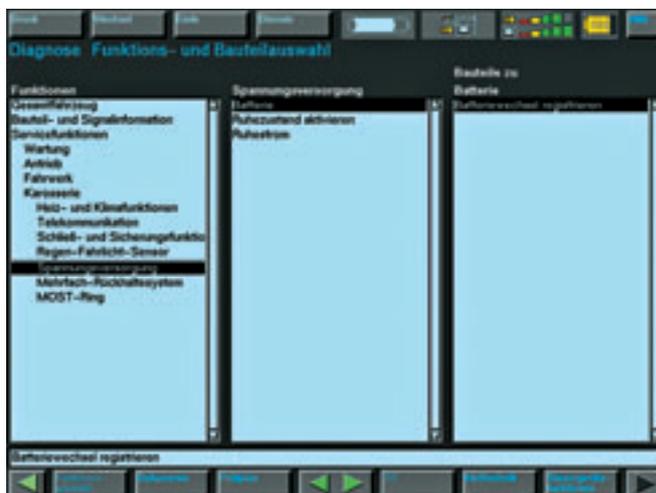
Bislang sind folgende Märkte an JETstream angeschlossen: Deutschland, Großbritannien, USA, Japan, Österreich, Schweiz, Frankreich, Belgien, Niederlande, Italien, Spanien, Schweden und Kanada. ■

Batterietausch muss registriert werden

Aufgrund der gestiegenen Anforderungen an die Energieversorgung überwacht in der neuen BMW Fahrzeuggeneration ein Powermanagementsystem pausenlos den Zustand der Starterbatterie. Über die aktuelle Batteriespannung und -temperatur sowie den Lade- bzw. Entladestrom wird sowohl der Verschleißgrad der Batterie als auch der Ladezustand ermittelt.

Mit dem Job „Batterietausch registrieren“ wird über den DIS-Tester das Powermanagementsystem über einen Tausch der Fahrzeugbatterie informiert. Das ist zwingend nötig, damit anschließend alle Berechnungen auch auf der Basis einer neuwertigen Batterie ausgeführt werden. Wird diese Registrierung am DIS-Tester nicht durchgeführt, kann das eingeschränkte Fahrzeugfunktionen und Kundenbeanstandungen zur Folge haben. So kann es vorkommen, dass beispielsweise die Check-Control-Meldung „Batterie nachladen“ weiterhin erscheint, obwohl eine längere Fahrtstrecke zurückgelegt wurde. Zudem ist es möglich, dass Heizsysteme unter Umständen über das Powermanagement-System ihre Leistung reduzieren, da das Steuergerät noch die Werte der gealterten Batterie gespeichert hat. Der Kunde führt das jedoch womöglich auf einen Defekt der Sitz- oder Heckscheibenheizung zurück.

Aus diesen Gründen ist es unbedingt nötig, nach jedem Wechsel der Starterbatterie über den DIS-Tester den Job „Batterietausch registrieren“ durchzuführen. ■



Batterietausch: Das Powermanagement-System muss informiert werden.

Support zentral gesteuert

Derzeit wird der Support der elektronischen Werkstattssysteme überwiegend durch regionale Hotline-Center der Firma Siemens geleistet. Aufgrund einer fehlenden zentralen Datenbank und unterschiedlichen Wissensständen in den Märkten kommt es zu Qualitätsunterschieden im Support. Das soll durch neue Abläufe für den Hotline-Betrieb, durch eine Datenbank und eine straffe Logistik verbessert werden. Tauschteile für defekte Diagnose- und Programmiersysteme werden künftig an drei zentralen Orten in Europa, Asien und den USA vorgehalten und stehen damit gesichert zur Verfügung.

Die Neuerung umfasst die Testgeräte DISplus und GT1 mit MIB, den Programmierplatz SSS, die Fahrzeug Interfaces OPDS und OPS, den Diagnosekopf sowie die Fahrzeugverbindungskabel. Bei den Software-Applikationen werden unter anderem DIS, TIS und Progman unterstützt.

Service-Mitarbeiter erhalten damit eine qualitativ hochwertige, auf zentral verwalteten Daten basierende Beratung. Defekte Geräte werden zeitnah ersetzt. Durch das neue Support-Konzept können ab der Einführung von Progman im Oktober 2004 die Abläufe in der Werkstatt weiter verbessert und die Kundenzufriedenheit erhöht werden. ■

Inspektionsblätter auf der KSD-CD

Derzeit gibt es innerhalb der BMW Group zwei Arten von Inspektionsblättern: Statische Inspektionsblätter auf Grundlage der Service-Intervallanzeige (SIA) und dynamische Inspektionsblätter auf Grundlage des Condition Based Service (CBS).

Die Umfänge dieser beiden Inspektionsblätter und Inspektionsdaten werden auf unterschiedlichen CDs an die Handelsorganisation verschickt: Die SIA-Inspektionsblätter sind auf der



Im KSD integriert: Der Punkt „Wartung“ umfasst die statischen Inspektionsblätter.

TIS-CD (Technisches Informationssystem) publiziert, die CBS-Inspektionsblätter auf der KSD-CD (Kaufmännische Service Daten), die über SAM (Service Annahme Modul) ausgedruckt werden.

Beide Inspektionsblätter-Daten werden im Juli 2004 erstmals zusammen auf der KSD-CD publiziert. Dafür wurden die Umfänge der Statischen Inspektionsblätter in die Hauptmaske der KSD-CD unter dem Begriff „Wartung“ integriert. In diesem Zusammenhang wurden das Erscheinungsbild der Startmaske und die jeweiligen Anzeigemasken neu gestaltet: Navigationszeile, Einteilung und Farbgebung wurden angepasst, während die Funktionalität in vollem Umfang erhalten blieb.

Die neue Schaltfläche „Wartung“ zeigt fahrzeugbezogen die hinterlegten Wartungsumfänge an und bietet dazu eine entsprechende Druckfunktion. Allerdings wird diese Schaltfläche erst nach Eingabe einer Fahrgestellnummer oder eines Typschlüssels aktiviert.

Die Eingabe einer Fahrgestellnummer identifiziert das Fahrzeug eindeutig und zeigt die Wartungsumfänge dem Baujahr entsprechend an. Dagegen kann die Eingabe eines Typschlüssels zur Anzeige unterschiedlicher Baustände für die jeweiligen Wartungsthemen führen. In diesem Fall ist eine manuelle Festlegung des Baustandes für das Fahrzeug erforderlich, damit der richtige Arbeitsumfang angezeigt wird. Das ausgewählte Wartungsthema wird inklusive des hinterlegten Service-Zertifikats ausgedruckt. Dabei kann erstmals auch für MINI-Fahrzeuge ein spezifisches Zertifikat erstellt werden.

Durch diese Publikationsänderung der Inspektionsblätter werden die Abläufe in der Service-Aannahme und der Werkstatt deutlich effizienter: Der Service Berater kann gleich an seinem PC ein fertiges Inspektionsblatt ausdrucken und dem Arbeitsauftrag hinzufügen. Das bedeutet eine spürbare Arbeitsentlastung für den Werkstattmitarbeiter. ■

Quiz-Auflösung von Seite 15

Nähere Informationen im TIS unter:

- | | | |
|-----|------------|----------------------|
| 1. | A, B | SI Technik 610704103 |
| 2. | B | SI Technik 650404099 |
| 3. | A | SI Technik 610604096 |
| 4. | A | SI Technik 610304092 |
| 5. | C, D | SI Technik 610303019 |
| 6. | C | SI Technik 610204091 |
| 7. | E | SI Technik 000504082 |
| 8. | C | SI Technik 620104074 |
| 9. | A, B | SI Technik 110104068 |
| 10. | C | SI Technik 650604101 |
| 11. | A, B, C, D | SI Technik 000104070 |
| 12. | B, C | SI Technik 660404093 |

Elektronische Reparaturanleitungen jetzt auch für E28, E30 und E34

Das Zeitalter der Mikrofilme neigt sich endgültig dem Ende zu: Auch für die Baureihen E28, E34 (5er) und E30 (3er) sind Reparaturanleitungen und deren Baugruppen nun elektronisch verfügbar. Gemeinsam mit technischen Daten und Drehmomenten können diese Informationen jetzt über CD abgerufen werden. Damit ist die Umstellung der Reparaturanleitungen von Mikrofilmen auf CD für alle Baureihen, deren Produktionsende nicht länger als 15 Jahre zurückliegt, nun abgeschlossen. Die Modelle jenseits der 15-Jahres-Grenze werden von der Sparte Tradition betreut – ebenso wie Baureihen, von denen weniger als 100 000 Einheiten auf dem Markt sind.

Die CDs werden den Vertriebsgesellschaften und der Handelsorganisation in vier Sprachen angeboten: Deutsch, Englisch, Französisch und Spanisch. Eine CD enthält die Informationen von vier Mikrofilmen in jeweils zwei Sprachen. Damit ist ein deutlich effektiveres Arbeiten möglich, da die gesuchten Informationen schnell und übersichtlich zur Verfügung stehen – ein häufiger Wechsel von Mikrofilmen im Lesegerät entfällt, da die Informationen aufwändig verlinkt sind. Auch die Aufbewahrung von CDs ist deutlich komfortabler als das Archivieren von Mikrofilmen. ■



Jetzt auch für ältere Baureihen verfügbar: Reparaturanleitungen auf CD.

Diagnose-News

Neuausrichtung MOST-Diagnose

Die Diagnose des MOST-Systems wird optimiert. Ab der CD38 wird es wichtige Änderungen geben. So erfolgt die Darstellung der zwei wahrscheinlichsten Fehlerursachen mit einer „Sternchen“-Gewichtung (*... *****) wie bei CAN/byteflight. Der Diagnosealgorithmus wurde zusätzlich optimiert. Die Anzeige des „X“ im Kurztest erfolgt nur, wenn das Testmodul ein brauchbares Ergebnis liefern kann. Neu ist auch, dass Fehlereinträge, die in der Werkstatt und bei der Auslieferung entstanden sind, ausgeblendet werden. Es werden nur noch Fehlereinträge ausgewertet, die mindestens 16 Kilometer „alt“ sind und deren km-Stand größer als 50 Kilometer ist. ■

„Sternchenbewertung“ bei Systemdiagnosen

Bei den Systemdiagnose-Testmodulen für Energiediagnose, CAN/byteflight und MOST werden alle systemrelevanten Fehler aus allen betroffenen Steuergeräten ausgelesen und gesamt betrachtet. Je nach Anzahl und Qualität der Fehler und darin möglicherweise enthaltener Widersprüche ist das Ergebnis mehr oder weniger aussagekräftig.

Die Qualität dieses Ergebnisses wird in den Testmodulen mit einer Bewertung von „*“ bis „*****“ versehen. Ein Ergebnis mit einer Bewertung von „*****“ hat eine sehr hohe Aussagekraft. Das angegebene Ergebnis ist also mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit richtig. Hat ein Ergebnis nur ein „Sternchen“, so kann es nur als Hinweis auf eine mögliche Fehlerursache verstanden werden. Es besteht eine nicht zu vernachlässigende Wahrscheinlichkeit, dass die Aussage falsch ist. ■



Diagnose des Partikelfilters

Seit März 2004 sind die Modelle 525d und 530d (Motor M57TÜ) der Baureihe E60 in fast allen Ländervarianten mit einem Partikelfiltersystem ausgestattet und erfüllen somit die Abgasnorm EU4 (siehe S. 4 in dieser Ausgabe). Das Partikelfiltersystem besteht im Wesentlichen aus zwei Abgastemperatursensoren, einem Abgasgegendrucksensor, einer Drosselklappe und dem Partikelfilter selbst. Die Drosselklappe dient zur Erhöhung der Abgastemperatur durch Drosselung der vom Motor angesaugten und vorverdichteten Luft. Die Erhöhung der Abgastemperatur ist zur Regeneration des Partikelfilters durch Freibrennen notwendig.

Zur Prüfung und Fehlerbeseitigung des Systems sind in DIS bzw. GT1 vier Testmodule vorhanden:

1. Im Testmodul „Abgastemperatursensoren“ erfolgt eine Prüfung der Abgastemperatursensoren über eine Plausibilitätsprüfung der Temperatur.

2. Im Testmodul „Partikelfiltersystem“ werden allgemeine Prüfungen des Partikelfilters mit Hinweisen zur Sichtprüfung und Abgasgegendruckprüfung durchgeführt.

3. Im Testmodul „Abgasgegendrucksensor“ findet eine Dynamikprüfung des Abgasgegendrucksensors und eine Abgasgegendruckprüfung statt. Die Abgasgegendruckprüfung muss durchgeführt werden, wenn der Kunde mangelnde Leistung beanstandet. Im Rahmen der Abgasgegendruckprüfung werden die Istwerte des Abgasgegendrucksensors bei drei verschiedenen Drehzahlen ausgelesen (Leerlauf, 2000 U/min, 4000 U/min). Sie können mit den angezeigten Sollwerten verglichen und bewertet werden.

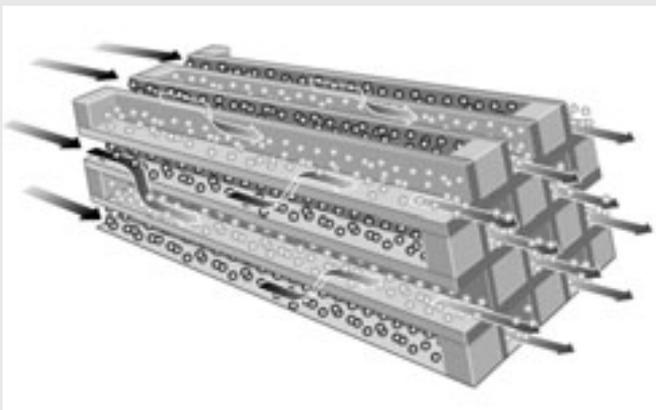
Wenn die ausgelesenen Abgasgegendruckwerte über den Sollwerten liegen, muss in jedem Fall versucht werden, den Partikelfilter freizubrennen, da dieser durch ein sehr ungünstiges Fahrprofil (zum Beispiel Kurzstreckenfahrten bei sehr niedrigen Außentemperaturen) verstopfen kann. Zur Zeit gibt es noch keine Möglichkeit, das Freibrennen des Partikelfilters automatisch mit dem Diagnosesystem durchzuführen. Diese Funktion wird in etwa einem Jahr zur Verfügung stehen. Bis dahin kann ein Freibrennen des Partikelfilters nur durch eine

mindestens 30-minütige Überland- oder Autobahnfahrt erreicht werden.

4. Das Testmodul „Drosselklappe“ besteht aus einer Funktionsprüfung, in der die Drosselklappe abwechselnd vollständig geöffnet und geschlossen wird. Bei der Prüfung im offenen Zustand wird die Drosselklappe 15 Sekunden lang angesteuert (Drosselklappe öffnen), bei einer fehlerhaften Drosselklappe erfolgt daraufhin ein Fehlerspeichereintrag auf Grund von Regelabweichungen. Bei der Prüfung im geschlossenen Zustand wird die Drosselklappe im geregelten Bereich (Tastverhältnis 93 %) und im unregulierten Bereich (Tastverhältnis 96 %) angesteuert. Der Verstellweg innerhalb der beiden Bereiche darf den Wert von 2,5 mm am Umfang nicht überschreiten. Beim zweiten Teil der Prüfung im geschlossenen Zustand erfolgt eine 15-sekündige Ansteuerung in Richtung „Drosselklappe schließen“. Bei Regelabweichungen wird ein Fehler gespeichert.

Zusätzlich steht die Servicefunktion „Tausch Partikelfilter“ zur Verfügung: Diese Servicefunktion muss durchgeführt werden, wenn der Partikelfilter erneuert wird. Mit der Servicefunktion werden verschiedene Parameter im DDE-Steuergerät auf einen Standardwert zurückgesetzt.

Die Testmodule finden sich ab der CD37 unter den Menüpunkten „Antrieb / Diesel Elektronik / Partikelfiltersystem“ und „Antrieb / Diesel Elektronik / Luftmassensystem / Drosselklappe“. Die Servicefunktion „Tausch Partikelfilter“ findet sich unter „Servicefunktionen / Antrieb / Diesel Elektronik / Tausch Partikelfilter“.



Partikelfilter: Der Keramikmonolith kann bei Extrembedingungen verstopfen.

Wellness für BMW Automobile

Mit Spa von BMW können Händler zusätzliche Potenziale ausschöpfen und Premium Service bieten.

Spa. Ein Wort das Assoziationen weckt. Zum einen mit dem gleichnamigen belgischen Badeort, der auch Austragungsort des Formel 1 Grand Prix von Belgien ist. Zum anderen mit dem gleich lautenden internationalen Begriff für erlebnisorientierte Kur- und Bäderkultur – und damit für Fitness, Entspannung und Wohlbefinden.

Tatsächlich haben auch beide Gedanken mit dem neuen Angebot für den Servicebereich zu tun: Spa von BMW – Wellness für Ihr Automobil ist Pflege für BMW Kundenfahrzeuge auf erstklassigem Niveau. Das neue Dienstleistungsangebot spiegelt den hohen Premiumanspruch von BMW ideal wider. Es schafft einen weiteren Kontakt mit dem Kunden, schöpft wichtige Cross-Selling-Potenziale aus und hilft, den Umsatz im Aftersales zu steigern.

Spa von BMW wird mit zwei Leistungsumfängen angeboten, dem Komfort und Exklusiv Spa Paket. Grundsätzlich können die Leistungen im Detail von Markt zu Markt variieren. Ebenso handelt es sich bei den Preisangaben um unverbindliche Empfehlungen. Außerdem können auch modellspezifische Differenzierungen vorgenommen werden. So könnte das Pflegeprogramm für einen BMW 3er Compact günstiger sein als für einen BMW 7er. Demnach handelt es sich bei den nachfolgend beschriebenen Leistungspaketen um Vorschläge.

Das Komfort Spa Paket umfasst Fahrzeugwäsche mit Aktivschaum und Glanzrocknung, Reinigung des Innenraums,

Scheibenreinigung innen und außen sowie Versiegelung, Reinigung und Pflege der Instrumententafel, Reinigung der Türholme, Fleckentfernung auf Polstern und Himmel, Reinigung der Türen- und Säulenverkleidungen sowie Reinigung und Pflege des Teppichbodens. Das Exklusiv Spa Paket bietet zusätzlich zu den oben genannten Leistungen auch Felgenreinigung, Reinigung des Motorraums sowie Handpolitur.

Für das Fahrzeugpflegeprogramm wird empfohlen, Original BMW CareProducts einzusetzen, da diese im Labor geprüft und speziell auf die hochwertigen Materialien abgestimmt und für den Kunden Ausdruck von Qualität sind. Jedem BMW Fahrer kann Spa von BMW für sein eigenes Automobil oder als Geschenkgutschein angeboten werden. Der Händler kann das Pflegeprogramm aber auch als Geschenk für seine Kunden zu den verschiedensten Anlässen einsetzen.

Spa von BMW positioniert das Pflege-Leistungsangebot beim BMW Partner attraktiv und aufmerksamkeitswirksam für den Kunden und unterstreicht den Premiumanspruch des Aftersales. Zur professionellen und aktiven Vermarktung steht ein kompletter Baukasten an Kommunikationsmitteln für den Point-of-Sale und zur Direktansprache des Kunden bereit. ■



Exklusiv: Mit der Geschenkbox ist Spa von BMW ein repräsentatives Präsent für viele Gelegenheiten.



Training für ETK

Mit der Umstellung des „Group ETK“ auf „ETK“ bietet BMW umfassende Schulungsmaßnahmen an.

Bereits in der letzten Ausgabe des BMW Aftersales Magazins wurde darauf hingewiesen, dass die Neugestaltung des ETK nahezu abgeschlossen ist. Zum Abschluss der dritten Leistungsstufe des Projekts „WebETK“ findet damit der angesprochene Software-Wechsel von „GroupETK“ auf „ETK“ statt.

In diesem Zusammenhang bietet BMW umfassende Schulungsmaßnahmen an, um das Werkzeug ETK richtig auszunutzen und um insbesondere mit den neuen Leistungsumfängen vertraut zu machen.

Basis für sämtliche Trainingsmaßnahmen ist ein SIP (Schulungs- und Informationsprogramm). Es wird mit der Erstausslieferung des neuen ETK als CD zur Verfügung gestellt (vorläufiger Stand bei Redaktionsschluss: viertes Quartal 2004). Später kann das SIP auch unter „Technischer Literatur“ im ETK nachbestellt werden.

Um das interaktive SIP zu nutzen, wird ein PC-Arbeitsplatz (empfohlen wird ein eigener Trainings-PC) benötigt, an dem sowohl der ETK als auch das SIP gleichzeitig installiert sind. Dabei steht das SIP in allen 15 Sprachen des ETK zur Verfügung. Das Training gliedert sich in zwei Teile. Zum einen in die Installation und die Administration des ETK (AU1 – Betrieb des ETK). Dieser Teil ist vorrangig für die ETK Administratoren

bestimmt. Zum anderen in die Bedienung und Funktionalitäten des ETK (AU2 – Anwendung des ETK).

Nach erfolgreicher Absolvierung des „SIP ETK“ wird analog anderer SIP von BMW ein Zertifikat erstellt. Dieses ist die zwingende Voraussetzung, um an einem Präsenztraining („F2F ETK“) teilzunehmen. Das Präsenztraining widmet sich ausschließlich Spezialfällen aus den Themen „Administration/Support“, „Anwendung“ und „Teiletechnik“ und ist nicht als Einzeltrainingsmaßnahme, sondern aufbauend auf die Inhalte des „SIP ETK“ als Trainingskomplettierung für den ETK zu sehen. Die Buchung und Durchführung des „F2F ETK“ wird durch die Trainingsmanager im Markt koordiniert. Im August 2004 wird es eine Informationsveranstaltung für die Trainingsmanager aller Märkte geben, in deren Rahmen auch auf das ETK Training eingegangen wird. ■



Training zum Online-Werkzeug: Für den neuen ETK wird es eine umfassende SIP geben – voraussichtlich ab dem 4. Quartal 2004.

Kompakt im Auftritt, riesig beim Zubehör

Auch für den neuen BMW 1er gibt es ein großes Sortiment an Original BMW Zubehör.

Zeitgleich mit der Markteinführung des neuen 1er bietet BMW ein umfangreiches Spektrum an Original Zubehör an. Es umfasst nützliche genauso wie design- und dynamikorientierte Produkte und bietet die Möglichkeit, jeden 1er nach den ganz persönlichen Kundenwünschen zu gestalten.

Wie bei Original BMW Zubehör üblich, entsprechen alle Teile den höchsten Qualitätsansprüchen und wurden in aufwändigen Prüfverfahren auf den Einsatz getestet. Damit ist gewährleistet, dass auch das Original BMW Zubehör der Premiumphilosophie der BMW Group entspricht.

Das einmal mehr augenscheinlichste Individualisierungszubehör ist auch für den E87 das Aerodynamikpaket. Es stellt eine konsequente Fortsetzung des sportlichen Designs des 1er dar und ist quasi das i-Tüpfelchen auf dem dynamischen Styling des neuen BMW. Das Paket umfasst eine Front- und Heckschürze sowie einen Dachkantenspoiler, die alle zusammen den kraftvollen Auftritt des BMW 1er betonen. Dieser kann durch Leichtmetallräder noch zusätzlich unterstrichen werden.

Die Auswahl ist mit unterschiedlichen Größen und verschiedenen Designs sehr umfassend. Highlight unter den Leichtmetallrädern sind die 18 Zoll großen Versionen, die um einen Zoll größer sind als die ab Werk lieferbaren. Ihre Stylings

heißen 179, 180, 181 sowie 182. Weitere Möglichkeiten für eine von außen sichtbare Individualisierung sind die Heckleuchten „Black Line“. Sie wirken durch ihre feine Grautönung und der damit einhergehenden Abdunklung besonders sportlich. Diesen Eindruck hinterlassen auch die Auspuffrohre des E87, die wahlweise mit Chromblenden oder einem Sport-Nachschalldämpfer veredelt werden können. Dieser wirkt nicht nur durch seine hochglanzpolierten Endrohre aus Edelstahl attraktiv, sondern er verstärkt auch den kraftvollen Sound des BMW 1er.

Individualität ist auch im Innenraum Trumpf. So lassen sich die Dekorblenden für die Mittelkonsole, die Instrumententafel sowie die Türgriffblenden vorne und hinten auf den persönlichen Geschmack abstimmen. Zur Auswahl stehen hier Einsätze in Titan matt, Aluminium Kodiaksilber oder in Gomeraschwarz. Zudem können das serienmäßige Lenkrad und der Handbremsgriff gegen ein Sportlenkrad in Leder beziehungsweise gegen einen Griff aus Leder getauscht werden. Noch exklusiver ist der Auftritt mit Senn-Esche. Dabei können



Dynamisch im Auftritt: Das Aerodynamikpaket, bestehend aus Frontspoiler, Heckschürze und Dachkantenspoiler, sowie die großen Leichtmetallräder unterstreichen den sportlichen Charakter des E87.



sowohl die oben genannten Dekorblenden als auch der Schaltknopf (bei Automatikfahrzeugen: der Wählhebelgriff) sowie der Handbremsgriff gegen die entsprechende Ausführung in Senn-Esche getauscht werden.

Eine ganz andere Möglichkeit, den 1er persönlich abzustimmen, ist der Einsatz von beleuchteten Türeinstiegsleisten. Diese sind aus Edelstahl gefertigt und tragen den BMW Schriftzug, der bei Tageslicht in Chromoptik erscheint. Bei beginnender Dämmerung wird die dezente Beleuchtung des Schriftzugs sichtbar. Ein betont sportliches Detail ist die Pedalerie in griffiger Aluoberfläche, die um eine Fußstütze in gleicher Anmutung ergänzt werden kann.

Ein besonders nützliches Original BMW Zubehör für den Innenraum ist der Sonnenschutz für Heck- und Seitenscheiben. Durch spezielle Halterungen kann er schnell und einfach angebracht oder demontiert werden. Wird er nicht gebraucht, kann er platzsparend in den mitgelieferten Taschen verstaut werden. Praktisch sind überdies die optionalen Getränkehalterungen für die Mittelkonsole und die Armlehne im Fond sowie die schwenkbare Halogen-Leseleuchte für die Mittelkonsole.

Auch im Bereich Elektronik kommen BMW 1er Kunden nicht zu kurz. Neben den ab Werk angebotenen Lösungen für die mobile Telekommunikation stehen auch Freisprechanlagen zur Nachrüstung bereit. Ein anderes wichtiges Zubehör sind die digitalen Straßenkarten für Fahrzeuge mit Navigationssystem. Auch wenn ab Werk ein Kartensatz mitgeliefert wird, ist die Aktualisierung eine wichtige Voraussetzung für die perfekte Arbeit des Navigationssystems. Überdies können Kunden auch auf länderspezifisches Kartenmaterial zugreifen. Zudem kann in den Fällen, in denen das Fahrzeug als Firmenwagen eingesetzt wird, das elektronische Fahrtenbuch zur Nachrüstung genutzt werden.

Ganz auf der Höhe der Zeit ist der BMW 1er bei den Rangier- und Sicherheitshilfen. So kann der E87 auch mit einer Front- und/oder Rückfahrkamera nachgerüstet werden. Die Bilder der Kamera werden beim Rückwärtsfahren automatisch und beim langsamen Vorwärtsfahren oder Stehen auf Knopfdruck auf einen Monitor übertragen. Damit lässt sich nicht nur

millimetergenau rangieren, sondern in jeder Situation der Querverkehr frühestmöglich erkennen.

Eine besonders kostengünstige Einparkhilfe ist das PDC low. Bei diesem System sind die Sensoren zur Abstandsmessung in den Nummernschildträger integriert. Über einen Warnton wird wie bei der PDC ab Werk dem Fahrer der Abstand zum Hindernis mitgeteilt.

Ein gewohnt umfangreiches Spektrum weist die Palette ergänzender Transportmöglichkeiten für den E87 auf. Wichtiges Basiselement dafür ist der BMW Grundträger, der eine zulässige Dachlast von 75 Kilogramm aufweist. Die Querträger bestehen aus hochfestem Aluminium-Profilrohr und verfügen über eine diebstahlhemmende Sicherung. Der Grundträger bildet die Basis für zahlreiche Aufsatzmöglichkeiten. Diese reichen von Ski-, Snowboard-, Surf- und mehreren Fahrradhaltern bis zu unterschiedlich großen Dachboxen. Damit steht der BMW 1er seinen „größeren Brüdern“ bei der Beförderung von Sport- und Freizeitgeräten in nichts nach. ■



Gezielt: Wichtig für die erfolgreiche Vermarktung des E87 Zubehörs ist die aktive Kommunikation in der Launch-Phase – hier beispielhaft das Kommunikationsmittel E87 Flyer.



Individualität ist auch bei der neuen BMW 1er Reihe Trumpf: Das Programm umfasst unter anderem zahlreiches Zubehör für das Interieur, maßgeschneiderte Transportsysteme, elektronische Hilfen wie die Rückfahrkamera sowie sportliche Leichtmetallräder.

Schnell gelernt

Auch wenn BMW in Polen schon länger vertreten ist, begann mit der Gründung von BMW Polen eine neue Zeitrechnung. Dafür ist Aftersales Direktor Pawel Nawrocki mitverantwortlich.

Seit dem 1. Mai 2004 gehört nun auch Polen der Europäischen Gemeinschaft (EU) an. Damit gehen für die BMW Group die Hoffnungen einher, auf dem polnischen Automobilmarkt noch stärker Fuß zu fassen. Doch ohnehin zählt das rund 312.000 Quadratkilometer große Land mit seinen mehr als 38,6 Millionen Einwohnern zu jenen europäischen Nationen, die den Wandel zur freien Marktwirtschaft am schnellsten vollzogen haben.

Der gesamte polnische Fahrzeugbestand wird auf rund zehn Millionen Fahrzeuge geschätzt. Davon entfallen 39.102 Automobile auf die Marke BMW. Im vergangenen Jahr wurden exakt 353.634 Pkw in Polen neu zugelassen. Darunter befanden sich 1750 BMW und 270 MINI Automobile, die offiziell über die Händler der BMW Group ausgeliefert wurden. Hinzu kamen 737 privat im-

portierte BMW Automobile – eine Zahl, die nach dem EU-Beitritt rückläufig sein dürfte.

Aktuell umfasst das BMW Service Netz 17 Betriebe. Zwölf davon sind gleichzeitig auch BMW Exklusivhändler. Schon knapp eineinhalb Jahre vor dem EU-Beitritt des Landes erkannte die Münchner Konzernzentrale die Bedeutung des Landes und gründete die Tochtergesellschaft BMW Polen in Warschau, nachdem zuvor die Firma Smorawinski für den Import der Fahrzeuge zuständig war.

Die Leitung sämtlicher Aftersales-Aktivitäten auf dem polnischen Markt obliegt Pawel Nawrocki. Der 49-jährige

Fahrzeugingenieur kam als Chef eines landesweiten freien Werkstättennetzes zu BMW Polen und wusste folglich vom ersten Tag an um die Belange und Erfolgsfaktoren im Servicegeschäft. So wurde innerhalb kürzester Zeit ein Generalplan entwickelt, um die BMW Servicebetriebe auf internationales Qualitätsniveau zu bringen – eine Aktion, bei der Nawrocki nicht nur von seinem Team aus Spezialisten, sondern auch von der polnischen BMW Händlerschaft unterstützt wurde.

Ziel für das Jahr 2003 war es, in möglichst kurzer Zeit den Status quo zu bestimmen und maximale positive Veränderungen zu erreichen. Dieser im Mai 2003 gestartete Aktionsplan wurde eng mit den betroffenen BMW Händ-



Aufgerüstet: Die polnische BMW Händlerschaft hat viel investiert, um den hohen Ansprüchen gerecht zu werden.



Hauptstadt Warschau: Hier wird erwartungsgemäß ein Großteil der BMW Automobile verkauft.

ler- und Servicebetrieben abgestimmt, um besser auf deren individuelle Situation eingehen zu können. Dazu wurde ein regelmäßiger Besuch der BMW Aftersales Mitarbeiter bei den Händlern von mindestens einmal im Monat vereinbart. Gleichzeitig wurden die Werkstätten auf das GVO Audit (Gruppen-Freistellungs-Verordnung) vorbereitet. Zudem wurden neue Projekte angestoßen, etwa Servolution oder die Beobachtung der wirtschaftlichen Situation im Service durch jeden Händler.

Die Maßnahmen trugen bereits im ersten Jahr Früchte. Die Servicebetriebe investierten durchschnittlich 50 000 Euro und ihre Ausstattung wuchs um SSS, OPS (oder OPPS), KeyReader, GT1, IT-Netzwerk in der Werkstatt und mindestens einen Satz Spezialwerkzeug. Lohn der Bemühungen war das erfolgreiche Audit im November 2003 und das Erreichen der hohen BMW Servicestandards. Damit endeten die Anstrengungen indes nicht: Für das laufende Jahr wurden Zeiterfassung, eine Steigerung von Effektivität und Profitabilität, Kundenzufriedenheitstests sowie weitere Maßnahmen gestartet.

Als gravierende Herausforderung zeigte sich außerdem die lokale Teileversorgung. Sie hatte bereits im Juli 2002 ihren Dienst aufgenommen, doch das Lager in Poznan erwies sich als viel zu klein, um dem Anspruch gerecht zu werden. Deshalb gab es gleichzeitig tägliche Auslieferungen aus dem benachbarten deutschen Standort in Berlin.

Auch in diesem Punkt wurden „alte Zöpfe abgeschnitten“ und mit großem Engagement eine völlig neue Teilelogistik aufgebaut. Dabei stand als Hauptziel die Qualität der Logistik im Mittelpunkt – also das richtige Teil zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort zu haben. Dazu wurde in Ozarow in der Nähe von Warschau im März 2003 ein neues Teilelager in Betrieb genommen, das täglich direkt aus dem zentralen Teilelager in Dingolfing beliefert wird.

Auch die Teileversorgung innerhalb des Landes wurde optimiert. Für Teile, die bis 15 Uhr bestellt werden, erfolgt die Auslieferung bis zum nächsten Morgen. Die durchgeführten Verbesserungen zeigten schnelle Wirkung. Sowohl der Umsatz als auch der Gewinn stiegen für BMW Polen und die BMW Händler sprunghaft an. Für 2004 ist mit einem weiteren Anstieg zu rechnen –

auch deshalb, weil verstärkt die Produkte aus dem BMW Lifestyle Programm nachgefragt werden.

Kräftig investiert wurde überdies in Trainingsmaßnahmen – ein Bereich mit Nachholbedarf. Darüber hinaus wurde für das Jahr 2004 eine Fülle von weiteren Projekten gestartet, um den hohen Ansprüchen der Kunden an die Marke BMW gerecht zu werden. Dazu zählt das im Oktober 2003 eingeführte BMW Service Inclusive Programm oder die Vorbereitung polnischsprachiger Dokumentationen und Handbücher für die Kunden. Gleichzeitig wurden mit Aktionen wie auf die Jahreszeit abgestimmte Marketingkampagnen für Teile und Zubehör oder spezielle Verkaufstrainings für die aktive Vermarktung von Accessoires die Voraussetzungen für mehr Ertrag in den Autohäusern geschaffen – denn auch in diesem Punkt ist Polen ein Wachstumsmarkt. ■



Moderne Zeiten: Einweihung des neuen Teilezentrums in Ozarow.



Die ländliche Idylle täuscht: Polen befindet sich im Aufschwung.

Foto: POT

Aftersales

Eine internationale
Publikation für
Mitarbeiter der BMW
Handels- und Service-
organisation



Freude am Fahren

Impressum

Aftersales erscheint drei- bis viermal jährlich und wird in 14 Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Indonesisch, Italienisch, Japanisch, Koreanisch, Niederländisch, Portugiesisch, Slowakisch, Slowenisch, Schwedisch, Spanisch, Thailändisch) an über 40000 Service- und Teilevertriebsmitarbeiter in 88 Ländern versandt.

Herausgeber: Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft,
Aftersales Kommunikation, VT-A-4, D-80788 München

BMW Objektleitung: Vera Jagenberg, VT-A-4,
e-mail: vera.jagenberg@bmw.de

Redaktion und Produktion: Hörner/Wieland, Gewerbepark 13, D-83052 Bruckmühl

Auslandsausgaben:

Indonesien: BMW Indonesia, Jakarta; Japan: BMW Japan Corp. Chiba;

Italien: BMW Italia S.p.A., San Donato Milanese;

Korea: BMW Korea Co., Ltd., Seoul; Slowakische Republik: AWT Bavaria S. R. O., Bratislava;

Slowenien: Avto Aktiv d.o.o., Ljubljana; Thailand: BMW (Thailand) Co., Bangkok;

USA: BMW of North America, LLC., Woodcliff, NJ

Nur für den internen Gebrauch in der BMW Handels- und Serviceorganisation.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der BMW AG, VT-A-4.

07/04, 20000