

Classic meets Power

Erstmals ins Auge fiel uns der MKO CS M5 auf der Essen Motor Show im Dezember des letzten Jahres: Da stand in der „Klassikhalle“ ein silbernes CS Coupé im absoluten Bestzustand, das wir uns natürlich näher ansehen wollten. Doch der eigentlich AHA!-Effekt stellte sich erst bei einem Blick in den geöffneten Motorraum ein: Dort nämlich blitzte die „BMW M Power“-Abdeckung eines E39 M5-Triebwerks im Scheinwerferlicht. Sofort war klar: Dieses Auto müssen wir in BMW Power zeigen. Und, voilà: Vorhang auf für den MKO CS M5!

Text: Sebastian Brühl, Fotos: Ian Kuah





Die im niederbayerischen Wörth an der Isar beheimatete MKO GmbH & Co. KG unter der Leitung von Michael Oberhauser ist spezialisiert auf die Beschaffung und den Aufbau von kundenspezifischen Wunschfahrzeugen – wozu in besonderem Maße auch BMW-Klassiker mit V8-Aggregaten zählen. So rüstete MKO in der Vergangenheit bereits E30- und sogar 02-Modelle mit 4,0-Liter-M60-Motoren aus, teils mit zusätzlicher Kompressoraufladung. Das unumstrittene Highlight des bayerischen Herstellers aber ist besagter CS M5.

Hersteller statt Tuner

Richtig gelesen: MKO ist im Fall des CS M5 kein Tuner oder Veredeler, sondern

ein echter Hersteller. Denn aufgrund der grundlegenden Eingriffe in die Fahrzeugarchitektur wird das Coupé in den Fahrzeugpapieren nicht mehr als BMW sondern eben als ein MKO ausgewiesen. Radikal vereinfacht lässt sich sagen: MKO verheiratete die filigran-gestreckte E9 CS-Karosserie aus den 1970er Jahren mit einem 1999er E39 M5-Chassis – und schuf damit ein völlig neues Fahrzeug. Genau genommen wurden für den Aufbau des MKO CS M5 neben einem E39 M5 sogar gleich zwei E9 CS Coupés „geschlachtet“ und deren Parts aufwändig aufgearbeitet. Eines davon, ein 2800 CS, befand sich einst im Besitz des Sternekochs Alfons Schuhbeck. Da für Michael Oberhauser nur in Frage kam,

ein Fahrzeug im absoluten „Note 1“-Zustand zu präsentieren, wurden bei BMW Classics zudem zahlreiche sündhaft teure Neuteile, wie beispielsweise Scheinwerfer und Chromteile, beschafft.

Rumänische Handwerkskunst

Sämtliche Karosseriebau-Arbeiten erledigte eine auf solcherlei Aufgaben spezialisierte Fachwerkstatt in Rumänien. Dies begründete sich nicht nur mit den exorbitanten Kosten, die ein solcher 3.000-Arbeitsstunden-Aufbau in Deutschland verursacht hätte, sondern auch in der meisterlichen Handwerkskunst der dort ansässigen Spezialisten. Während sich hierzulande nämlich über Jahrzehnte eine Wegwerf-Mentalität ausbildete,

die auch einschloss, beispielsweise angerostete Karosseriebauteile einfach durch neue zu ersetzen, bot sich diese Möglichkeit in Rumänien meist nicht: Durch das dort herrschende, kommunistische Regime waren Neuteile nur spärlichst verfügbar, so dass es sinnvoll und nötig war, auch stark mitgenommene Bauteile wieder aufzuarbeiten, wodurch es in dem Land am Schwarzen Meer bis heute hervorragende Spezialisten dieses Fachs gibt.

Gekürztes Chassis

Natürlich passte das E39 M5-Chassis nicht ohne Anpassungen unter die „neue“ Karosserie: Bodengruppe, Kardanwelle und Abgasanlage wurden um rund 20 Zentimeter gekürzt, um auf den

E9-Radstand zu kommen. Natürlich passte auch die Spurbreite nicht, die beim E39 M5 um 60/100 Millimeter breiter ausfällt als beim 3.0 CS. Doch statt diese am Chassis zu verkleinern, wurden die Kotflügel erheblich – aber dennoch so stilvoll, dass Laien es kaum bemerken werden – in die Breite gezogen, so dass die CS-Karosserie nun deutlich muskulöser dasteht. Während es sich bei dem Frontspoiler um ein Original-CSL-Bauteile handelt, wurde die Karosserie unter der schmalen Heckstoßstange um einige Zentimeter nach unten verlängert, so dass sie sich nun harmonisch um die beiden Doppelendrohre legt.





Pure M5-Technik

Zurück in Deutschland implantierte MKO den zwischenzeitlich komplett überholten 5,0-Liter-Motor (431,6 PS nach Leistungsprüfstand), das Getriebe sowie sämtliche Peripherie und Verkabelung des E39 M5 in den angelieferten „Rohbau“. Für eine zeitgemäße Kurvendynamik des heißen Klassikers sorgt ein speziell angepasstes KW-Gewindefahrwerk. Sämtliche Elektronik-Geister des E39 M5, wie ABS und DSC, sind intakt.

In den Radkästen rotieren heller lackierte M5-Felgen der Größen 8x18 und 9,5x18 Zoll mit Michelin Pilot Sport-Pneus der Dimensionen 245/40ZR18 an der Lenk- sowie 275/35ZR18 an der Antriebsachse. Wer sich hinabbeugt und einen Blick durch die Zehn-Speichen-Felgen in Richtung Achse wirft, der wird dort natürlich auch die 345/328 Millimeter durchmessenden Scheiben sowie die

4-Kolben-Bremssättel des E39 M5 entdecken.

Dekaden-Mix im Interieur

Bei der Innenraumgestaltung setzt MKO auf einen harmonischen Mix aus E39- (Cockpit, Armaturenbrett, Mittelkonsole) und E9-Komponenten (Türverkleidungen, Säulen, Dachhimmel). Hinzu kamen unter anderem neue Recaro-Sportsitzmöbel.

Zwei oder drei Exemplare des CS M5 möchte MKO anfertigen und auf dem Markt verkaufen – zum Stückpreis von rund 150.000 Euro. Unserer Ansicht nach nicht zu viel Geld für ein solch exklusives und hochwertiges Fahrzeug. Das nächste Projekt steht auch bereits in den Startlöchern: Einen ähnlichen Technik-Swap wird MKO demnächst mit einem 635 CSi-Coupé durchführen. Wir sind schon sehr gespannt...



Weitere Informationen zu MKO und den Projektfahrzeugen gibt es direkt bei:

MKO GmbH & Co. KG
Siemensstrasse 23
84109 Wörth / Isar
Tel.: 0 87 02 / 94 68 80
Fax: 0 87 02 / 94 68 829
E-Mail: info@mko-v8.de
www.mko-v8.de



Neue Firmenzentrale in Wuppertal!

TRUE HIGH PERFORMANCE CARS



- exklusive Motor-Komplettumbauten
- individuelle Fahrwerksabstimmungen
- Edelstahl-/Titan-Auspuffanlagen
- Felgen von 19 bis 23 Zoll
- Carbon-Teile
- Chiptuning



Manhart Racing GmbH & Co. KG
Linderhauser Str. 38, 42279 Wuppertal
Tel.: 0202/946 244 45, Fax: 0202/946 244 50
www.manhart-racing.de