

Mobile Tradition live

Fakten und Hintergründe

Jahrzehnt der Entscheidung

Die 50er Jahre markieren einen Wendepunkt in der BMW Historie. Ein kommunikativer Überblick Seite 08 – 11

Antrieb der zivilen Luftfahrt

Vor 80 Jahren brachte BMW den Flugmotor BMW VI auf den Markt Seite 12 – 17

30 Jahre BMW 3er

Mit der Vorstellung des neuen 3er auf dem Genfer Salon geht die Erfolgsgeschichte der Sportlimousine in die fünfte Generation Seite 18 – 23

Die graue Eminenz

Heinrich Krafft von Dellmensingen förderte maßgeblich den Wiederaufbau von BMW nach dem Krieg Seite 24 – 27

Sternstunde des Rennsports

1940 gewann BMW mit dem BMW 328 spektakulär die Mille Miglia, das berühmteste Rennen der Welt Seite 34 – 37

Historie und Mythos

Die Geschichte der Entstehung des BMW Logos Seite 38 – 41

Meilenstein im Motorradbau

Die Einführung der hydraulisch gefederten Teleskopgabel Seite 42 – 43

Jubiläen im Jahr 2005

- vor 55 Jahren | BMW R51/2, der erste BMW Nachkriegsboxer Seite 05
- vor 50 Jahren | BMW Isetta, die deutsch-italienische Freundschaft Seite 06
- vor 50 Jahren | Vorstellung des legendären BMW 507 Seite 07



Flugmotor BMW VI – der Antrieb der zivilen Luftfahrt.

Seite 12

BMW und die 50er Jahre: Jahrzehnt der Entscheidung



Mobilität und Lebensfreude kennzeichneten die 50er Jahre und die Zeit des Wiederaufstiegs.

Im Jahre 2005 feiert BMW zwei außergewöhnliche Automobile, wie sie unterschiedlicher kaum sein könnten. Vor genau 50 Jahren kamen praktisch zeitgleich die BMW Isetta und der BMW 507 auf den Markt.

Aus heutiger Sicht markieren gerade diese beiden Fahrzeuge die Extreme der 50er Jahre besser als viele andere Konzepte: Den ersten zarten wirtschaftlichen Aufschwung erlebten zahllose Menschen mit der BMW Isetta, während sich mit dem luxuriösen BMW 507 die glamouröse Show-Welt von Pop-Stars

wie Elvis, Hollywoodgrößen im Stile von Marilyn Monroe und der Operndiven à la Maria Callas verband.

Mit einer Fülle von Kommunikationsmaßnahmen begleitet BMW Mobile Tradition das Thema „BMW und die 50er Jahre“ durch das gesamte Jahr 2005 hindurch und lässt so die turbulenten Zeiten des Aufschwungs, aber auch der ökonomischen Probleme des Unternehmens BMW erneut lebendig werden. Umfangreiches neues Bildmaterial zum Thema zeigt die Fahrzeuge der damaligen Zeit im Licht der heutigen Perspektive.



Liebe Freunde der BMW Group,

Marken und Unternehmen haben nur dann Aussicht auf langfristigen Erfolg, wenn es gelingt, sie immer wieder den veränderten Bedingungen der Märkte und der Gesellschaft anzupassen. Die BMW Historie zeigt an vielen Beispielen, dass es dazu mutige Entscheidungen und engagierte Mitarbeiter braucht. Neuerungen sind fast immer mit Risiken verbunden. Diese Ausgabe von Mobile Tradition live illustriert eine Reihe solcher Entscheidungen und zeigt die Menschen, die dahinter stehen. Menschen, die Neues entwickeln und dazu stehen, oft gegen Einwände und Bedenken. Für einen Mobilitätskonzern wie BMW sind natürlich vor allem technische Neuerungen wichtig, wie die Einführung der Telegabel im Motorradbau (Seite 42), aber auch das Erkennen

neuer Marktchancen, wie mit dem Flugmotor BMW VI, der den aufstrebenden zivilen Luftverkehr antrieb (Seite 12), oder die Wiedereroberung des Automobilmarktes in den 50ern durch Führungskräfte wie Heinrich Krafft von Dellmensingen (Seite 24). Dass aus der Rückschau legendäre Produkte nicht immer die Lösung der aktuellen Probleme bedeuten, zeigt das eine unserer großen Jubiläen in diesem Jahr: Mit der BMW Isetta und dem BMW 507 wurden vor genau 50 Jahren die Prototypen der 50er geschaffen, und dennoch geriet BMW bis zum Ende des Jahrzehnts in schwere Turbulenzen (Seite 08). Und durch Weitsicht, mit dem Projekt „Mittelwagen“, fand BMW dann den Weg, der zum heutigen Erfolg geführt hat – und zu unserem zweiten Jubiläum: „30 Jahre BMW 3er“ (Seite 18). Freuen Sie sich auf spannende Themen.



„BMW und die 50er Jahre“: eine spannende Geschichte – auch aus heutiger Sicht.

Viel Freude beim Lesen,

Holger Lapp

Leiter BMW Group Mobile Tradition

Inhalt Ausgabe 01.2005

BMW und die 50er Jahre

Das Jahrzehnt der Entscheidung Seite 08

Antrieb der zivilen Luftfahrt

Der Flugmotor BMW VI Seite 12

Basis des Erfolgs

Die BMW 3er Reihen Seite 18

Heinrich Krafft von Dellmensingen

Die graue Eminenz Seite 24

Endpunkt einer Ära

Das BMW LS Coupé Seite 28

Mille Miglia 1940

Eine Sternstunde der BMW Rennsportgeschichte Seite 34

Historie und Mythos

Die Entstehung des BMW Logos Seite 38

Die hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel

Ein Meilenstein der Motorradentwicklung Seite 42

Impressum

V.i.S.d.P.: Holger Lapp (Anschrift s. unten)
 BMW Group Mobile Tradition
 Schleißheimer Straße 416 / BMW Allee
 80935 München
www.bmw-mobiletradition.com
 Konzept / Realisierung: von Quadt & Company

Termine und Veranstaltungen

April 2005

Mai 2005

Juni 2005

07. bis 10. April 2005

Techno Classica/Essen (Deutschland)

Ausstellung, Messe Essen, Halle 12, größte Oldtimermesse Europas.

19. bis 22. Mai 2005

Mille Miglia/Brescia (Italien)

Rallye historischer Fahrzeuge. Neuaufgabe der legendären Rennen aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

22. bis 26. Juni 2005

creme21/Youngtimer Rallye Deutschland

Rallye durch Deutschland mit Fahrzeugen ab einem Alter von 21 Jahren.

22. bis 24. April 2005

Villa d'Este/Cernobbio (Italien)

Rundfahrt historischer Automobile durch Oberitalien. Concours d'Elegance mit zahllosen Klassikern.

Facts | Fakten | Faits | Fatti

Review: Besuch vom Kronprinz des Königreichs Bahrain in der BMW Mobile Tradition

München. Seine Hoheit Sheik Salman bin Hamad Al-Khalifa, Kronprinz des Königreichs Bahrain, unterbrach am 31. Januar 2005 seinen Skiurlaub in der Schweiz für einen Abstecher zu BMW Mobile Tradition. Offiziell begrüßt wurde Seine Hoheit Sheik Salman bin Hamad Al-Khalifa, in Begleitung seines Finanzministers, des Präsidenten des Hofamtes, seines Privatsekretärs sowie einiger weiterer Gäste, durch Stefan Krause, BMW Vorstand Finanzen, und Holger Lapp, Leiter ST. Der Kronprinz ist ein begeisterter Anhänger historischer und motorsportlicher Automobile sowie der Formel 1 und stolz auf seinen BMW 3.0 CSL. Während der Führung durch die Fahrzeugsammlung der BMW Mobile Tradition begeisterte sich der Kronprinz besonders für einen BMW 2002 Turbo. Nachdem sich der Kronprinz des Königreichs Bahrain in das Gästebuch eingetragen hatte, überreichte Stefan Krause das Modell eines Formel-1-Motors als Gastgeschenk. Für die Formel 1 begeisterte sich Seine Hoheit Sheik Salman bin Hamad Al-Khalifa

schon lange vor dem ersten Formel-1-Grand-Prix auf dem nagelneuen Bahrain International Circuit im Jahre 2004.

Es ist anzunehmen, dass Seine Hoheit Sheik Salman bin Hamad Al-Khalifa, Kronprinz des Königreichs Bahrain, beim 55. Grand Prix am 03. April 2005, der zum zweiten Mal auf dem Boden des Mittleren Ostens stattfindet, live an seiner Rennstrecke dabei sein wird.



Von links: Seine Hoheit Sheik Salman bin Hamad Al-Khalifa, Kronprinz des Königreichs Bahrain, Holger Lapp, Leiter ST, und Stefan Krause, BMW Vorstand Finanzen.



Das Team im BMW 1800TI erreichte Platz 43 – die beste deutsche Platzierung im Winter-Marathon.

17. Winter-Marathon

Madonna di Campiglio. Zum 17. Winter-Marathon, der winterlichen Ausgabe der kleinen Mille Miglia bei Eis, Schnee und klirrender Kälte, trafen sich vom 13. bis 16. Januar die schönsten Sportwagen in Madonna di Campiglio zu diesem einzigartigen Zuverlässigkeitsrennen für Oldtimer. Nur Automobile vor 1968 starten zum 500 Kilometer langen, spektakulär-waghalsigen nächtlichen Marathon über die schneebedeckten, vereisten, steilen Pässe der Dolomiten mit Ziel Madonna di Campiglio. Holger Lapp errang mit seiner Co-Pilotin Monica Barziza im BMW 1800TI Baujahr 1965 die Platzierung als bestes deutsches Team. In der Gesamtwertung war das für die Startnummer 106 der Platz 43 von 142 Teilnehmern.

BMW Mobile Tradition auf der Techno Classica in Essen



hen. Vom E21 über den E30, E36 und E46 bis zum aktuellsten BMW 3er: dem E90. Die Erfolge im Motorsport spielen ebenfalls eine bedeutende Rolle.

2005 feiern zudem der BMW 507 und die BMW Isetta ihr

Essen. Europas größte Messe für Klassikerfreunde öffnet vom 07. bis 10. April 2005 in Essen ihre Pforten.

Auch im Jahr 2005 wird sich BMW Mobile Tradition wieder auf mehr als 2.000 qm in der Halle 12 den weit über 100.000 erwarteten Besuchern präsentieren. Ergänzt wird der Auftritt durch die Ausstellungen der BMW Clubs e. V., ebenfalls in Halle 12. Schwerpunktthemen sind in diesem Jahr die beiden Jubiläen „30 Jahre BMW 3er“ sowie „BMW und die 50er Jahre“ mit den Jubilaren BMW 507 und BMW Isetta.

Das Thema „30 Jahre BMW 3er“ zeigt die Erfolgsgeschichte der BMW 3er Reihe, gemäß den Attributen des Slogans „Von Anfang an“: sportlich, unverwechselbar, jung, kraftvoll, innovativ, erfolgreich. Ausgestellt sind die Fahrzeuge aller 3er Baurei-

50-jähriges Jubiläum. Die Ausstellung „BMW und die 50er Jahre“ setzt diese beiden Klassiker neben weiteren Fahrzeugen der Epoche im Zeitkontext in Szene: Mobilität und Lebensfreude symbolisieren das Jahrzehnt, in dem BMW so unterschiedliche wie außergewöhnliche Konzepte hervorbrachte. Den staatsmännischen „Barockengel“ mit seinem stolzen V8-Motor, die BMW Isetta und den rassistigen BMW 507 sowie den BMW 700, auf Grundlage dessen die Neue Klasse entwickelt wurde. Die diesjährige Ausstellung auf der Techno Classica lässt dieses aufregende Jahrzehnt anhand von inszenierten Motiven und Filmaufnahmen, die vor allen Dingen den Zeitgeist widerspiegeln, lebendig werden und die Besucher in die Welt der 50er Jahre eintauchen.

Concours d'Elégance Villa d'Este 2005



Cernobbio. Beim weltweit ältesten noch existierenden Concours d'Elégance, Villa d'Este in Cernobbio am Comer See im Norden Italiens, wird die BMW Mobile Tradition das 50. Jubiläum des legendären BMW 507 feiern. Zu diesem in Europa be-

deutenden Event für klassische Traumwagen mit Sonderkarosserien bekannter Designer/Carrossiers wird die BMW Mobile Tradition auch eine Sonderschau BMW Art Cars präsentieren (vom 22. bis 24. April 2005).

Start zur Mille Miglia 2005



Brescia. Am 19. Mai um 20.15 Uhr fällt wieder der Startschuss auf der hölzernen Startrampe der Viale Venezia in Brescia. 375 klassische Fahrzeuge werden bei der Mille Miglia 2005 – für viele das schönste Rennen der Welt – die 1.000 Meilen von Brescia nach Rom und retour zurücklegen. Startberechtigt bei diesem klassischen Straßenrennen sind ausschließlich die Fahrzeugtypen, die zwischen 1927 und 1957 mindestens einmal während der klassischen Mille Miglia gefahren wurden.

Review: Tag der Archive

Am 25. September 2004 fand der zweite „Tag der Archive“ statt, an dem bundesweit rund 380 öffentliche und private Einrichtungen teilnahmen. Das BMW Konzernarchiv war auch diesmal wieder Gast des Bayerischen Wirtschaftsarchives in der IHK München. Zum Thema „75 Jahre BMW Automobilbau“ waren Dokumente und Bilder zum Start der BMW Automobilproduktion in Eisenach ausgestellt. Besondere Aufmerksamkeit der zahlreichen Besucher erregte der ausgestellte BMW 3/15 PS Wagen.



Jubiläen 2005

vor 55 Jahren

BMW R 51/2 – der erste BMW Nachkriegs-Boxer

Am 31. Januar 1950 liefen im BMW Werk München-Milbertshofen die ersten Motorräder der Baureihe BMW R 51/2 vom Band. Damit konnten, rund zwei Jahre nach dem ersten Nachkriegsmotorrad, der Einzylindermaschine BMW R 24, auch die ersten Boxermodelle die Werkshallen verlassen.

Wie die R 24 war auch die R 51/2 die Weiterentwicklung eines Vorkriegsmodells: Nahezu unverändert wurde das Fahrwerk von der bis 1940 produzierten BMW R 51 übernommen. Auch der Motor, dessen Ventile von zwei kettengetriebenen Nockenwellen gesteuert wurden, basierte auf dem Vorkriegsaggregat der BMW R 51.

Mit der R 51/2 hatte BMW den Nerv der Zeit getroffen. In der einjährigen Produktionszeit wurden 5.000 Exemplare gefertigt. Doch BMW hatte nicht nur die Privatkunden im Visier: Sechs der am 31. Januar gefertigten R 51/2 wurden grün lackiert und an die Eskorte von Bundespräsident Heuss ausgeliefert, wo sie die erst ein Jahr alten BMW R 24 ersetzen.



Unten: BMW Rennfahrer Georg Meier bei der Vorstellung der R 51/2 im Gespräch mit dem bayerischen Staatssekretär Geiger.



Zweimal R 51/2 im Polizeidienst: Übernahme der ersten BMW R 51/2 durch die Eskorte des Bundespräsidenten in Düsseldorf (links) und artistische Akrobatik einer Motorradstaffel (oben).



vor 50 Jahren

Deutsch-italienische Freundschaft

Als 1952 die ersten BMW 501 ausgeliefert werden konnten, hatte das Unternehmen die Rückkehr ins Automobilgeschäft trotz zahlreicher Widrigkeiten vollzogen. Doch die Freude über den großen Schritt wich schnell der Gewissheit, weitere Modelle seien zur Re-Etablierung und damit zum Überleben der Automobilmarke notwendig.

So kam der Hinweis des BMW Generalvertreters für die Schweiz, C. A. Drenowatz, wie gerufen, der italienische Hersteller ISO habe auf dem Turiner Autosalon ein „verkleidetes Motorrad“ präsentiert. Der zuständige BMW Vertriebsvorstand Hanns Grewenig bat Drenowatz, umgehend ein solches Gefährt nach München zur Begutachtung zu schicken.

Das eiförmige Fahrzeug mit Fronteinstieg überzeugte die BMW Verantwortlichen. Schnell einigten sich BMW und ISO-Eigner Renzo Rivolta über einen Lizenzvertrag. Nach einigen Überarbeitungen wie dem Einbau eines Einzylinder-Viertaktmotors aus dem Motorrad BMW R 25 lief im April 1955 die erste BMW Isetta vom Band. Schon im ersten Jahr konnten weit über 10.000 Stück des so genannten Motocoupés ausgeliefert werden. Als 1962 die Produktion auslief, waren über 160.000 Isetta-Kunden gewonnen worden. Damit war die Isetta das bis dahin erfolgreichste Fahrzeug in der Geschichte des Unternehmens. Nicht nur den Zeitgenossen blieb das Motocoupé im Gedächtnis: Bis heute gilt die Isetta als Symbol des deutschen Wirtschaftswunders.





Oben: Mit der BMW Isetta wurde in den 50er Jahren für viele ehemalige Motorradfahrer der Traum von wettergeschützter Mobilität Realität.

Links: Unzählige Deutsche erlebten mit der BMW Isetta die ersten Urlaubsreisen nach dem Zweiten Weltkrieg. Mit dem Einzylindermotor waren auch Fernreisen nach Neapel und Sizilien, bisweilen beengt, sonst aber ohne Probleme zu meistern.

vor 50 Jahren

Der Traum von der Isar

Schon kurz nach Auslieferung des ersten Nachkriegsautomobils 1952 begannen bei BMW Planungen, die Vorkriegstradition fortzusetzen und einen offenen Sportwagen zu bauen. Da sich das Meinungsbild im Vorstand wie im Aufsichtsrat allerdings mehrmals änderte, mussten die Pläne für das Fahrzeug wiederholt modifiziert oder gar verworfen werden. Am Ende entschloss man sich, zwei Wagen zu fertigen: einen Reisesportwagen als Cabrio und Coupé sowie einen Roadster.

Als BMW 503 und BMW 507 wurden diese dann auf der Frankfurter Automobilausstellung im September 1955 erstmals der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Mit Spannung sah man auf dem BMW Stand den Reaktionen des Publikums entgegen. Nicht nur der Absatz sollte mit den neuen Modellen angekurbelt werden, es galt auch die Marke BMW auf dem dynamischen Automobilmarkt der 50er Jahre zu positionieren. Die Spannung wich bald der Erleichterung. Speziell der BMW 507 wurde zum Publikumsmagnet der Messe. Als „Traum von der Isar“ und „BMW Sensation“ feierten Pressevertreter den Zweisitzer. Seither gilt der Roadster als Mythos und einer der schönsten Sportwagen aller Zeiten.

Bis heute ist der BMW 507 als Sportwagen eine Schönheit. Die 253 gefertigten Modelle existieren fast alle noch heute.



Jahresthema: „BMW und die 50er Jahre“

Das Jahrzehnt der Entscheidung im Blick

Von Sinja Lohse



der Tradition

Im Jahre 2005 feiert BMW gleich zwei außergewöhnliche Automobile. Vor 50 Jahren kamen praktisch zeitgleich die Isetta und der BMW 507 auf den Markt. Aus heutiger Sicht markieren die beiden Fahrzeuge die Extreme der 50er Jahre besser als viele andere Konzepte: Den zarten wirtschaftlichen Aufschwung erlebten viele Menschen mit der „Knutschkugel“, während sich mit dem luxuriösen 507 die glamouröse Show-Welt von Hollywood, Marilyn Monroe und der Operndiven à la Callas verband. Mit einer Fülle von Kommunikationsmaßnahmen begleitet BMW Mobile Tradition das Thema „BMW und die 50er Jahre“.



BMW Isetta bei der Verladung am Drehort.

Die 50er Jahre waren für die Bayerischen Motoren Werke ein entscheidendes Jahrzehnt. Zwischen 1949 und 1960 veränderte sich Deutschland in atemberaubendem Tempo. Wer seine wirtschaftlichen Chancen nutzen wollte, musste sich dem Wandel anpassen. Für Unternehmen wie Menschen keine leichte Aufgabe.

BMW war in den Jahren des Dritten Reiches zum fast ausschließlichen Produzenten von Flugmotoren für die Luftwaffe geworden. Der wirtschaftliche Neubeginn nach dem Ende des Krieges war dementsprechend schwierig. Die Produktionsstätten waren durch Luftangriffe zerstört, Flugmotoren wurden in Deutschland nicht gebraucht, und die alliierten Siegermächte waren zurückhaltend mit der Vergabe von Produktionsgenehmigungen. In der sowjetischen Besatzungszone gingen zudem wichtige Firmenteile verloren.

Ende der 40er Jahre begann dann jedoch der Wiederaufstieg Deutschlands. Das „Wirtschaftswunder“ setzte ein. Kurz nach der Währungsreform 1948 präsentiert BMW sein erstes Nachkriegsfahrzeug: die BMW R 24. Mit dem BMW 501, später bald

„Barockengel“ genannt, folgte 1951 auf der ersten IAA das erste Automobil nach dem Krieg, basierend noch auf der Vorkriegstechnik. BMW war wieder da. Allerdings war die wirtschaftliche Zukunft damit keineswegs gesichert. Die unbestritten leistungsfähigen Automobile – der BMW 502 mit dem legendären V8-Motor – waren für die meisten Menschen nicht erschwinglich. Als dann Mitte der 50er Jahre auch noch der Absatz an Motorrädern zurückging, rutschte BMW bedrohlich in die Krise.

Die ungeklärte Strategiefolge trat 1955 offen zutage, als BMW zwei, mittlerweile legendäre, Autokonzepte auf den Markt brachte, die jedoch unterschiedlicher kaum hätten sein können. Da war auf der einen Seite der mondäne BMW 507, ein Sportwagen der Superlative, gestaltet vom Designer Albrecht Graf von Goertz. Ihm gegenüber stand die „Knutschkugel“ BMW Isetta, ein Kleinstwagen für jedermann, entwickelt aus einer italienischen Lizenz.

Beide brachten nicht den wirtschaftlichen Durchbruch, dafür wurden sie zu Legenden und zu Verkörperungen des Lebensgefühls der 50er Jahre.



Zoom auf die 50er: Kameramann im BMW 507.

Noch heute verbinden viele Menschen mit der Isetta Erinnerungen an die besten Jahre ihres Lebens, den ersten Urlaub in Italien und an die wiedergewonnene Freiheit. Der BMW 507 steht, wie wenige andere Automobile, für die Welt der Stars, des Luxus und des gehobenen Lebensgefühls.

Obwohl das Jahr 2005 das Jubiläumsjahr dieser beiden extremen Automobilkonzepte ist, wird die BMW Mobile Tradition in diesem Jahr nicht nur den 50sten Geburtstag dieser beiden Fahrzeuge feiern, sondern vielmehr das gesamte Jahrzehnt beleuchten. Die Geschichte des Jahrzehnts, das sich für BMW zuerst als Krise gezeigt

und am Ende doch erfolgreiche Wege in die Zukunft eröffnet hat, wird authentisch und glaubwürdig präsentiert. Mit dem Thema „BMW und die



On location: Fotoshooting mit BMW Isetta und dem BMW 507 in Südfrankreich.

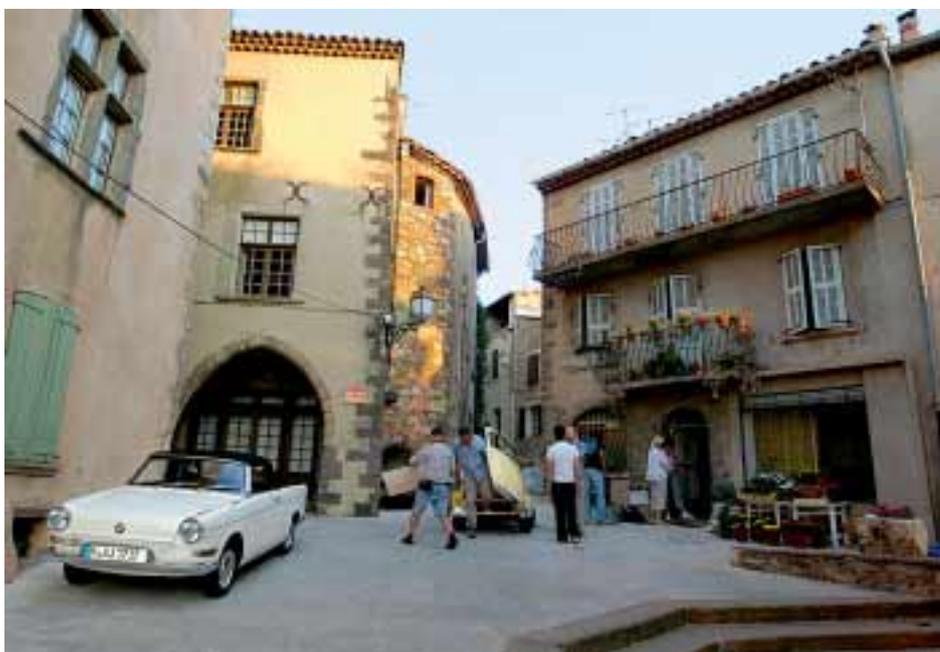


Strandvergnügen: Modell im Film „Rendezvous après-midi: BMW und die 50er Jahre“.

50er Jahre“ wird mehr als nur ein Jubiläum gefeiert: Die verschiedenen kommunikativen Ansätze zeigen vor allem auch die Hintergründe auf, die dieses Jahrzehnt so entscheidend machen für das Unternehmen BMW. Unterschiedliche Perspektiven – wie die Betrachtung aus unternehmerischen, wirtschaftlichen, automobil- und motorradrelevanten Gesichtspunkten – verdeutlichen die Historie in ihren vielfältigen Verknüpfungen. Nicht allein die Modelle, die auf den Markt kamen, auch der soziokulturelle Kontext einerseits und die Unternehmensperspektive andererseits weisen darauf hin, dass die 50er Jahre für BMW eine Zeit der Herausforderungen und Entscheidungen darstellten.

Das Jahrzehnt blieb spannend: für Deutschland und für BMW. Erst gegen Ende löste sich die bedrohliche Lage für das Unternehmen. Mit dem eher unschein-

baren BMW 700 kam ein Modell auf den Markt, das die wirtschaftliche Gesundung von BMW einleitete und zum „Projekt Mittelwagen“ und der Neuen Klasse überleitete. Und erst im Dezember 1959, ganz zu Ende dieser aufregenden Dekade, kam es zur Entscheidung, die BMW zum heutigen Erfolg geführt hat: In letzter Minute verhinderte das Engagement des Großaktionärs Herbert Quandt den Verkauf des Unternehmens und rettete die Selbstständigkeit des Mobilitätskonzerns. Ende 1959 hatte Daimler-Benz ein befristetes Sanierungsangebot für BMW abgegeben. Doch Kleinaktionäre und Belegschaft lehnten es auf der Hauptversammlung am 9. Dezember ab. Ihr Durchhaltewillen und sein Vertrauen in den BMW 700 veranlassten Quandt zum Ausbau seines Aktienpakets. Nach staatlichen Überbrückungshilfen wird BMW unter Quandts Führung saniert. Der



BMW 700 bringt in der Folge endlich wieder steigende Umsätze. Das Jahrzehnt ist für BMW aber nicht nur entscheidend, weil das Unternehmen aus der Krise herausgeführt wurde, sondern auch weil sich viele Konzepte und Prozesse, die damals festgelegt wurden, aus heutiger Perspektive als wegweisend herausgestellt haben.

Die 50er aus unterschiedlichen Perspektiven

Um sowohl das Lebensgefühl dieser Zeit wieder lebendig werden zu lassen, als auch die historisch relevanten Ereignisse der Unternehmens-, Marken- und Produktgeschichte zu zeigen, hat die BMW Mobile Tradition verschiedene Kommunikationsmedien erstellt. Das Film- und Fotomaterial zeigt konzeptionell die wichtigsten Fahrzeuge dieser Jahre in szenischen Umfeldern: BMW Isetta, BMW 507, BMW 503, BMW 700 sowie BMW 1500 – als Wegweiser für die Neue Klasse und die legendäre 02er Reihe. Die Fahrzeuge der Nachkriegsdekade werden in ihre Zeit zurückgesetzt und so inszeniert, wie die Menschen sie in Erinnerung haben: als Teil ihres Lebens, als Möglichkeit, endlich mobil zu sein, auf Reisen zu gehen und die Freiheit zu erleben, sich fortzubewegen. Aus reiner Lebensfreude etwa mit der BMW Isetta an den Gardasee zu fahren, mit dem BMW 700 endlich ein erschwingliches Fahrzeug für die Familie zu besitzen. Das heißt aber auch, den BMW 507 im glamourösen Licht zu inszenieren, als Sportwagen für Stars wie Elvis, oder den Barockengel als unerschwingliches Luxusgefährt, denn diese Fahrzeuge sind aus heutiger Perspektive legendär, damals waren sie einzigartig und unerschwinglich. Auch das Motorrad wird in den Zeitkontext gesetzt und mit dem Gefühl von Freiheit, Mobilität und Premi-umanspruch verknüpft, denn trotz der Motorradkrise ab Mitte der 50er Jahre wurden beim Motorradbau Maßstäbe für die Zukunft gesetzt.

Schon in den 50ern engagierte sich BMW wieder im Motorsport, einer Domäne, in der die Produkte des bayerischen Unternehmens schon vor dem Krieg große Erfolge aufzuweisen hatten. Auch dies zeigen die verschiedenen Kommunikationsmedien, indem entscheidende Motorsportfahrzeuge präsentiert werden und der Ge-

Vorbereitung der Kulisse für das Fotoshooting „BMW und die 50er Jahre“.



Großer Rummel um den Star: Alles dreht sich um die BMW Isetta und ihr 50-jähriges Jubiläum.

winn der Gespannweltmeisterschaft im Jahr 1954 durch Wilhelm Noll und Fritz Cron thematisiert wird.

Wir freuen uns, auf der diesjährigen Oldtimermesse Techno Classica in Essen den Auftakt der Kommunikation „BMW und die 50er Jahre“ zu zeigen. Eine Sonderausstellung zu diesem Thema präsentiert die wichtigsten Exponate des Jahrzehnts, mit einigen ausgefallenen Modellen als besonderen Highlights. Die Film- und Fernsehpremiere des neuen Imagefilms „Rendezvous après-midi. BMW und die 50er Jahre“ wird die Besucher ganz in das

Zeitgefühl eintauchen lassen. Eine romantisch-charmante Verknüpfung der Jubilare BMW 507 und BMW Isetta in Frankreich lässt die Faszination der Fahrzeuge in ihrem zeithistorischen Kontext lebendig werden. Interviews mit Zeitzeugen und Experten beleuchten technische, wirtschaftliche und unternehmerische Aspekte. Dieses Sonderheft, eine zehnteilige Postkarten- sowie eine sechsteilige Posterserie zum Thema werden im April zur Techno Classica in Essen veröffentlicht. Schon seit Ende 2004 ist zudem der BMW Klassik Kalender erhältlich, der ebenfalls unter der

Überschrift „BMW und die 50er Jahre“ steht. Jede Abbildung der zwölf Monate erzählt ihre ganz eigene Geschichte aus den 50er Jahren, voller Optimismus und Lebensfreude. Selbstverständlich stehen dabei immer Fahrzeuge und Produkte von BMW im besten Licht – sei es „auf der ersten Urlaubsfahrt nach Italien“, auf „Geschäftsreise nach Übersee“ oder „beim Cocktail auf der Seeterrasse“. Die aufregend inszenierten Fotografien stehen für ein Jahr voller Geschichten und kommen dem unverändert hohen Interesse an der Historie entgegen.



Links: Szene in einem französischen Dorf an der Côte d'Azur mit BMW Isetta. Rechts: Verladung der BMW Fahrzeuge aus den 50er Jahren, die im Film und Shooting inszeniert werden.



Der Flugmotor BMW VI

Antrieb der zivilen Luftfahrt

Der BMW VI ist die erste Neuentwicklung eines Flugmotors der Bayerischen Motoren Werke nach dem Ersten Weltkrieg. Dieser erste BMW Zwölfzylinder hatte großen Anteil am Entstehen der zivilen Luftfahrt in Deutschland, denn bei zahlreichen Pionier- und Rekordflügen verließen sich die Piloten auf den erfolgreichsten wassergekühlten Flugmotor von BMW.

Von Fred Jakobs

Zu Ende des Ersten Weltkrieges gegründet, machten die Bayerischen Motoren Werke mit ihrem Sechszylinder-Flugmotor BMW IIIa Furor. Er galt vielen Piloten als bestes deutsches Flugaggregat im Ersten Weltkrieg. Ernst Udet, damals Führer der Jagdstaffel 4 im Geschwader Richthofen, resümierte 1918: „Es dürfte einwandfrei feststehen, dass der BMW Motor den Höhe- und Glanzpunkt der Flugzeug-

motoren während des letzten Kriegsstaadiums bildet.“ Hinsichtlich der Steigfähigkeit setzte der BMW Höhenmotor neue Maßstäbe – 21 Minuten genügten, das Flugzeug auf 6.000 Meter zu bringen.

Das ganze Potenzial der BMW Motoren demonstrierte Zeno Diemer mit dem bis Kriegsende in nur wenigen Exemplaren gefertigten Nachfolgemodell BMW IV, als er im Juni 1919 mit 9.760 Metern einen

neuen Höhenweltrekord aufstellte. Damit war BMW in neue Dimensionen vorgestoßen, und dass die Marke von 10.000 Metern nicht überboten wurde, lag weniger am Motor, als an den unvorstellbaren Strapazen, denen der Pilot ausgesetzt war: Schließlich begab sich Diemer lediglich dick eingepackt und ohne Sauerstoffmaske im offenen Führerstand seiner DFW C IV auf die Jagd nach dem Rekord.



Nur wenige Tage nach diesem Höhenflug trat der Versailler Vertrag in Kraft, welcher die Produktion von Flugzeugen und Flugmotoren für militärische Zwecke in Deutschland untersagte. Bei BMW wurden zunächst sämtliche Flugmotoren-Aktivitäten eingestellt, darunter auch die bereits begonnene Entwicklung eines Zwölfzylinder-V-Motors. Man konzentrierte sich in den Folgejahren auf Einbaumotoren für Motorräder, Boote und Lastkraftwagen. Ein wichtiges Standbein war zudem die Leichtmetall-Gießerei, sie galt als eine der besten Deutschlands und war mit Fremdaufträgen gut ausgelastet.

Neuanfang 1923

Als im Juni 1923 die Firma Junkers 100 BMW Motoren vom Typ IIIa bestellte, nahm BMW die Produktion von Flugaggregaten wieder auf. Man begann auch kurz darauf mit der Konstruktion eines Zwölfzylindermotors. Ursprünglich war geplant, den Motor den Junkers-Werken anzubieten, doch da Junkers selbst in die Fertigung von Flugmotoren einsteigen wollte, verlief dieses Geschäft im Sande. Dagegen signalisierte die Reichswehr großes Interesse und erteilte BMW 1924 den offiziellen Entwicklungsauftrag für einen Zwölfzylindermotor.

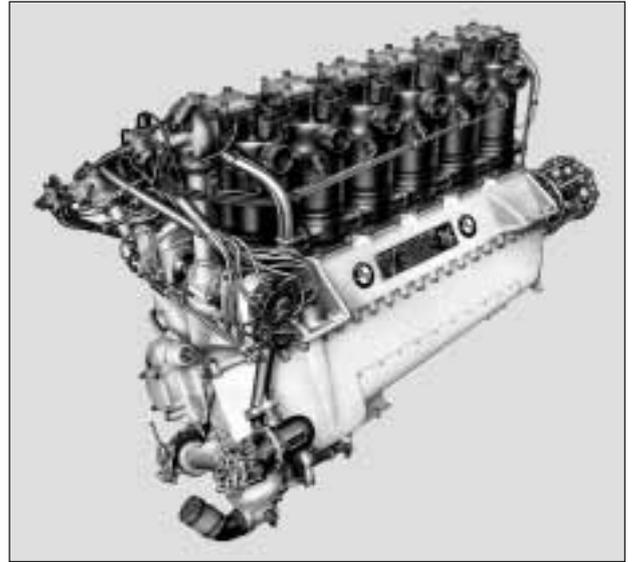
Damit hoffte man bei BMW, wieder zur internationalen Konkurrenz aufschließen zu können, denn inzwischen hatten französische und britische Zwölfzylindermotoren – wie der Renault 12 Kb oder der Napier Lion V – Leistungen von über 450 PS erreicht. Damit lag deren Potenzial weit über dem des 320 PS starken BMW IV, mit dessen Hilfe Zeno Diemer sich fünf Jahre zuvor zu seinem Weltrekord aufgeschwungen hatte.

Da man auf das 1919 eingestellte Projekt eines Zwölfzylindermotors zurückgreifen konnte, war die Entwicklung bereits 1925 abgeschlossen, und am 8. Februar 1926 absolvierte der Motor erfolgreich die Musterprüfung bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin-Adlershof und erhielt damit die Zulassung für den inländischen Markt.

Technischer Steckbrief

Der BMW VI entstand durch Verdoppelung des Reihensechszylinders BMW IV, die beiden Zylinderreihen standen zueinander im 60-Grad-Winkel. Die Pleuel wurden als Haupt- und Nebenpleuel ausgeführt, die Pleuel der einen Zylinderreihe waren also am jeweils gegenüberliegenden Pleuel angehängt und teilten sich mit diesem einen Hubzapfen der Kurbelwelle. Dadurch ergab sich am Nebenpleuel ein größerer Hub. Da Bohrung und Hub mit 160 beziehungsweise 190 mm gegenüber dem BMW IV unverändert blieben, der Hub am Nebenpleuel jedoch 199 mm betrug, hatte sich der Hubraum auf nun 46,9 Liter etwas mehr als verdoppelt.

Der Motor hatte mit BMW Vergaseranlage eine Spitzenleistung von 700 PS, die zulässige Dauerleistung betrug 580 PS. Wurde der Motor mit Zenith-Vergasern bestückt, betrug die vor allem beim Start und schnellen Steigflug benötigte Kurzleistung sogar 800 PS. Damit hatte der



Der BMW VI, der erste Zwölfzylindermotor von BMW, erreichte eine Leistung von bis zu 700 PS.

BMW VI die Vorgaben der ausländischen Hersteller mehr als eingestellt.

In Aluminiumausführung brachte der BMW VI betriebsfertig trocken rund 505 Kilogramm auf die Waage. Das Gewicht konnte durch die Verwendung von Elektron – einer Magnesium-Legierung – anstelle des ohnehin schon leichten Aluminiums beim Kurbelgehäuse nochmals um 45 kg verringert werden.

Zahllose Varianten

Der Motor wurde mit drei verschiedenen Verdichtungsgraden angeboten, die sich in der ausführlichen Typbezeichnung wiederfanden: BMW VI 5,5, BMW VI 6,3 und BMW VI 7,3. Der BMW VI wurde sowohl mit als auch ohne Übersetzungsgetriebe – hierfür wurde eine Lizenz von der französischen Firma Faman erworben – geliefert,

Links: Vielfältige zivile Nutzung des BMW VI: Dornier „Wal“ beim Katapultstart auf dem Atlantik. Unten: Heinkel HD mit Abwurfvorrichtung für Zeitungspakete und Rohrbach Ro VIII im Passagierdienst.



was sich dann im Zusatz U in der Typbezeichnung niederschlug. Ein Untersetzungsgetriebe war vor allem bei den leistungsstarken, hochverdichteten Motoren erforderlich, um die Drehzahl der Luftschaube zu reduzieren. Ein Propeller kann nur bis zu einer bestimmten Drehzahl für optimalen Vortrieb sorgen. Bei Überschreitung dieser Drehzahl – diese ist von zahlreichen Faktoren wie Luftschraubenprofil und -größe, Aerodynamik von Motor und Tragflächen sowie Flughöhe abhängig – erzeugt der Propeller Schlupf, und der Wirkungsgrad verschlechtert sich. Wurden recht große Luftschauben verbaut, konnte es zudem passieren, dass sich die Propellerenden schneller als der Schall bewegten, was zu unkalkulierbaren mechanischen Belastungen des Materials führte.

Zivile Luftfahrt in Deutschland

Warum gab es diese vielen Varianten, wo doch auch die Vorgängermotoren IIIa und IV in jeweils nur einer Ausführung angeboten wurden? Die Antwort liegt im Verwendungszweck des Motors: Da der Entwicklungsauftrag für den BMW VI von der Reichswehr kam, lag der Fokus zunächst auf der militärischen Nutzung. Und die Luftstreitkräfte setzten Prioritäten: Der Motor sollte auf maximale Leistung und möglichst geringes Gewicht ausgelegt sein, denn für die Militärs waren Steigleistung und Höchstgeschwindigkeit entscheidend. Anschaffungskosten, Langlebigkeit oder Kraftstoffverbrauch spielten dabei eine untergeordnete Rolle. Für die-

sen Zweck war die Ausführung BMW VI 7,3 ZU mit Zenith-Vergaser (deshalb der Zusatz „Z“) in der leichten, aber teureren Elektronausführung konzipiert.

Für die anderen Varianten hatte BMW einen anderen Kundenkreis ins Auge gefasst, die zivile Luftfahrt. Diese hat ihren Ursprung in Deutschland um 1920. In der ersten Hälfte der 20er Jahre entstanden durch Zusammenschlüsse und Übernahmen aus zahlreichen kleinen, oft regionalen Fluggesellschaften zwei große: die Deutsche Aero-Lloyd AG und die Junkers Luftverkehrs AG, die den deutschen Markt dominierten. 1925 benutzten in Deutschland bereits 55.000 Passagiere das neue Verkehrsmittel. Zudem hatten sich erste Auslandsverbindungen nach Skandinavien, dem Baltikum, Großbritannien, Österreich, der Schweiz und Russland etabliert.

Die Zeichen standen auf Wachstum, und die Duopolstellung der beiden Gesellschaften auf dem prosperierenden Markt hätte eigentlich beiden Unternehmen wirtschaftlichen Erfolg sichern müssen. Doch beide Linien lieferten sich einen erbitterten Konkurrenzkampf und vergaloppierten sich in teurem Auslandsengagement, so dass der Erhalt der deutschen Luftfahrt trotz



Zwischenstopp bei Walter Mittelholzers Afrikaflug 1926: Einheimische posieren für die Kamera.

Subventionierung durch das Reich ernsthaft in Gefahr geriet.

So kam es im Januar 1926 unter politischem Druck zum Zusammenschluss der beiden Gesellschaften zur Deutschen Luft Hansa, die am 6. April 1926 ihren Flugbetrieb mit 162 Flugzeugen aufnehmen sollte. Damit waren die Weichen für den Passagierverkehr für die kommenden Jahre in Deutschland gestellt. Das Liniennetz wurde kontinuierlich ausgebaut, immer größere Distanzen wurden auf dem Luftweg zurückgelegt.

In diesem Umfeld brachte BMW den neuen Flugmotor zur Serienreife, und so ist es nur verständlich, dass man auch die zivile Nutzung bei der Entwicklung berücksichtigt hatte. Die Anforderungen für den Gebrauch in Passagier- und Postflugzeugen waren aber andere als die der Militärs: Langlebigkeit und damit verbunden größere Wartungsintervalle, geringer Kraftstoffverbrauch und ein günstiger Anschaffungspreis hatten erste Priorität. Deshalb legte BMW erstmals nicht nur eine Hochleistungsvariante auf, sondern offerierte daneben verschiedene Varianten niedrigerer Leistung in der kostengünstigeren Aluminium-Ausführung.

Rekorde und Pionierflüge

Bereits 1925, noch vor der offiziellen Freigabe durch die DVL, wurden die ersten Motoren an Kunden ausgeliefert. Der BMW VI stellte in der Folge bei zahlreichen Pionier- und Rekordflügen in sehr unterschiedlichen Flugzeugtypen seine Leistungsfähigkeit auch öffentlichkeitswirksam unter Beweis. Im Dezember 1926



Startvorbereitung bei einer Focke Wulf Fw A 29 der Deutschen Luft Hansa.

Der Techniker Hans Seufert und seine Bilder aus der frühen Arbeitswelt bei BMW



Prüfstandtechniker (oben) und Arbeiter der Rückmontage in den 20er Jahren.

Überlieferte Bilder vom Arbeitsalltag der 20er Jahre sind bei BMW selten. Wenn Produktions- und Fertigungshallen fotografiert wurden, so wählten die Fotografen sorgfältig ihren Standpunkt, achteten auf die passende Beleuchtung und fotografierten in der Regel mit einer kleinen Blende, um die notwendige Tiefenschärfe zu erreichen.

Voraussetzung für diese Blendenwahl waren jedoch lange Belichtungszeiten, weshalb auf die Ablichtung von Menschen in ihrem natürlichen Bewegungsablauf in der Regel verzichtet wurde. Einzige Ausnahme waren Werksbesichtigungen hoher Delegationen aus Politik und Wirtschaft, wobei auch diese oft aufwändig inszeniert wurden und nur selten den Arbeitsalltag widerspiegeln.

Fotografieren war in jenen Jahren eine kostspielige Angelegenheit, die Berufsfotografen, Künstlern und wenigen privilegierten Privatpersonen vorbehalten war. Eine der wenigen Ausnahmen war der Flugmotorentechner Hans Seufert, des-

sen Bruder ein Fotofachgeschäft betrieb. Von ihm bezog er Kamera und Verbrauchsmaterial. 1925 trat Seufert in die BMW AG ein und begann hier sein Arbeitsumfeld abzulichten. Dabei war seine Ausrüstung immer auf der Höhe der Zeit: Bannte er seine ersten Aufnahmen noch auf Glasplatten, so nutzte er bereits Ende der 20er Jahre eine Leica 1 mit dem bis heute gebräuchlichen Kleinbild-Negativfilmmaterial. Die Kleinbildaufnahmen erreichten zwar nicht die Qualität der Glasplatten, dafür ermöglichte ihm das kostengünstige und einfach zu handhabende Material eine höhere Zahl von Aufnahmen als die Plattenkamera: Bis zum Beginn der 40er Jahre entstanden rund 800 Aufnahmen, über die er penibel Buch führte.

Die Fotografien entstanden nicht nur im Münchner BMW Werk, denn als Prüfstandtechniker war Hans Seufert dafür verantwortlich, dass die Motoren bei der Übergabe an die Kunden optimal eingestellt waren. Diese Aufgabe führte ihn, der lediglich ein paar Brocken Englisch sprach, in zahlreiche Länder, von Italien über Russland bis nach Amerika. Seine Fotos zeigen Arbeiter, Techniker und Betriebseinrichtungen, die BMW Auslandsvertreter und Piloten, aber auch zahlreiche Flugzeuge und Motoren, haupt-



Egal, wo er für BMW tätig war, Hans Seufert hatte seine Kamera stets dabei.



sächlich die Aggregate BMW VI und BMW Hornet, für die er verantwortlich war. Die im BMW Archiv überlieferten Reiseberichte und seine Auslandskorrespondenz vervollständigen das Bild seines bewegten Arbeitslebens, welches er, wo immer es ging, mit der Kamera dokumentierte.

Nach seiner Heirat wechselte Hans Seufert 1934 ins BMW Werk Eisenach, wo er bis Kriegsende tätig war. Amerikanische Soldaten verhalfen ihm 1945 zur Flucht vor den Russen nach München, indem sie ihn als einen der ihren ausgaben. Nach dem Krieg trat er wieder bei BMW ein und arbeitete zunächst im Werk Allach. Als er 1966 in Rente ging, hatte er 40 Jahre seines Arbeitslebens bei BMW verbracht. Hans Seufert starb am 16. September 1979. Seine Tochter hielt den Nachlass über 20 Jahre zusammen, bevor sie seine Glasplatten und Negative dem Konzernarchiv der BMW AG übereignete. Einige dieser Bilder werden im nebenstehenden Artikel erstmals veröffentlicht.



BMW Monteure in ihrer Mittagspause, 1930.

startete Walter Mittelholzer in einer Dornier „Merkur“ von Zürich zu seinem legendären Flug nach Kapstadt. In mehreren Etappen gelang ihm der Flug vom Herzen Europas zur Südspitze des afrikanischen Kontinents in 97,5 Stunden reiner Flugzeit. 1927 benötigten Georg Zinsmaier und Richard Wagner für die Alpenüberquerung von München nach Mailand nur 2 Stunden und 5 Minuten. In diesem Jahr konnten die beiden Piloten noch elf Weltrekorde unter Nutzlast mit ihrer vom BMW VI angetriebenen Dornier „Merkur“ erringen. Sieben Weltrekorde gab es auch 1929 für Hermann Steindorff in einem Rohrbach „Romar“ Flugboot und Rolf Starke mit einer Heinkel He 9.

Weltrekord sogar auf Schienen

1930 gehörten die Schlagzeilen dann Wolfgang von Gronau: In einem Dornier Wal, ausgerüstet mit zwei BMW VI, gelang ihm im August 1930 die erste Atlantiküberquerung von Ost nach West in einem Flugboot. Seine Flugzeit betrug 44 Stunden, in denen die Motoren keinerlei Probleme machten. Die Dornier-Flugboote wurden in einer Werft in Marina di Pisa an der italienischen Adriaküste gebaut. 1927 testeten die Dornierwerke die ersten BMW VI Motoren im „Wal“. Schon die ersten Testflüge demonstrierten eindrucksvoll die Überlegenheit des Zwölfzylindermotors aus München.

In gerade einmal 52 Minuten stieg ein „Wal“ mit knapp 6 Tonnen Gesamtgewicht auf 4.800 Meter, während unter

gleichen Voraussetzungen die Gipfelhöhe bei den besten ausländischen Motoren bei lediglich 3.600 Metern lag. Die Startzeit betrug mit BMW Motoren zwischen 20 und 25 Sekunden und war damit nur halb so lang wie bei der Verwendung italienischer Aggregate. Dabei ist anzumerken, dass die BMW Motoren dabei noch nicht auf Höchstleistung einreguliert und ohne Unterstellungsgetriebe ausgestattet waren.

1931 wurde mit dem BMW VI ein für Flugmotoren außergewöhnlicher Weltrekord aufgestellt: Franz Kruckenbergers Schienenzeppelin fuhr über eine zwölf Kilometer lange Strecke mit 230 km/h die bis dahin schnellste Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge, eine Leistung, die 25 Jahre nicht überboten werden konnte.

Doch auch in der Luft wurde die Jagd nach Rekorden fortgesetzt: Im Schnellverkehrsflugzeug Heinkel He 70 „Blitz“ stellten Werner Junck und Robert Untucht 1933 elf Geschwindigkeitsweltrekorde auf, im Juni erreicht Untucht mit 377 km/h die bisher höchste Geschwindigkeit eines Verkehrsflugzeugs. Im Jahre 1936 erreicht er in einer Heinkel He 111 auf der Strecke Berlin-Sevilla einen Schnitt von 410 km/h, die letzte absolute Bestleistung, die mit einem BMW VI aufgestellt wurde.

Die Heinkel-Flugzeuge verwendeten erstmals BMW VI Motoren mit Glykol-Kühlung. Glykol als Kühlmittel erlaubt dank seines Siedepunktes bei 200 Grad eine höhere Betriebstemperatur als die her-



Heinkel He 70 „Blitz“, mit 377 km/h das schnellste Verkehrsflugzeug seiner Zeit.

kömmliche Wasserkühlung. Somit waren kleinere Kühler möglich, was sich positiv auf den Luftwiderstand auswirkte. Die Glykol-gekühlten Motoren kamen dann hauptsächlich im militärischen Bereich in der Dornier Do 17, einem Bomber und Fernaufklärer, zum Einsatz.

Große Nachfrage

BMW hatte mit dem BMW VI 1925 den stärksten deutschen Flugmotor jener Jahre zur Serienreife gebracht. Im Gegensatz zu den Zwölfzylinder-Nachfolgemodellen traten zudem von Anfang an keinerlei technische Probleme auf, so dass bereits 1926 die ersten größeren Aufträge eingingen. Die Verkaufspreise variierten stark, je nach bestellter Stückzahl und Ausführung der Motoren, die

Das Kampfflugzeug Dornier Do 17 E hatte zwei BMW VI Motoren verbaut.





Wasser hat keine Balken: Wasserflugzeug Heinkel He 5 mit einem, Flugboot Rohrbach Ro X „Romar“ mit drei BMW VI Motoren.

durchschnittliche Kalkulation betrug rund 30.000 Reichsmark.

Damit betrug der Preis eines Flugmotors das 16-fache des teuersten BMW Motorrades, der R 47, die 1927 für 1.850 Reichsmark angeboten wurde. Das Flugmotorengeschäft entwickelte sich dank des BMW VI zum wichtigsten Geschäftszweig der BMW. Schon 1927 wurde mit den Flugaggregaten rund ein Drittel mehr Umsatz erwirtschaftet als mit den Motorrädern. Auch im Ausland fand der BMW VI großes Interesse, so orderte die russische Handelsdelegation in Berlin in den Jahren 1927 bis 1929 rund 700 dieser Motoren.

Hinzu kamen weitere Auslandsbestellungen, vor allen Dingen aus Ländern, die keine eigene Flugmotorenindustrie besaßen, wie etwa Holland, Dänemark und Jugoslawien. In der Tschechoslowakei wurden die BMW Motoren gar zum Politikum, als der Verteidigungsminister Udrazal 1928 im Parlament wegen der Bestellung von 125 BMW VI Motoren heftig angegriffen und aufgefordert wurde, doch auf einheimische Produkte zurückzugreifen. Udrazal wies die Vorwürfe mit der Begründung zurück, dass die BMW Motoren einfach besser und billiger seien. Einen Abdruck seiner Rede schickte BMW in der Folge als „Empfehlungsschreiben“ an seine wichtigsten Kunden.

Lizenzvergabe als wichtige Einnahmequelle

Mit Russland und Japan konnte BMW darüber hinaus auch Lizenzabkommen abschließen. Die Lizenzvergabe war ein einträgliches Geschäft für BMW, so wurde beispielsweise für jeden von den

Russen produzierten BMW VI Motor in Russland eine Gebühr in Höhe von 7,5 Prozent des Verkaufspreises fällig. Bei regulären Geschäften wurde mit einer Gewinnspanne von rund 10 Prozent kalkuliert, allerdings verbunden mit enormem Aufwand und größeren wirtschaftlichen Risiken. Zudem erleichterte die Lizenzvergabe den Zutritt zu Märkten, die für BMW ansonsten eventuell verschlossen gewesen wären. In Russland avancierte der BMW VI unter der Bezeichnung M-17 zum erfolgreichsten russischen Flugmotor seiner Zeit und wurde in großer Stückzahl in zahlreichen Flugbooten, Wasser-, Passagier- und Militärflugzeugen eingebaut.

Internationalisierung des Konzerns

Die große Nachfrage nach dem BMW VI hatte natürlich Auswirkungen auf das Münchner BMW Werk. So hatte sich die Belegschaft von 200 Mitarbeitern 1922 auf 2.000 Beschäftigte im Jahr 1928 in nur sechs Jahren verzehnfacht. Die Produktionsanlagen wurden ständig erweitert, immerhin erforderte die Herstellung eines BMW VI rund 300 verschiedene Maschinen. Schwierig erwies sich zudem die Suche nach geeignetem Personal, denn die präzise Fertigung erforderte hochqualifizierte Mitarbeiter, die intensiv eingearbeitet werden mussten. Um die Fluktuation der Belegschaft möglichst gering zu halten, wurden die Arbeiter – ebenso wie der Maschinenpark – bei schwacher Auftragslage in der Motorradproduktion

eingesetzt. Dies erklärt zum einen die hervorragende Qualität, aber auch den höheren Preis der BMW Motorräder im Vergleich zu den damaligen Konkurrenzfabrikaten.

Der BMW VI war der erste BMW Flugmotor, der auch für die zivile Nutzung konzipiert war. Er hatte zudem entscheidenden Anteil an der Internationalisierung der Bayerischen Motoren Werke in den 20er und 30er Jahren. Es sollte allerdings auch der letzte wassergekühlte Flugmotor von BMW sein, der in nennenswerten Stückzahlen gefertigt wurde. Bereits 1928 erwarb BMW in Amerika eine Lizenz auf luftgekühlte Sternmotoren des Herstellers Pratt & Whitney und konzentrierte sich zu Beginn der 1930er Jahre im Flugmotorenbereich auf diese Technologie.



Der BMW VI beschleunigte den „Schienenzeppelin“ auf 230 km/h.

Basis des Erfolgs

Die BMW 3er Reihen

2005 stellt BMW die fünfte Generation der 3er Reihe vor. Zunächst viertürige Limousinen, die wieder einmal eindeutig klar machen, dass BMW seinen Führungsanspruch in dieser für das Unternehmen wichtigsten Klasse sehr ernst nimmt und eindrucksvoll inszeniert. Wir freuen uns, alle fünf Generationen dieses Erfolgskonzepts mit aktuellem Bildmaterial aus heutiger Perspektive präsentieren zu können.

Von Walter Zeichner

Wie schon bei den früheren Generationen, so stellen die ersten neuen Modelle der 3er Reihe 2005 einen sehr appetitanregenden Vorgeschmack dar auf eine enorme Bandbreite an Karosserievarianten, Motorisierungen und Möglichkeiten der Individualisierung, die auch diese 3er Reihe zu einem Meilenstein in der Erfolgsgeschichte der Bayerischen Motoren Werke machen wird.

Diese vielversprechende Zukunft ist eine logische Konsequenz einer Modellstrategie, die allerdings weit älter ist als der Ursprung der ersten BMW 3er Reihe von 1975. Schon in den 30er Jahren war BMW in der Kompaktklasse mit Automobilen am Markt präsent, die im Gegensatz zu den damaligen Mitbewerbern eine gewisse Sportlichkeit und Exklusivität ausstrahlten. BMW war damals als Automobilhersteller noch weit von seiner heutigen Bedeutung entfernt, stach jedoch durch diese Eigenschaften bereits aus der Masse hervor und legte damit den Grundstein zu einem automobilen Charakter, der bis heute essenziell Gültigkeit hat.

Mit der Neuen Klasse konnte man Anfang der 60er Jahre an dieses Erfolgsrezept anknüpfen und schaffte wenig später den internationalen Durchbruch mit den legendären BMW 02er Modellen, den direkten Wegbereitern aller folgenden 3er Reihen. Über 860.000 Wagen dieser Generation verließen das Werk, mehr als alle bisher produzierten BMW Automobile insgesamt. So viel zur Vorgeschichte.

Die erste BMW 3er Reihe: Eine neue Linie

Als es bei BMW um das Jahr 1970 galt, für diese, sich als beispielloser Erfolg abzeichnende Linie eine Nachfolgegeneration zu entwickeln, war man sich bewusst, dass sich Erwartungshaltung und Ansprüche der Kunden in den letzten Jahren gewandelt hatten. War der BMW 2002 ein zwar nicht unkomfortables, aber für unser heutiges Empfinden fast schon spartanisch anmutendes Automobil mit dem Reiz des „Wolfs im Schafspelz“, so erwartete der Kunde in der sportlichen Mittelklasse mit steigen-

dem allgemeinen Wohlstand ein höheres Maß an Exklusivität.

Wenig später war ersichtlich, dass BMW künftig mit einer klar definierten Modellstrategie auf den Markt treten würde, die bis heute gültige, klare Einteilung der Modellreihen in schlichte Ziffern, wobei bis auf weiteres die 3 der kleinsten Klasse zugeteilt wurde und die 7 den Abschluss nach oben symbolisierte.

Um dieser Modellfamilie ein gemeinsames und unverwechselbares „Gesicht“ zu verleihen, hatte man mit der Entwicklung einer grundsätzlich neuen BMW Formensprache den neuen BMW Chefdesigner Paul Bracq beauftragt. International hatte sich der Franzose hierzu längst als Schöpfer moderner und dynamischer Linien etabliert, ein Stil, der exakt mit der BMW Philosophie harmonierte. Bereits mit der ersten BMW 5er Reihe von 1972 und dem Concept Car BMW Turbo war es Bracq gelungen, einen neuen BMW Stil zu prägen, der in seinen Basisaussagen rund zwei Jahrzehnte Gültigkeit behalten sollte.

Nach rund fünf Jahren Entwicklung und Erprobung wurde der Schleier über der ersten BMW 3er Reihe mit dem Entwicklungscodename E 21 anlässlich einer Pressekonferenz einen Tag vor Eröffnung der IAA in Frankfurt gelüftet. Der Vorstandsvorsitzende Eberhard von Kuenheim ließ es sich nicht nehmen, dieses Ereignis persönlich zu kommentieren, und machte deutlich, dass dieser erste BMW 3er trotz gestiegenem Komfort ein echter BMW geblieben war – genau das wollten Journalisten und Kunden hören.

Spontan erschienen diese ersten, ausschließlich zweitürigen BMW 3er größer und massiver als ihre eher zierlich

Auf Erfolg abonniert: Die fünf Generationen des BMW 3er seit der Einführung 1975.





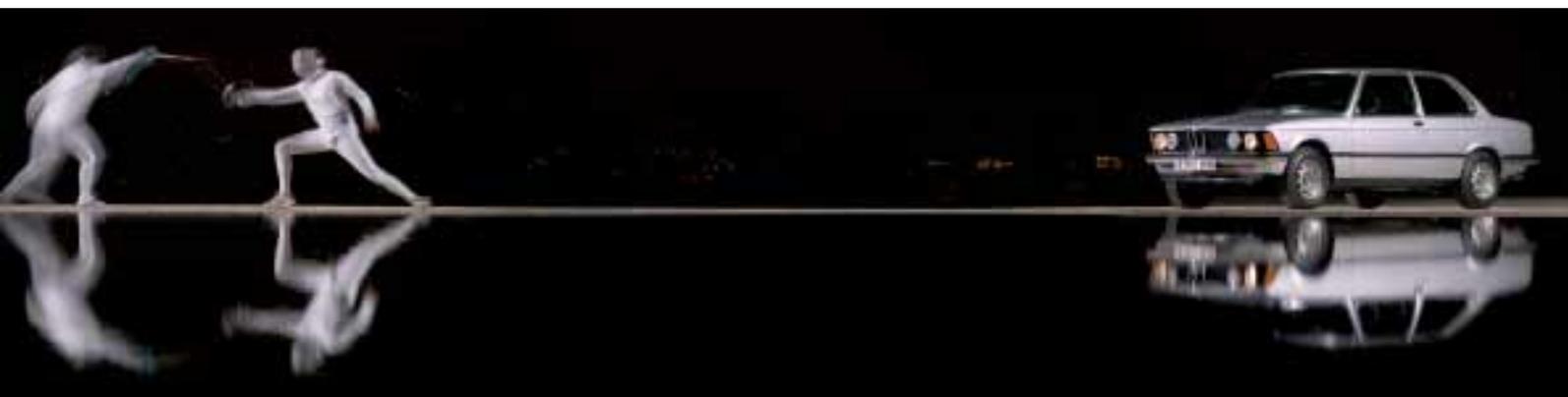
Von Anfang an traf der BMW 3er auch den Nerv der jungen Zielgruppen, die damit einen Einstieg in die BMW Welt fanden.

gestalteten Vorgänger, doch der Scheintrog. Nur unbedeutend waren die Maße gewachsen. Fast allein geschickte Veränderungen der Proportionen hatten dazu geführt, dass die 3er wirkten, als rangierten sie in einer höheren Klasse als die Vorläufer. Doch auch von den zeitgenössischen Schwestermodellen der 5er Reihe grenzten sich die ersten 3er deutlich ab. Trotz deutlicher Verwandtschaft auf den ersten Blick gab es keine Zweifel über die neue Klasseneinteilung bei BMW. Dabei trugen die jetzt kleinsten BMW sehr individuelle und eigenständige Züge. Die

Dach- und Fensterlinie verlief coupé-artiger als beim 5er, und der „Powerdome“, eine Hutze auf der Motorhaube, wurde neben dem konsequent beibehaltenen „Hofmeister-Knick“, dem gegenläufigen Schwung im unteren Bereich der C-Säule, zum BMW Stilelement bis heute. Die Doppelscheinwerfer der Zweilitermodelle 320 und 320i und die Einzellichter der Typen 316 und 318 blickten dem Betrachter aus einem schwarzen Kühlergrill entgegen, ein Designmerkmal, das über Neue Klasse und 02er Reihe konsequent weitergeführt wurde.

Die Vierzylindermotoren der ersten 3er Modelle basierten konstruktiv auf den bewährten Aggregaten der 02er Reihe, waren jedoch im Hinblick auf strengere Abgasvorschriften und gesteigerte Wirtschaftlichkeit grundsätzlich überarbeitet worden. Diese Motoren produzierten zwischen 66 kW (90 PS) und 92 kW (125 PS), weit an der Obergrenze spezifischer Leistungen von Ottomotoren im Vergleich zu hubraumgleichen Limousinen anderer Hersteller in Deutschland. Trotz einer komfortableren Gesamtauslegung führen sich die ersten 3er auch so, wie man es von einem kom-

Dynamik und Sportlichkeit – Synonyme für die BMW 3er Reihen seit 1975.





pakten BMW gewohnt war, fahrerorientiert, mit einem sportlichen Potenzial, das jederzeit abrufbar war.

Zum anderen hatte man bei der Entwicklung der ersten 3er Reihe besonderes Augenmerk auf das immer stärker ins Blickfeld wandernde Thema der passiven Sicherheit gelegt. Modernste EDV-Technik wurde intensiv genutzt, um schließlich weit mehr als die geforderten Standards bieten zu können. Noch nahm die zentrale Datenverarbeitung bei BMW eine riesige Halle im Unterbau des 1972 eröffneten neuen Verwaltungsgebäudes ein. Heute würde die Leistung dieses „Elektronengehirns“ ein normaler PC bewältigen.

Im komfortbetont sachlich gestalteten Innenraum der ersten 3er Modelle stach zudem ein Detail sofort ins Auge, das den Interior-Stil von BMW künftig prägen sollte, das zum Fahrer hin orientierte Cockpit. Diese asymmetrische Gestaltung erleichterte die mühelose Kontrolle und Handhabung der wichtigsten Bedienelemente und ließ den Fahrer auf einzigartige Weise mit seinem Automobil verschmelzen.

Die Werbung bezeichnete die erste BMW 3er Reihe unter anderem als „Ein neues Format für die Mittelklasse“, das man ganz gemäß dem individuellen Stil empfinden gestalten konnte. Immerhin konnte der Kunde unter 18 Farbtönen wählen, von den zeittypischen Pop- und Schockfarben wie „Golf“ (gelb) und „Inka“ (hellorange) bis zu gedeckten Tönen wie „Pastellblau“ und „Fjordmetallic“.

13.980 D-Mark kostete 1975 der Einstieg in die Welt von BMW mit dem Typ 316. In der Größe vergleichbare Modelle aus Köln oder Rüsselsheim waren schon für wenig mehr als 10.000 D-Mark zu haben, und in Stuttgart gab es nichts Vergleichbares. Doch der sich bald abzeichnende enorme Erfolg dieser ersten 3er Reihe lässt sich nur zum Teil durch mangelnde Konkurrenz erklären. In zügiger Konsequenz erweiterte BMW die neue, kleine Modellreihe. Ab 1977 werteten Sechszylindermotoren und Einspritzvarianten das Gesamterscheinungsbild auf, und eine Kleinserie von Cabrio-Limousinen, „Topcabriolets“, gestaltet und gebaut im BMW Auftrag von der renommierten Firma Baur bei Stuttgart und verkauft über die BMW Handelsorganisation, würzten diese erste 3er Reihe schon mit dieser Mischung aus Exotik und Exklusivität, die sich auch bei der Gestaltung zahlreicher späterer Nischenmodelle als außerordentlich reizvoll erweisen sollte.

Als im Dezember 1983 die letzten Wagen der ersten BMW 3er Reihe von den Bändern in München und Dingolfing rollten, konnte das Unternehmen wiederum eine Erfolgsbilanz ohne Beispiel ziehen. Deutlich über 1,3 Millionen Modelle der BMW 3er Reihe fuhren in fast allen Ländern der Erde. BMW war zu einem Höhenflug gestartet und scheinbar durch nichts mehr aufzuhalten. Innerhalb von nur fünf Jahren hatte man die gesamte Produktpalette vollständig mit hochmodernen und attraktiven Modellen neu gestaltet. BMW hatte zu sei-

ner Linie gefunden, gebündelt aus den vier Modellreihen 3er, 5er, 6er und 7er, wobei der wirtschaftliche Erfolg der 3er Reihe dem Unternehmen die Offenheit und den Spielraum für Kreativität und Innovation gestattete, der die Attraktivität der Marke verkörpert.

Die zweite BMW 3er Reihe – Perfektion eines Konzepts

Schon zwei Jahre nach der Geburt der ersten BMW 3er Modelle ging man daran, die zweite Generation zu konzipieren. Das wichtigste Ziel, das die Techniker und Designer vor Augen hatten, war, die typischen Eigenschaften dieser Modellreihe weiter zu pflegen und herauszuarbeiten und gleichzeitig die Fahrleistungen zu steigern. Hinzu kam die grundlegende Entscheidung, der Limousine weitere Karosserievarianten zur Seite zu stellen und so die Attraktivität der gesamten Modellreihe deutlich zu steigern.

Da Markenidentität und Kontinuität bei BMW höher im Kurs standen als kurzlebige modische Effekte, wirkte die zweite Generation der 3er Reihe bei ihrem Debüt im November 1982 eher als Weiterentwicklung denn als Neukonstruktion, doch der Schein trug, denn die Modelle 316, 318i, 320i und 323i waren rundherum neue Autos. Die Linienführung wirkte deutlich gestrafft und geglättet, dezent hatte man sich der aerodynamisch begründeten Keilform angenähert, der Luftwiderstandsbeiwert konnte um rund 15 Prozent gesenkt werden. Erstaunlicherweise war trotz



Links und oben: Die zweite Generation des BMW 3er überzeugte durch souveräne Kraftentfaltung und eine Modellpalette, die keine Wünsche offen ließ.

vergrößertem Innenraum die Außenlänge ein wenig verringert, und mit Hilfe der rasch fortschreitenden EDV-Technik war es gleichzeitig gelungen, sogar das Gewicht der neuen Modelle etwas zu senken.

Die Grundauslegung der Karosserie gestattete jetzt die Wahl zwischen einer zwei- und einer viertürigen Variante, und was das Fahrwerk betraf, so konnte man ebenfalls von einer Neukonstruktion sprechen, obwohl man dem bewährten Konzept im Prinzip treu geblieben war. Insgesamt erreichte man ein noch sensibleres und damit komfortableres Ansprechen der Federung, ohne dass man die sportlich straffe Gesamtauslegung, mittlerweile

längst typisch für die kleinen BMW Bau-reihen, verlassen musste.

Bei der Motorisierung der zweiten BMW 3er Reihe beschränkt man zunächst keine grundsätzlich neuen Wege, allein dank der verbesserten Aerodynamik war schon das Basismodell, der BMW 316 der zweiten Generation, jetzt rund 15 km/h schneller als der erste 316. Die beiden Sechszylinder wurden mit der neuen Bosch LE-Jetronic ausgerüstet, arbeiteten mit Schubabschaltung, reduzierter Leerlaufdrehzahl und höherer Verdichtung. Das neue Spitzenmodell BMW 323i leistete zunächst 139 und wenig später 150 PS, genug, um in deutlich unter 10 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen und locker die 200-km/h-Marke zu überschreiten – heute bereits Selbstverständlichkeiten in dieser Klasse, Anfang der 80er Jahre jedoch reine Sportwagen-Werte.

In den folgenden Jahren setzte eine geradezu explosionsartige Diversifikation in dieser Baureihe ein, mit dem Ziel, alle nur denkbaren Nischen in dieser Klasse mit einem attraktiven Modell der 3er Reihe auszufüllen. Voraussetzung für diese aufwändige Entwicklungsarbeit waren natürlich Erfolgsprognosen, und die neue 3er Reihe schlug in der Tat ein wie noch keine BMW Modellreihe zuvor. Innerhalb kurzer Zeit nach Serienanlauf musste die Produktion von täglich 800 auf circa 1.200 Einheiten hochgefahren werden. Schon im ersten vollen Produktionsjahr 1983 wurden über 200.000 neue 3er verkauft.

Nun ging es Schlag auf Schlag: Ab Herbst 1983 war die viertürige 3er Limousine lieferbar, ab 1984 gab es auf Wunsch Katalysatortechnik. Ein neu entwickelter 2,5-Liter-Motor bildete 1985 die Grundlage für vier neue Modelle. Im Frühling kam in Deutschland der 325e mit einem auf besonders hohen Wirkungsgrad ausgelegten Motor auf den Markt. Wenig später folgten das neue Spitzenmodell 325i mit 171 PS und die Variante 325i Cabrio, von BMW entwickelt und gebaut. Speziell das lang ersehnte Cabrio wirkte gleichsam als Initialzündung für die Erfolgsgeschichte dieser Karosserieform bei BMW. Gleichzeitig präsentierte BMW mit dem Typ 324d sein erstes Modell mit Dieselmotor in dieser Klasse, zwei Jahre nach dem Debüt der BMW Dieseltechnik in der 5er Reihe. Am anderen Ende der Leistungsskala rangierte noch ab dem gleichen Jahr der kompromisslos leistungsorientierte M3 mit 200 PS starkem Vierventil-Vierzylindermotor.

Fast noch sensationeller, wenn auch weniger spektakulär, war die Präsentation des ersten BMW Personenwagens mit Allradantrieb, des Typs 325i Allrad, wenig später in 325iX umbenannt, im Februar 1986. Seither steht der Buchstabe X bei BMW symbolhaft für den Antrieb aller vier Räder.

Ab Modelljahr 1988 bot BMW die gesamte 3er Reihe serienmäßig mit KAT an, und auf der IAA im Herbst konnte man die dritte Karosserievariante bewundern, den ersten 3er Touring. Ob Limousine, Cabriolet oder Touring, im Laufe der Jahre

Die Dynamik des BMW 3er der dritten Generation überzeugte mehr Menschen als je zuvor von diesem Fahrzeugkonzept.





Mit der vierten Generation der BMW 3er Reihe erreichten Vielfalt und Individualität der Modellpalette neue Höhepunkte.

waren die BMW 3er Modelle mit einer Vielzahl von Benzin- und Dieselmotoren zu haben, die jeden Wunsch in dieser Klasse abdeckten. Mit dieser zweiten BMW 3er Reihe war dem Unternehmen ein beispielloser Produktionsrekord geglückt. Die Wagen wurden jetzt an drei deutschen Standorten, München, Dingolfing und Regensburg, gebaut. Bis zum Produktionsende des letzten Touring-Modells 1994 liefen dort und an mehreren Montagestandorten im Ausland über 2,3 Millionen BMW 3er vom Band. Doch zu diesem Zeitpunkt führen längst schon Hunderttausende des Nachfolgemodells auf den Straßen der Welt.

Die dritte BMW 3er Reihe – ein neuer Maßstab der Kompaktklasse

Prägend für diese vollkommen neue dritte Generation der BMW Erfolgslinie war Claus Luthe, neuer Design-Chef in München. Luthe hatte bereits den 5er, 7er und 8er

Modellen zu einer neuen Linienführung verholfen. Die 3er Limousine zeichnete sich ab 1990 durch eine von der tief ansetzenden Front bis zum die Keilform der Silhouette betonenden, relativ hoch ange-

BMW 3er Reihe: Immer neue Absatzrekorde, immer mehr Varianten.

setzten Heck organisch fließende, strömungsgünstige Form aus. Doch alle charakteristischen BMW Designelemente blieben in neuer Interpretation erhalten. Im Vergleich zum Vormodell hatte die neue Baureihe E 36 innen wie außen deutlich an Volumen gewonnen, wirkte aber innerhalb ihrer Klasse immer noch kompakt und dynamisch, wenn auch immer deutlicher komfortorientiert. In puncto passive Sicherheit, Fahrzeugschutz und Fahrwerksqualität erreichten die neuen 3er wiederum Bestwerte.

Wie schon beim Vorgänger gingen zuerst vier Limousinen, 316i, 318i, 320i und 325i, ins Rennen, alle mit Einspritzmotoren. Die beiden Sechszylinder wurden von der neuen BMW Motorengeneration dynamisch bewegt, die in der 5er Reihe debütiert hatte. Mit 192 PS gehörte der BMW 325i zu den temperamentvollsten Automobilen in dieser Klasse weltweit, und dabei floss weniger Kraftstoff durch die Einspritzanlagen als bei den vergleichbaren, aber leistungsschwächeren Vormodellen.

Noch in weit höherem Maße als bei der Vorgänger-Baureihe gestaltete sich in den nächsten acht Jahren die Modellvielfalt der dritten 3er Reihe. Drei Dieselmotoren von 90 bis 143 PS und Benziner, die im neuen M3, der als Limousine, Coupé und Cabrio lieferbar war, am Ende bis zu 321 PS bereitstellten, ließen keine Nische mehr unbesetzt. Und auch Exterieur und Interieur konnten nicht nur

serienmäßig, sondern zusätzlich noch durch ein umfangreiches Individualprogramm jedem erdenklichen persönlichen Gestaltungswunsch angepasst werden.

Ab Ende 1991 gab es erstmals ein BMW Coupé in der 3er Reihe. Kein Karosserieteil entsprach bei diesem eleganten Zweitürer der Limousine, BMW hatte sich den Luxus gegönnt, eine völlig neue Linie zu zeichnen. Einen ganz neuen Weg beschritt BMW innerhalb der 3er Reihe ab 1994 mit dem Compact, einem Einsteigermodell mit der Technik der größeren 3er Modelle, aber eigenständiger Form in der Art einer Fließhecklimousine mit um 22,5 cm kürzerer Karosserie. Zunächst ausschließlich mit Vierzylinder Benzin- und Dieselantrieb und ab 1997 als 323i compact auch als Sechszylindermodell erhältlich, bildete der 3er compact für viele einen relativ kostengünstigen Einstieg in die BMW Welt.

Als diese dritte BMW 3er Reihe im Jahr 2000 auslief, war erneut ein Rekord zu verzeichnen. Diese bislang variantenreichste Baureihe war in rund 2,5 Millionen Exemplaren entstanden. Auf ihrer Technik basierte zudem der neue BMW

Roadster Z3, der ausschließlich im Werk Spartanburg gebaut wurde und sich längst zu einem der erfolgreichsten Sportwagen dieser Art entwickelt hatte.

Die vierte BMW 3er Reihe – Innovation in ihrer schönsten Form

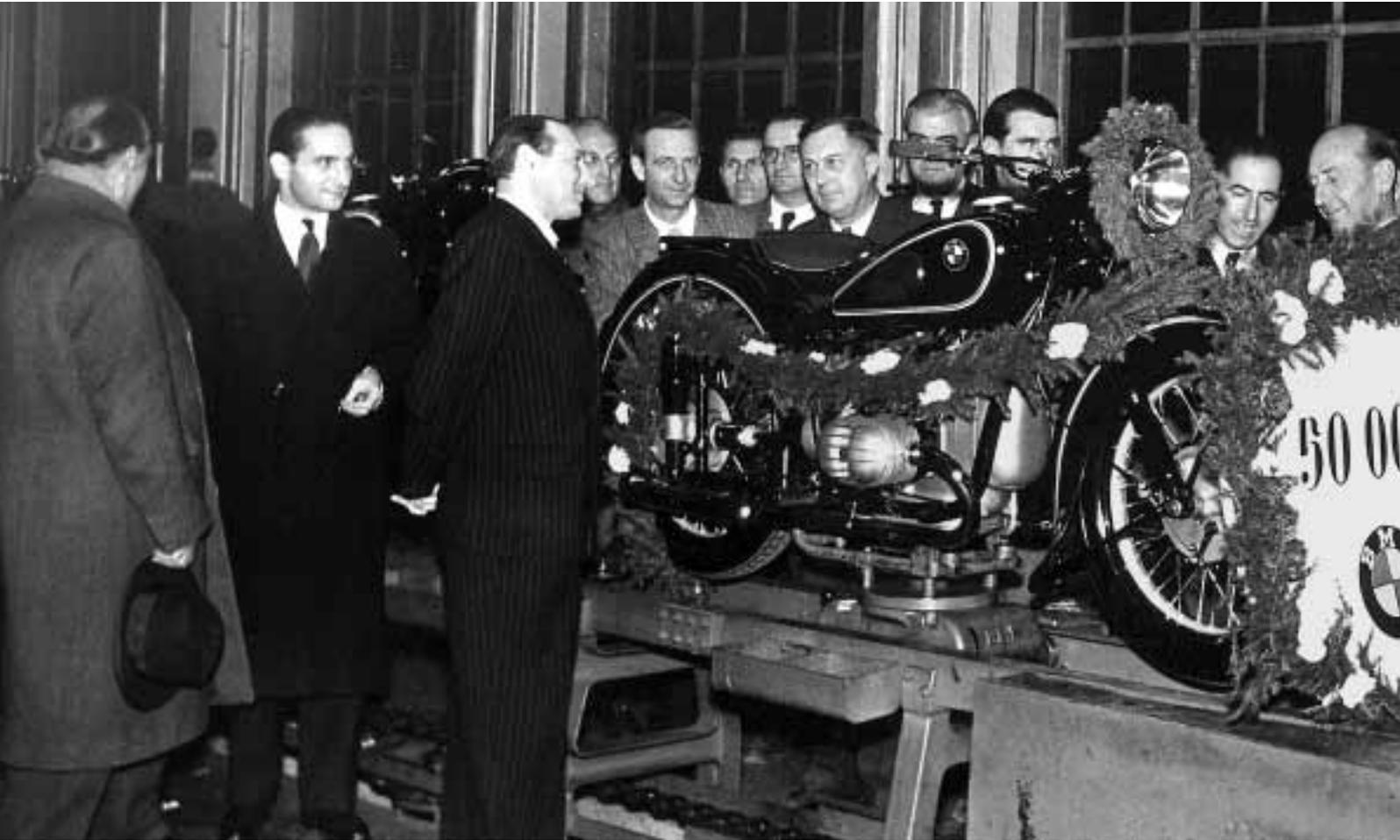
Bereits im Mai 1998 war die vierte Generation der BMW 3er Reihe (E46) in Serie gegangen. Den Kernwerten Dynamik, Innovation und Ästhetik blieb sie uneingeschränkt verpflichtet, die Außenmaße wuchsen dabei moderat. Der Grundsatz „top down“, was bedeutet, dass für die Technik der mittleren und kleineren Baureihen immer die Topmodelle als Vorbild gelten, wurde bei der Entwicklung der neuen Modelle besonders konsequent umgesetzt. Somit hatte die neue Generation, deren Äußeres höchst dynamisch die Gestaltungsphilosophie des neuen BMW Designers Chris Bangle verkörperte, wesentliche Elemente des damals aktuellen BMW 7er in die Wiege gelegt bekommen. Sicht- und fühlbar wurde dies bei der Abstimmung von Karosserie und Fahrwerk, der Ausstattung des Innenraums, dem umfassenden Sicherheitskonzept und dem

vielfältigen Einsatz modernster Elektronik. Die ersten fünf Modelle dieser 3er Generation übertrafen wiederum ihre direkten Vorläufer in allen wesentlichen kundenrelevanten Punkten deutlich. Obwohl die Motorleistung der vier Benziner gleich blieb, verbesserten sich nicht nur die Fahrleistungen, sondern Agilität, Verbrauch und Umweltverträglichkeit.

Alle Neuerungen und Modelle dieser Baureihe aufzuzählen und auch nur grob zu beschreiben, würde den Rahmen dieser Geschichte sprengen, nie zuvor hatte es eine vielfältigere Modellreihe bei BMW gegeben. Vom Touring-Modell mit dem kleinsten Dieselmotor bis zum neuen M3 mit 343 PS zeichnete dabei jedes Modell eine außerordentlich geglückte Kombination aus Dynamik, Komfort und Kultiviertheit aus, die den BMW Slogan von der „Freude am Fahren“ mit erlebbarem Sinn füllte. Wieder einmal war es den Konstrukteuren und Designern gelungen, neue Maßstäbe in einer Klasse zu setzen, die sich nur noch bedingt in eine Kategorie pressen lässt. Und entsprechend hoch sind die Erwartungen an die fünfte Generation.

Nahtlos knüpft der BMW 3er der fünften Generation im Jahre 2005 nun an die Erfolgsgeschichte seiner Vorgänger an.





Die graue Eminenz

Heinrich Krafft von Dellmensingen

Zwei Jahrzehnte arbeitete Heinrich Krafft von Dellmensingen in verantwortlicher Position für BMW. Zunächst baute er ab 1940 ein Zentralsekretariat und die Rechtsabteilung auf. Beim Wiederaufbau nach dem Krieg verantwortete er im Vorstandskollegium das Ressort „Allgemeine Verwaltung“.

Von Dr. Florian Triebel

Heinrich Krafft von Dellmensingen steht exemplarisch für mehrere typische Phänomene bei BMW. Wie viele BMW Mitarbeiter war er gebürtiger Münchner und der Firma lange Jahre in unterschiedlichen Funktionen verbunden. Ferner steht er für die „technokratische Elite“ innerhalb und außerhalb der Firma, die über den großen Bruch des Zweiten Weltkriegs hinweg ihren Dienst versah. Unbeirrt von gesellschaftlichen und ideologischen Rahmenbedingungen, hielten die Mitglieder dieser Elite ihren Aufgabenbereich funktionsfähig. Damit trugen sie mittelbar zur verbrecherischen Politik der Nationalsozialisten bei, waren aber auch nach dem Sieg der Alliierten die Träger des Wiederaufbaus in Deutschland.

Geboren am 19. Mai 1910, wuchs er in der bayerischen Landeshauptstadt auf, besuchte das Wilhelms-Gymnasium in Schwabing, wo er Ende der 20er Jahre das Abitur ablegte. Sein Jura-Studium begann er in Würzburg, wechselte aber zurück nach München an die Ludwigs-Maximilians-Universität und schloss hier 1937 mit dem Assessor-Examen ab.

Krafft von Dellmensingen zog es nicht in die klassischen Berufszweige für Juristen, er wollte weder Anwalt werden, noch als Staatsanwalt oder Richter in die staatliche Rechtspflege eintreten. Ihn interessierte die praktische Anwendung der Juristerei in einem Unternehmen.

In München eröffneten sich ihm hierfür einige Möglichkeiten. Die Bayerischen Motoren Werke im Norden der Stadt waren eine davon, und für einen jungen Juristen keine allzu schlechte. Die Firma hatte in der Aufrüstungspolitik Deutschlands eine zentrale Stellung erlangt. Man produzierte als einziges Unternehmen in Deutschland luftgekühlte Motoren für die im Aufbau befindlichen Luftstreitkräfte. Seit Mitte der 1930er Jahre waren neben dem Stammwerk in München und dem Automobilwerk in Eisenach zwei weitere Standorte hinzugekommen, die ausschließlich Flugmotoren in Großserie produzieren sollten: Allach bei München und Dürerhof bei Eisenach.

Diese neue Stellung und Dimension des Unternehmens erforderte nicht nur zusätzlichen technischen Sachverstand in Entwicklung und Produktion, sondern auch in rechtlichen und kaufmännischen Fragen. Die rechtlichen Angelegenheiten waren von 1929 bis 1934 bei Fritz Klopfer auf Vorstandsebene verankert gewesen. Danach hatte sich BMW ausschließlich mit externem juristischem Sachverstand beholfen. Die umfangreicheren Aufgaben durch die neue Dimension des Konzerns ließen es aber der Firma angeraten erscheinen, das Justizariat wieder intern zu besetzen.

Krafft von Dellmensingen schien ideale Voraussetzungen dafür mitzubringen. Da ihm jedoch direkt nach seinem Examen



Links: Das Jubiläum zur Produktion des 50.000 Motorrads in der Nachkriegszeit am 4. Dezember 1951. Heinrich Krafft von Dellmensingen (2. von links) feiert mit Vertriebsleiter Fritz Trötsch (ganz links), Kurt Donath (3. von links) und weiteren Führungskräften und Mitarbeitern von BMW.

Rechts: Portrait Heinrich Krafft von Dellmensingens aus dem Jahre 1955.

Verfassung des Konzerns erforderte eine Stärkung der zentralen Funktionen. Hierzu gehörte auch die Rechtsabteilung, der nun der gerade 30-jährige Krafft von Dellmensingen vorstand. Neben dem reinen Justiziar, also der Verantwortung für alle Rechtsfragen im Konzern, verantwortete er auch die Personalangelegenheiten der Führungskräfte, die Gruppe „Konzern-Statistik“ sowie alle Versicherungsfragen im Konzern. Folgerichtig firmierte seine Abteilung im offiziellen Konzern-Organigramm auch als „Zentralsekretariat und Rechtsabteilung“. In dieser Eigenschaft erhielt Krafft von Dellmensingen bereits 1940 Prokura für die BMW AG und 1942 den Rang eines Direktors.

Die technokratische Elite

In der zweiten Hälfte des Krieges erlangte seine Funktion eine zentrale Rolle. Ab 1942 trugen die Alliierten den Krieg nach Deutschland. Britische und amerikanische Streitkräfte nahmen strategisch wichtige Ziele ins Visier, um die deutsche Kriegswirtschaft zu schwächen. Hierzu gehörte insbesondere die Rüstungsindustrie und auch die Werke des Flugzeugzulieferers BMW. Unterstützt von den staatlichen Behörden reagierte die Industrie mit Auslagerungen von Teilen der Produktion aus



ihren Werken. Als Justiziar oblagen Krafft von Dellmensingen die Verhandlungen mit Firmen und Behörden für diese Verlagerungsaktivitäten. Nach seinen eigenen Erinnerungen war er in dieser Kriegsphase viel unterwegs, um in weniger „luftgefährdeten“ Gebieten Ersatzflächen für die BMW Produktion zu gewinnen.

Er tat dies, nach eigenem Bekunden, nicht aus ideologischer Überzeugung – er selbst stand dem Nationalsozialismus kritisch gegenüber. Doch gehörte es zu seinem Aufgabenumfang, den er nach besten Kräften im Dienst seiner Firma erfüllen wollte. Diese Einstellung ist typisch für die „technokratische Elite“ im nationalsozialistischen Deutschland. Viele der jüngeren Funktionsträger waren keine überzeugten Nationalsozialisten. Sie versuchten, auch aus Karrieregründen, auf ihrem Posten das Bestmögliche zu leisten und überblickten nicht immer, dass sie damit das verbrecherische Handeln des Regimes unterstützten.

Aus diesem technokratischen Verständnis seiner Rolle als Angestellter verblieb Krafft von Dellmensingen auch über den Zusammenbruch des nationalsozialistischen Regimes hinaus im Dienst. Zunächst war sicherzustellen, dass BMW wieder eine handlungsfähige Werksleitung erhielt. Der von den

noch die praktische Erfahrung fehlte, stellte ihn BMW zum Jahresbeginn 1938 zunächst als kaufmännischen Volontär ein. Ähnlich wie heutige Trainees durchlief der Volontär damals verschiedene Abteilungen der Firma, um sich allgemein praktisches kaufmännisches Wissen anzueignen. Der damalige kaufmännische Vorstand der BMW AG, Fritz Hille, bescheinigte knapp zwei Jahre nach Krafft von Dellmensingens Eintritt gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden dem „jungen Herren ... Tüchtigkeit“ und umriss die Hoffnung, dass er und ein Kollege in absehbarer Zeit so weit sein würden, die Aufgaben eines Justiziers voll zu übernehmen.

Obwohl Hille in dieser Notiz vom November 1939 noch einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren angegeben hatte, übernahm der junge Jurist das Amt deutlich früher. Bereits nach Ende des Volontariats 1940 wurde Krafft von Dellmensingen die Leitung der Rechtsabteilung übertragen. Dies war notwendig geworden, da der BMW Konzern eine neue „Organverfassung“ erhalten hatte. Diese im Oktober 1940 verabschiedete Grundordnung für BMW sah vor, dass rückwirkend zum 1. Januar 1940 die Tochtergesellschaften enger an die AG gebunden werden und in einem Gewinnabführungsvertrag die Jahresergebnisse sämtlicher Tochtergesellschaften auf die Muttergesellschaft übergehen sollten. Die neue



Heinrich Krafft von Dellmensingen sammelt am Münchner Karlsplatz für das Winterhilfswerk der NSDAP (um 1940).



Links: Zu den Aufgaben Heinrich Krafft von Dellmensingens gehörte auch die Freisprechung der Lehrlinge nach bestandener Gehilfenprüfung (1952). Rechts: BMW Führungskräfte Anfang der 50er Jahre. Von links nach rechts: Heinrich Krafft von Dellmensingen, Harald Wolf, Ludwig Kermer, Kurt Donath, Hans Seyfried.

Alliierten eingesetzte Generaltreuhänder für BMW, Karl Hencky, sah in Krafft von Dellmensingen und Kurt Donath (vgl. MTL 02/2004) die geeigneten Führungskräfte, die unmittelbar anstehenden Arbeiten zu leiten. Während der Milbertshofener Werksleiter Donath die technischen Belange übernahm, verantwortete Krafft von Dellmensingen in dieser provisorischen Werksleitung die darüber hinaus gehenden Verwaltungsaufgaben. Erst einmal galt es, die von den Alliierten als Reparationen angeordneten Demontagen abzuwickeln. Neben dieser Aufgabe sah die provisorische Konzernführung die Chance, die Bayerischen Motoren Werke wiederauf-

stehen zu lassen. Um dies zu erreichen, mussten nicht nur die verbliebenen qualifizierten Arbeitskräfte in der Firma gehalten werden, sondern auch die für einen Wiederaufbau benötigten Maschinen der Produktion. Es mussten also möglichst viele Werkzeuge den Demontagen entzogen werden. Dies gelang, indem die Werksleitung Reparaturaufträge für die amerikanischen Besatzungstruppen entgegennahm. Zugleich konnten Krafft von Dellmensingen und Donath eine erste Produktionsgenehmigung für Güter des zivilen Bedarfs erwirken. Die zunächst von BMW hergestellten Kochtöpfe, Teigrührmaschinen und Landwirtschaftsgeräte waren zwar nicht gerade „BMW typische“

Produkte, erfüllten aber ihren Zweck: die Maschinen zu erhalten und die Facharbeiter zu beschäftigen. Während Kurt Donath hierbei den produktionstechnischen Part verantwortete, übernahm Krafft von Dellmensingen mit Beginn der „Notproduktion“ zusätzlich den kaufmännischen Bereich.

Mit der Wiederaufnahme der BMW Motorradproduktion im Jahr 1948 musste die bis dahin „provisorisch“ agierende Konzernleitung auf ein solideres Fundament gestellt werden. Mit Hanns Grewenig (vgl. MTL 03/2004) trat ein zusätzlicher Vorstand ein, der den kaufmännischen Bereich verantwortete. Krafft von Dellmensingen blieb zunächst stellvertretendes Vorstands-

Übergabe des symbolischen Schlüssels für das Werk Allach durch den amerikanischen Kommandanten des „Karlsfeld Ordnance Depots“ an die BMW Delegation am 1. Juli 1955. Heinrich Krafft von Dellmensingen steht neben dem Kommandanten.



mitglied, verantwortlich für die allgemeinen Verwaltungsaufgaben. Ab 1956 ernannte ihn der Aufsichtsrat zum ordentlichen Vorstandsmitglied in der beibehaltenen Dreierkonstellation mit Grewenig und Donath. Krafft von Dellmensingen verantwortete neben der Rechts- und Grundstücksabteilung nun die Patentabteilung und das Personalwesen des Konzerns. Ferner lagen in seinem Verantwortungsbereich noch kleinere zusätzliche Verwaltungsbereiche, beispielsweise das Sozialwesen und der Fuhrpark. Diesen Funktionsbereich behielt er bis zu seinem freiwilligen Ausscheiden im August 1960.

Große Aufgaben in der Zeit des Wiederaufbaus

Krafft von Dellmensingen verantwortete somit während der für BMW ereignisreichen und turbulenten 50er Jahre die gesamte innere Verwaltung der Firma. In sein Aufgabengebiet fielen auch die juristischen Belange der Wiedereingliederung des Werks Allach 1955, nachdem die Amerikaner ihren dortigen Reparaturbetrieb eingestellt hatten. Er leitete auch die Verhandlungen zum Verkauf des Nordteils des Allacher Werksgeländes an die MAN AG.

Gemeinsam mit seinem Vorstandskollegen Grewenig führte Krafft von Dellmensingen die Gespräche mit den Behörden für die Aufbaufinanzierung auf Bundes- und Landesebene. Sie warben dort schließlich erfolgreich um Kredite, um die für die Aufnahme der Fahrzeugproduktion notwendigen Investitionen im Stammwerk Milbertshofen finanzieren zu können.

Ferner oblag Krafft von Dellmensingen mit dem Personalwesen ein äußerst kritischer Aufgabenbereich dieser Jahre. In den ersten Aufbaujahren galt es, die Belegschaftsmitglieder für die Firma zu halten, nach Aufnahme der Motorrad- und Automobilfertigung mussten zusätzlich geeignete Facharbeiter angeworben werden. Als die „Motorradkrise“ Mitte der 50er Jahre die Absatzzahlen einbrechen ließ, waren Entlassungen unvermeidlich. Dennoch gelang es, mit der Aufnahme der Isetta-Produktion einen großen Teil der Facharbeiter aus dem Motorradbereich dort unterzubringen und für das Unternehmen zu halten. Die von der Zweiradfertigung umgeschulten Belegschaftsmitglieder erwarben bei der Produktion des mit einem BMW Motorradmotor ausgerüsteten „Motocoups“ Qualifikationen und Know-how des Automobilbaues. Dies ermöglichte es dem Unternehmen, diese an der Isetta geschulten Arbeiter in den 60er Jahren in der aufstrebenden Fertigung der „Neuen Klasse“ einzusetzen. Das Personalwesen unter Krafft von Dellmensingen spielte bei dieser Personalumschichtung und -qualifizierung eine wichtige Rolle.

Seine langjährigen Erfahrungen bei BMW, seine wichtigen Funktionen und seine Persönlichkeit machten Krafft von Dellmensingen zudem zu einer zentralen Figur im Hintergrund des Unternehmens. Er verhandelte nicht nur im Auftrag der Firma mit Behörden, Firmen und Kooperationspartnern, sondern hielt auch im Vorstand den engsten Kontakt zum Aufsichtsrat. Dabei gelang es ihm in den unruhigen 50er Jahren nicht nur einmal,



Am 14. Dezember 1948 wird das erste produzierte Motorrad der Nachkriegsgeschichte an BMW Werksangehörige verlost. Heinrich Krafft von Dellmensingen öffnet die Lostrommel, um den glücklichen Gewinner zu ziehen.

Wogen zu glätten und in schwierigen Fragen zu vermitteln und Konsens in den Leitungsgremien herzustellen.

Die Krise des Motorradmarktes und die deutlich überschätzten Erwartungen in das zunächst von BMW aufgelegte Großwagenprogramm ließen Umsatz und Erträge des Unternehmens einbrechen. Der Aufsichtsrat reagierte und löste zum Jahresbeginn 1957 die Verträge der beiden Vorstandsmitglieder Donath und Grewenig. Mit dem als Sanierungs-Experten verpflichteten Heinrich Richter-Brohm erhielt der BMW Vorstand erstmals seit 1945 wieder einen alleinigen Vorsitzenden.

Krafft von Dellmensingen blieb somit als einziges Mitglied des Führungsgremiums aus den Aufbaujahren im Amt. Nach wie vor leitete er sein Ressort während der Krisenjahre von BMW, die in der denkwürdigen Hauptversammlung vom 9. Dezember 1959 gipfelten. Nachdem der Aufsichtsrat Richter-Brohm in seiner ersten Sitzung nach der Hauptversammlung aufgrund der Ereignisse von seinen Aufgaben entbunden hatte, gab es noch einmal eine kurze Phase im Vorstand ohne Vorsitzenden. Die verbliebenen Mitglieder des Gremiums, Ernst Kämpfer, Ernst Hof und eben Krafft von Dellmensingen, sollten das Unternehmen erneut nach dem „Kollegialprinzip“ führen.

Nachdem sich eine tragfähige Sanierungslösung für das Unternehmen unter dem Patronat Herbert Quandts abzeichnete, suchte Krafft von Dellmensingen nach mehr als 20 Jahren BMW eine neue Herausforderung. Er verließ das Unternehmen und war nach 1960 in verschiedenen Positionen für die Familie Krupp von Bohlen und Halbach tätig. Heinrich Krafft von Dellmensingen starb kurz vor seinem 90. Geburtstag in seiner Geburtsstadt München.



25-jähriges Dienstjubiläum des Entwicklungsleiters Alfred Böning am 15.11.1956. Heinrich Krafft von Dellmensingen gratuliert dem Jubilar.



BMW LS Coupé – Endpunkt einer Ära

Wenn es um die Konzernmarke BMW geht, ist der Begriff „Kleinwagen“ heute schon seit 40 Jahren nicht mehr aktuell. BMW ist Premium-Anbieter von kultivierten und dynamischen Automobilen der internationalen Spitzenklasse. Nur Freunden klassischer Fahrzeuge fällt bei diesen drei Buchstaben spontan die Isetta ein – mehr nicht. Dennoch hat die Kategorie der kleinsten Automobile in der Geschichte der Bayerischen Motoren Werke von den 20er bis zu den 60er Jahren eine sehr wichtige Rolle gespielt und liebenswerte wie interessante Produkte hervorgebracht.

Von Walter Zeichner

Schon im Jahr 1929, am Anfang der BMW Automobilgeschichte, steht mit dem Typ 3/15 PS, zumeist „Dixi“ gerufen, ein typischer Kleinwagen. Trotz schlechter Zeiten setzte sich das 15 PS starke Wägel-

chen durch, nicht zuletzt wegen seiner für damalige Zeiten innovativen Ganzstahl-Karosserie. Es folgten „richtige“ Autos mit Sechszylindermotoren, die den internationalen Ruf der Marke begründeten.

1955, das gute Nachkriegsgeschäft mit den Motorrädern ließ nach, adaptierte BMW die geniale Idee der Isetta aus Italien und machte aus dieser Idee einen für die Bedürfnisse von Tausenden von



Pressefoto des BMW LS Coupé vor Schloss Nymphenburg in München.

Der letzte Kleinwagen von BMW

Zum Frühjahr 1962 wurde die Baureihe grundlegend aufgewertet. Der Radstand der Limousine wuchs um 16, die Gesamtlänge um 32 Zentimeter. Selbst die Typenbezeichnung BMW 700 wurde fallengelassen. Schlicht BMW LS hießen jetzt die kleinen Viersitzer, die es in einer Standard- und einer Luxusvariante gab. Ursprüngliche Idee war es gewesen, diesen Typ mit einem kleinen Vierzylindermotor im Heck auszurüsten, doch angesichts des allgemeinen Trends zum größeren Auto und dem sich anbahnenden Erfolg des neuen BMW Mittelklassemodells 1500 ließ man von diesem Konzept ab und beschloss, sich mittelfristig aus dem Segment der Kleinwagen zu verabschieden.

Weitergebaut wurde ebenfalls noch das BMW 700 Coupé, allerdings mit dem kurzen Radstand, wie seit 1959, und 32- oder 40-PS-Motoren zur Wahl. Noch bis zum Mai 1964 blieb der kleine 2+2-Sitzer mit dem kurzen Radstand in Produktion, der nebenbei die Rennsportgeschichte von BMW um ein weiteres, höchst erfolgreiches Kapitel fortgeschrieben hatte. Um noch vorhandene Teile aufzubauchen, entschloss man sich bei BMW, diesem „Kurzheck-Coupé“ noch eine Langversion mit dem Radstand des LS folgen zu lassen. Allerdings sollten sich die Aufwendungen für diese letzte Variante der BMW Kleinwagen Geschichte in engen, vertretbaren Grenzen halten.

Wieder einmal wurde die erfahrene Karosseriebaufirma Baur in Stuttgart damit beauftragt, eine praktikable Lösung zu erarbeiten – auch das bildhübsche BMW 700 Cabrio war ein Resultat der schwäbischen Fachleute gewesen. Doch war die Aufgabe hier ungleich schwieriger. Aus Kostengründen musste nicht nur das „Glashaus“, also der Scheiben- und Dachbereich des kurzen Coupés übernommen werden, sondern auch der Vorderwagen einschließlich der Türen blieb unantastbar. Den hinteren Teil der Karosserie übernahm man von der LS Limousine und stand nun vor dem Dilemma, die ganze gewachsene Länge auf dem flossenbewehrten Heck konzentrieren zu müssen. Dies führte zwar zu einer

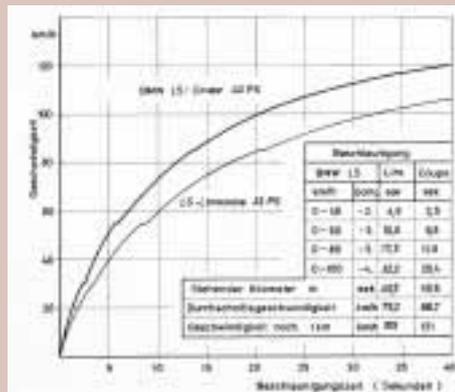
Umsteigern perfekt zugeschnittenen, wettergeschützten Kleinwagen. Viele BMW Autofahrer entdeckten ihre Liebe zur Marke mit diesem originellen Vehikel.

Das Wirtschaftswunder sorgte in jenen Jahren für rasanten wirtschaftlichen Aufschwung, und bald genügte auch die Isetta nicht mehr als automobiler Basisausrüstung. BMW brachte 1957 den Typ 600, die „große Isetta“, eine Mischung aus Kleinwagen und Großraumlimousine, voller origineller Ideen, aber ohne Prestigewert und für das anspruchsvollere Publikum ohne Reiz. 1959 folgte schließlich der Typ 700. Kleine Limousinen und Coupés im klassischen Stufenheckdesign mit italienischem Flair – ein Volltreffer in der Gunst

der Käufer, die sich zwar nur einen Kleinwagen leisten konnten, aber sich mit einem BMW von der Masse abheben wollten. Trotz lediglich zwei Zylindern waren diese Modelle in der Preisklasse des wesentlich geräumigeren Volkswagen Käfer mit Vierzylindermotor angesiedelt. Doch die kleinen BMW waren chic und verfügten über jenen Schuss an Sportlichkeit, den man von der Marke erwartete.

Die gesamte Baureihe, bis 1965 in Produktion, wurde mit 188.121 Wagen die bis dahin erfolgreichste in der BMW Geschichte. Es gab sie ausschließlich mit dem aus dem Motorradbau abgeleiteten Boxermotor mit rund 700 ccm und 30, 32 oder 40 PS Leistung, und selbst ein Cabrio war ab 1961 lieferbar.

Zweizylinder-Boxermotor



Der Zweizylinder-Boxermotor mit zwei Vergasern leistete 40 PS und sorgte bei den leichten BMW Coupés für sportliche Fortbewegung.

auffallenden und unverwechselbaren Silhouette, entbehrte jedoch einer gewissen Harmonie. Trotzdem entschloss man sich, das neue Coupé in dieser Form auf den Markt zu bringen.

Durch die verlängerte Karosserie und eine deutlich luxuriösere Innenausstattung stieg das Gewicht des kleinen Coupés um annähernd 50 kg, was die ausschließliche Verwendung des 40-PS-Sportmotors mit Zweivergaser-Anlage notwendig machte. Bequemere Sitze mit Kunstledereinfassung und Stoff-Mittelteil, ein Armaturenbrett mit einer Verkleidung aus Holzimitat und eine komplette Teppichverkleidung des Bodens veränderten den Charakter des verlängerten BMW Coupés deutlich in Richtung Komfort und Luxus – den Preis setzte man mit 5.850 Mark genauso hoch an wie beim puristischeren Vormodell 700 CS.

Angepasst an die Bezeichnung der längeren Limousinen, erschien das verlängerte Coupé unter der Bezeichnung BMW LS Coupé im September 1964. Die

Reaktionen auf das neue Modell waren eher verhalten, zu deutlich waren die Zugeständnisse, die man in stilistischer Hinsicht hatte machen müssen. Eine riesige, gewölbte Heckscheibe versuchte den deutlich gewachsenen Raum zwischen hinterem Dachabschluss und Motordeckel zu überbrücken, und großzügige Chromapplikationen an Heckabschluss und Lüftungsg grill versuchten das Modell zusätzlich aufzuwerten.

Zielgruppe Frau

Hier eine Passage aus dem originalen Presstext für das BMW LS Coupé von Ende September 1964: „...Mit dem neuen LS Coupé, als sportliche Version, wird das Programm der 700 Klasse abgerundet. In seiner schnittigen Form und der zweckmäßigen, eleganten Innenausstattung präsentiert sich das formschöne Coupé, dessen Serienfertigung jetzt angelaufen ist, mit allen Merkmalen des bewährten LS Luxus. Es ist ein Wagen, an dem auch besonders die Frau Freude empfindet. Er sieht gut aus, ist bequem und komfortabel, von Frauenhand leicht und mühelos zu lenken...“

Was die Farbgestaltung des BMW LS Coupés betraf, so wurden die Töne Crème, Bordeauxrot, Guayanablau und Fjordgrau am meisten geordert, wenige Wagen wurden auch in einigen anderen Farben wie Florida oder gegen Ende der Produktion Chamonixweiß ausgeführt.

Andererseits hatte das LS Coupé durchaus Charakter, wenn auch eher spröde als gefällig. Aufgrund des her-

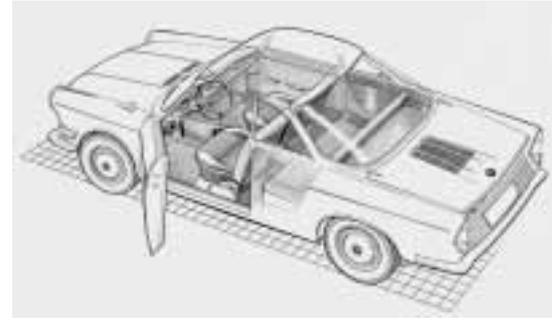
Eine der wenigen Werbeanzeigen für das sel- tene BMW LS Coupé von 1964.

vorragenden, sportlich ausgelegten Fahrwerks und eines immer noch sehr geringen Gewichts von lediglich 680 Kilogramm lud es wie seine Vorgänger zu einer recht sportlichen Gangart ein. Nach Tacho lief das LS Coupé 140 Stundenkilometer und beschleunigte in knapp 20 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, Werte die für einen Kleinwagen Mitte der 60er Jahre immer noch durchaus beachtlich waren.

Obwohl sich auch die sehr erfolgreiche Renngeschichte der BMW 700 Reihe nun unaufhaltsam dem Ende zuneigte, tauchte das „Langheck-Coupé“ sogar noch bei einigen Motorsportveranstaltungen mit eher regionalem Charakter auf, ohne allerdings an die Triumphe der Sport-Coupés mit kurzem Radstand anknüpfen zu können.

Nach nur einem Jahr Produktion wurde das LS Coupé im September 1965 vom Band genommen, zeitgleich mit der glanzvollen Präsentation des neuen BMW Coupés der oberen Mittelklasse, dem





Armaturenbrett mit Holzimitat und reichlich Chrom im Stil der 60er Jahre.

Modell 2000 CS mit moderner Karosserie von Karmann in Osnabrück und seidenweich laufendem Einspritzmotor mit 120 PS. Gleichsam als Symbol einer vollkommenen Neuausrichtung endete damit eine Ära in der BMW Automobilgeschichte, die sich fortan ausschließlich an höchsten Ansprüchen orientierte.

Heute fast in Vergessenheit

Vom BMW LS Coupé wurden insgesamt lediglich 1.730 Exemplare gebaut. Es ist

damit die seltenste Karosserievariante der gesamten Baureihe 107, die alle BMW Kleinwagen mit 700-ccm-Motor bezeichnete.

Von Anfang an wurde fast die Hälfte der Produktion ins Ausland geliefert, vor allem nach Belgien und nach den Niederlanden, aber auch in Frankreich und Italien fand das ungewöhnliche kleine Coupé seine Liebhaber – ein Exemplar des LS Coupés wurde sogar nach Sao Paulo in Brasilien verschifft. Der letzte

Wagen, ein bordeauxrotes Exemplar mit der Fahrgestellnummer 181730, ging im September 1965 nach Holland.

Dieser BMW gehört zu den Automobilen der jüngeren Vergangenheit, die heute fast schon vergessen sind, nur wenigen Spezialisten ist das LS Coupé bekannt, und kaum mehr als zwei Dutzend Exemplare dürften die 40 Jahre überlebt haben, die seit Erscheinen dieses ungewöhnlichen Automobils vergangen sind.





Andrang bei der Nacht der Museen

Die „Lange Nacht der Münchner Museen“ ist mittlerweile eine feste Institution im Kulturleben der bayerischen Hauptstadt. Im Jahr 2004 konnten die Besucher im BMW Museum am BMW Night Race teilnehmen – einer Jagd nach Punkten für die Bewältigung verschiedener Aufgaben rund um das Thema BMW und seine Historie.

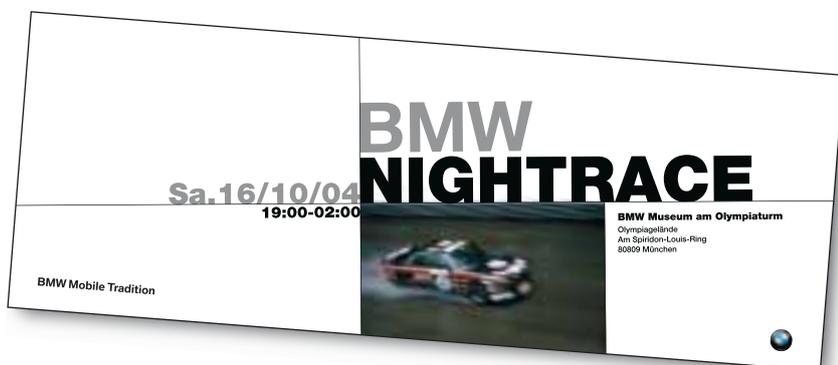
Am Samstag, den 16.10.2004, war wieder Start zur „Langen Nacht der Münchner Museen“. In diesem Jahr hatten bereits zum 16. Mal rund 75 Münchner Museen, Institutionen und Galerien zu einem Kunstbummel zur späten Stunde eingeladen. Natürlich standen auch im BMW Museum den nächtlichen Besuchern wieder von 19:00 bis 02:00 Uhr morgens die Türen offen: in diesem Jahr unter dem Motto „BMW Night Race“. Vom Dixi bis zum M1 – dazwischen liegt nicht nur eine große Anzahl von motorsportlichen Erfolgen. In der Geschichte des Motorsports haben die Bayerischen Motoren Werke viele packende Kapitel mitgeschrieben. In der BMW Museumsausstellung am Olympiaturm ist diese

Tradition nicht nur zu sehen, sondern auch erlebbar.

Von den ersten Höhenflügen mit BMW Flugmotoren über Ernst Hennes Rekordfahrten bis zur Formel 1 reicht die Palette spannender Entwicklungen.

Schon mit dem ersten gefertigten Automobil schrieb BMW Rennsportgeschichte: 1929 gewannen drei BMW 3/15 PS die „Internationale Alpenfahrt“. Seit dieser Zeit setzen BMW Automobile regelmäßig Meilensteine im Rennsport, ob mit dem Sieg bei der legendären „Mille Miglia“ 1940, mit dem unvergessenen BMW M1 der Procar Rennserie, dem

Eine Fahrt im historischen BMW 3/15 PS winkte den Gewinnern beim Night Race ebenso wie im BMW M1 oder im „Barockengel“ aus den 50ern. Drinnen sorgte die Band für gute Stimmung.



Gewinn der Formel-1-Weltmeisterschaft 1983 mit dem BT 52 oder den ungezählten Erfolgen im Tourenwagensport.

Eine rasante Fahrt durch die BMW Geschichte konnten die Teilnehmer der „Langen Nacht der Münchner Museen“ selbst gestalten. An verschiedenen Stationen vorbei, die speziell für diesen Abend aufgebaut wurden, führte das nächtliche Rennen die Besucher durch das BMW Museum. Aufgaben und Fragen rund ums Jubiläum „75 Jahre BMW Automobile“ galt es dabei zu lösen: Wichtige Informationen, die der 20-minütige Film „Der Scheunenfund“ vermittelt, mussten selektiert werden, BMW Fahrzeuge genau bezeichnet und die korrekte Modellbezeichnung gefunden werden. Zeichenkunst war gefragt an der Station Fahrzeugdesign: Wer das erste BMW Automobil, den BMW 3/15 PS, möglichst genau nachzeichnen konnte, erhielt dafür eine hohe Punktezahl.



Station Reifenwechsel in der Boxengasse: Wer geschickt Hand anlegte, konnte hier eine Menge Punkte sammeln.

Das Thema Rennsport war in dieser Nacht ganz groß geschrieben: Die Besucher konnten einen Spezialisten der BMW Mobile Tradition zu den ausgestellten Exponaten und der Rennsportgeschichte interviewen. Darüber hinaus galt es beim Reifenwechseln in der Boxengasse zu punkten. Hier war Schnelligkeit gefragt, um das Punktekonto zu erhöhen.

Beim Alkoholtest, der den Gästen vom wohl beliebtesten Münchner Polizisten, Gerd Milmer, abgenommen wurde, gab es die meisten Punkte natürlich nicht für den, der die höchsten Promille nachweisen konnte, sondern für denjenigen, der sich selbst am besten einschätzte.

Wer bei dem Race durchs BMW Museum viele Bonuspunkte gesammelt hatte, durfte sich auf tolle Preise freuen. Es gab historische Modellautos, Accessoires, Poster, Publikationen und vieles mehr zu gewinnen. Als F1-Pilot in Siegerpose konnte man sich am echten F1-Wagen ablichten lassen. Auf die

Besucher mit den besten Ergebnissen wartete etwas ganz Besonderes: Für sie standen Mitarbeiter der BMW Mobile Tradition München am Eingang bereit, um sie im BMW Oldtimer durchs nächtliche München zu chauffieren. Die Gewinner konnten sich entscheiden, ob sie diese Spritztour mit dem so genannten Dixi, dem Barockengel BMW 501 aus den 50er Jahren, dem Kultfahrzeug BMW 2002 oder dem sportlichen BMW M1 unternehmen wollten.

Die Begeisterung aller Night Race-Teilnehmer hat gezeigt, dass die Produkt-, Marken- und Unternehmensgeschichte auf unterschiedliche Weise lebendig gehalten und erlebbar gemacht werden kann. So spiegelte sich das Motto der BMW Mobile Tradition

„Mit uns läuft die Geschichte“ an diesem Abend deutlich in dem Konzept jeder Station wider. Es zeigte sich, dass die Faszination, die die Exponate an sich schon ausstrahlen, durch das aktive Erleben jedes Einzelnen noch deutlich verstärkt wurde.



Formel-1-Feeling beim „Siegerfoto“ mit dem echten Rennboliden zur Erinnerung an das „BMW Night Race“.

Eine Sternstunde der
BMW Rennsportgeschichte

Mille Miglia 1940

Der Gesamtsieg bei dem legendären italienischen Straßenrennen vor 65 Jahren gilt als das bedeutendste Ereignis der Vorkriegs-Renngeschichte bei BMW. Nie zuvor waren bei Sportwagenrennen so phänomenale Geschwindigkeiten erreicht worden.

Von Hagen Nyncke

Frühjahr 1940: In Europa ist Krieg – doch kaum einer merkt etwas davon. Seit dem Fall von Warschau ist es kaum zu Kampfhandlungen gekommen. Das Leben geht seinen normalen Gang, trotz Lebensmittelmarken, Verdunkelung und probeweisem Fliegeralarm. An der Maginot-Linie liegen sich deutsche und französische Soldaten in Lauerstellung gegenüber. Die Franzosen können diesem „drôle de guerre“ sogar eine komische Seite abgewinnen und beschallen über große Lautsprecher die deutschen Linien mit Edith Piaf. Die Deutschen antworten mit Marschmusik.

In Italien hat man anscheinend noch weniger Sorgen und ist vollauf damit beschäftigt, eine der großartigsten Rennveranstaltungen, die legendäre „Mille Miglia“,

wiederaufleben zu lassen. Zuletzt hatte sie 1938 auf dem traditionellen Kurs in Form einer Acht, von Brescia durch ganz Oberitalien bis Rom und zurück, stattgefunden. Aufgrund der hohen Zahl von Opfern unter den Zuschauern war ihre weitere Durchführung aber untersagt worden.

Das ein Jahr darauf quasi als Ersatzveranstaltung abgehaltene 1.000-Meilen-Rennen von Tobruk durch die lybische Wüste bis Tripolis hatte international keinen großen Anklang gefunden. Jetzt sollte das Rennen wieder auf italienischem Boden stattfinden. Doch nicht mehr auf der ursprünglichen Route, sondern auf einem 167 km langen Dreieckskurs zwischen Brescia, Cremona und Mantua, der dafür neunmal zu fahren war, sehr zur Freude des

Publikums, denn früher sah man die Wagen immer nur ein einziges Mal vorbeifahren. Der neue Kurs war längst nicht mehr so spektakulär wie der alte mit seinen engen Ortsdurchfahrten oder den kurvenreichen Straßen durch den Appenin. Er verlief in topfebener Landschaft auf zumeist gut ausgebauten Straßen mit vielen unendlich langen Geraden, die einen hohen Durchschnitt erwarten ließen. Anknüpfend an die Tradition trug das Rennen nun den Namen „I. Gran Premio Brescia delle Mille Miglia“.

Auch in der Rennabteilung des Münchner BMW-Werkes wurde fieberhaft gearbeitet, denn man wollte auf jeden Fall bei diesem Rennen dabei sein. Schon 1938 konnten die BMW 328 einen deutlichen Klassensieg erringen. Der englische



Links: In Reih und Glied – die drei Roadster der NSKK-Mannschaft. Mitte: Großes Staunen auf der Piazza della Vittoria, solche BMW Sportwagen hatte man noch nie gesehen. Rechts: Letzte Handgriffe vor dem Start.





Training unter italienischer Sonne. Bei jedem Halt liefen die Schaulustigen zusammen.

Spitzenfahrer A.F.P. Fane konnte gegen die weitaus stärkeren Konkurrenten immerhin einen respektablen 8. Platz in der Gesamtwertung erzielen. 1939 beim Wüstenrennen in der italienischen Kolonie Lybien war Willi Briem als schnellster der 2-Liter-Klasse mit dem BMW 328 nur knapp hinter dem Gesamtsieger ins Ziel gekommen.

Für 1940 ging man aufs Ganze. Schon seit Monaten arbeitete man intensiv an der Weiterentwicklung des bewährten Sportwagens. Zwei Rennlimousinen mit stromlinienförmigen Aufbauten standen bereits zur Verfügung: das werkseigene Kamm-Coupé, das umfangreiche Testfahrten auf der Autobahn absolviert hatte, und das von Touring karossierte Coupé der Obersten Nationalen Sportbehörde ONS, das seine Tauglichkeit mit einem Klassensieg beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans bereits eindrücklich unter Beweis gestellt hatte.

Doch auch bei den offenen Fahrzeugen hatte es deutliche Fortschritte gegeben. Unter der Leitung von Wilhelm Meyerhuber war in der Münchner Abteilung „Künstlerische Gestaltung“ ein erster Stromlinien-Roadster entstanden, dessen schwungvolle Karosserie schon im

Stand den Eindruck von Dynamik und Geschwindigkeit vermittelte. Da der Termin für das Rennen immer näher rückte und man in der kleinen Münchner Rennabteilung unter Zeitdruck geriet, ließ man die bereits fertigen Gitterrohrrahmen für zwei weitere Roadster durch die routinierten Karosseriebauer bei Touring in Mailand komplettieren.

Im März 1940 begann die generalstabsmäßige Planung des deutschen Einsatzes. Mit den zwei Coupés und dem ersten Roadster war Rennleiter Ernst Loof mit einer Gruppe Fahrern in Italien, um die Strecke kennen zu lernen, eine Rennstrategie auszutüfteln und die Anlage der Depots zu organisieren. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 20 Litern auf 100 km teilte man die Gesamtstrecke in drei Abschnitte zu je 500 km, so dass sich die ideale Lage für ein Depot in der Ortschaft Castiglione, 25 km vor Brescia, anbot. Hier war für Benzin und Öl gesorgt, Loof konnte von hier aus seinen Fahrern die notwendigen Anweisungen geben. Der Reifenhersteller Continental schickte mit Meister Dietrich seinen erfahrensten Spezialisten zur Betreuung.

Gut einen Monat später sollte sich zeigen, ob die gewählte Strategie erfolgreich sein würde. In den letzten drei Tagen vor dem großen Rennen versammelten sich die Teilnehmer mit ihren Rennfahrzeugen zur Abnahme auf der Piazza della Vittoria im Herzen Brescias. Ungewohnt war, dass die fünf deutschen BMW Wagen mit silberner Lackierung präsentiert wurden. Eigentlich war die deutsche Rennfarbe Weiß, doch hatte man bei den Grand-Prix-

Die Überlegenheit der BMW 328 war beeindruckend.

Fahrzeugen der Auto-Union und Mercedes seit 1934 Silber als Farbe benutzt. Dadurch entstand im allgemeinen Sprachgebrauch der Begriff „Silberpfeile“, der in kürzester Zeit zum Inbegriff der Unbesiegbarkeit wurde. Erstmals traten nun auch die Sportwagen in der geänderten Landesfarbe an. Dominiert wurde das Starterfeld traditionsgemäß von den „Roten“. 70 italienische Fahrerteams auf italienischen Wagen der Fabrikate Fiat, Lancia und Alfa Romeo waren erschienen. Zwei „blaue“ Fahrzeuge des franzö-



Hans Wencher und Rudolf Scholz im „Bügefalten“-Roadster in scharfer Fahrt durch eine der wenigen engen Kurven.

sischen Herstellers Delage kamen zwar auch zum Einsatz, ihre Fahrer waren aber ebenfalls Italiener. Neben den Deutschen und Italienern hatten es nämlich sämtliche anderen Nationen vorgezogen, zu Hause zu bleiben.

Als Fahrer der drei Stromlinienroadster wurden die Mitglieder der NSKK-Mannschaft bestimmt, die seit zwei Jahren die deutschen Interessen bei ausländischen Rennveranstaltungen mit großem Erfolg vertreten hatten. Wagen Nr. 71, der erste der Stromlinienroadster, wegen seiner markanten Kotflügel „Bügefalten“-Roadster genannt, wurde von Hans Wencher und Rudolf Scholz pilotiert, die noch rechtzeitig fertig gewordenen zwei weiteren Roadster mit der Nr. 72 von Willi Briem und Uli Richter, die Nr. 74 von Adolph Brudes und Ralph Roes.

Mannschaftspreis im Vordergrund

Auftragsgemäß sollten diese drei Teams nicht ihr Äußerstes geben, sondern schnell und materialschonend zugleich fahren. Hierbei wurden zwar auch vordere Platzierungen angestrebt, das Hauptaugenmerk lag jedoch auf dem Ankommen und damit dem Gewinn des Mannschaftspreises. Die beiden Coupés hingegen waren von der ONS gemeldet worden. Das Touring-Coupé fuhren Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäumer. Hanstein war bisher vor allem als Langstrecken-Routinier aufgefallen, der Titel des deutschen Bergmeisters im Jahr 1938 zeigte aber sein universelles Fahr-talent. Seine Zugehörigkeit zur SS war zudem geeignet, die andauernden Rivalitäten zwischen den verschiedenen Parteiorganisationen zu befrieden. Walter

Bäumer hatte sich die gesamten 30er Jahre hindurch als einer der besten deutschen Privatfahrer auf einem kleinen Austin-Rennwagen profiliert, seit einiger Zeit sah man ihn auch als Nachwuchsfahrer im Mercedes-Team.

Das werkseigene Kamm-Coupé hatte man, ganz im Sinne der Waffenbrüderschaft zwischen den Achsenmächten, in italienische Fahrerhände gegeben. Mit dem Grafen Giovanni Lurani Cernuschi und Franco Cortese standen zwei hervorragende Fahrer zur Verfügung, die zudem über langjährige Mille-Miglia-Erfahrung verfügten. Diese zwei Coupés waren für den Kampf um den Gesamtsieg vorgesehen, und es gab von deutscher Seite keinen Zweifel daran, dass ein deutscher Wagen gewinnen würde (während alle Welt traditionsgemäß von einem Sieg der

Alfa-Romeo-Mannschaft ausging). Um die zu erwartende Schmach für die Italiener jedoch in Grenzen zu halten, sollten zumindest auch italienische Fahrer auf einem deutschen Fabrikat eine Chance erhalten. Und diese standen nicht schlecht, hatte doch das Kamm-Coupé bei Testfahrten bessere Fahreigenschaften gezeigt und deutlich höhere Geschwindigkeiten erzielt als das Touring Coupé.

Über einen Sieg in der 2-Liter-Klasse brauchte man sich in diesem Jahr sowie so keine Sorgen machen, da außer den BMW 328 keine weiteren Konkurrenten gemeldet hatten.

Hanstein fährt auf und davon

Am frühen Morgen des 28. April war halb Brescia am Startplatz. Seit 4 Uhr wurden die Teilnehmer im Minutenabstand auf die



Ankunft der siegreichen Mille-Miglia-Mannschaft auf dem Münchener Odeonsplatz.

Strecke geschickt. Um 6:40 Uhr gingen Hanstein/Bäumer mit dem ersten BMW ins Rennen, gefolgt von den Teamkollegen und den italienischen Fahrern in der größten Klasse.

Von Anfang an setzte der junge Baron von Hanstein alles auf eine Karte. Bereits die erste Runde legte er in einem Tempo zurück, das keiner der Anwesenden für möglich gehalten hätte. Schon trennten ihn fast eineinhalb Minuten von seinem hartnäckigsten Verfolger in einem Delage, Platz drei hielten die Fahrer Lurani/Cortese auf dem zweiten Coupé, gefolgt von einem der favorisierten Alfa Romeos. Die drei Roadster lauerten abwartend auf den Plätzen sieben bis neun. In der zweiten Runde waren beide BMW Coupés vorne, dahinter kämpften die Italiener bereits mit den vordringenden offenen Stromlinien-Roadstern. Doch das Kamm-Coupé hielt das mörderische Tempo nicht lange durch. Erst gab es Probleme mit dem Vergaser, dann mit der Ölzufuhr, in der siebten Runde mussten sie den Wagen schweren Herzens aus dem Rennen nehmen.

Unterdessen zog das Touring-Coupé weiterhin unbeirrt seine schnellen Runden. Mit einem Schnitt von über 174 km/h hatte von Hanstein die schnellste Runde gefahren, die je bei einem Sportwagenrennen gemessen wurde. Unterdessen war es mit seinem Co-Piloten Bäumer aber zu einigen Meinungsverschiedenheiten gekommen. Der ehrgeizige von Hanstein wollte natürlich unbedingt das Rennen gewinnen und hielt sich nicht an

den verabredeten Fahrerwechsel. Es bedurfte der Überredungskunst (anders ausgedrückt: des Befehls) des anwesenden Korpsführers Hühnlein, dass Bäumer sich mit der Rolle des Beifahrers zufrieden geben sollte, um den Sieg nicht zu gefährden.

Mittlerweile hatte das Coupé einen uneinholbaren Vorsprung gegenüber seinen nächsten Verfolgern. Wenige Kilometer vor dem Ziel jedoch stieg von Hanstein in die Bremse und ließ den Wagen auf freier Strecke halten, beide Türen gingen auf, die Fahrer rannten um das Auto herum. Und weiter ging die Fahrt im Renntempo, doch dieses Mal saß Walter Bäumer am Steuer und genoss den Triumph, das Touring-Coupé als Gesamtsieger über die Ziellinie zu fahren. Wie zu erwarten, brandete beim italienischen Publikum kein frenetischer Jubel auf, vielmehr machte sich auf den voll besetzten Tribünen einige Ratlosigkeit bemerkbar. Wo blieben die „Roten“?

Die Italiener sind düpiert

Über eine Viertelstunde verging, bis Farina/Mambelli auf Alfa Romeo als Zweite ins Ziel kamen, gefolgt von Brudes/Roese auf Platz drei, Biondetti/Stefani auf Platz vier sowie Briem/Richter und Wencher/Scholz auf den Plätzen fünf und sechs.

Aus deutscher Sicht war der Triumph perfekt. Bisher war der Sieg bei der Mille Miglia eine Selbstverständlichkeit für die italienische Öffentlichkeit gewesen. Lediglich im Jahr 1931 hatte ein ausländischer Fahrer, der Deutsche Rudolf Caracciola auf dem Mercedes SSKL, das legendäre Rennen für sich entscheiden können. Nun hatten die BMW nicht nur den Mannschaftsieg errungen, sondern den Italienern auch noch den Gesamtsieg genommen.

Natürlich wurde das Thema, dem herrschenden Zeitgeist entsprechend, auch überstrapaziert, um so die Weltgeltung des deutschen Kraftfahr-sports jedermann vor Augen zu halten.



Die Sieger strahlen um die Wette: links Fritz Huschke von Hanstein, rechts Walter Bäumer, Korpsführer Hühnlein musste natürlich auch mit aufs Foto.



Werbeplakat von BMW zum Sieg beim „Großen Preis von Brescia“.

Die BMW Fahrer hatten so ziemlich alles gewonnen, was an Pokalen und Geldpreisen zu gewinnen war. Auf eine glanzvolle Siegesfeier in Italien mussten sie aber vergeblich warten, eine offizielle Preisverleihung fand nicht mehr statt.

Ob das so geplant war oder ob der plötzlich einsetzende Regen daran schuld war, lässt sich heute nicht mehr feststellen. Umso größer war die Begeisterung bei der Rückkehr nach München. Der Odeonsplatz mit der Residenz bot die eindrucksvolle Kulisse, um der Münchner Bevölkerung die siegreichen Wagen zu präsentieren.

Die Entstehung des BMW Logos – Historie und Mythos

Zur Bedeutung des BMW Firmen- und Warenzeichens existieren zwei Traditionen, die sich im Wesentlichen um die Interpretation der blau-weißen Felder des Logos drehen. Die eine Deutung weist auf einen Zusammenhang mit einem rotierenden Propeller hin, die andere auf Bayern als Herkunftsort der Produkte. Betrachtet man die verfügbaren Quellen und den historischen Hintergrund genauer, erweist sich die eine als nicht belegbarer Mythos, die andere als historisch plausible Erklärung.

Von Dr. Florian Triebel

Der Propeller

Die „Propeller-Deutung“ findet sich poetisch-ausgeschmückt in einem Beitrag der BMW Werkszeitschrift aus dem Jahr 1942, den Wilhelm Farrenkopf, der damalige BMW Presse- und Werbeleiter, verfasst hat: „Einen dieser Techniker aus der Reihe befähigter Flugmotorenbauer führt seine Arbeit auf den Flugplatz, das praktische Erprobungsfeld unserer Großmotoren; denn die Erfahrungen des Flugzeugführers kennenzulernen, ist ebenso wichtig für die Entwicklung des Flugmotors wie die Verwertung der Versuchsmessungen. Vor dem Flugzeug – vor seinem Motor – bleibt er stehen und, von Stolz erfüllt, umfängt er mit zufriedenen Blicken das technische Kunstwerk des Motors, der mit rotierender Luftschaube im Glanz der Sonne blinkt. Mit majestätischer Wucht hebt sich der Motor mit seinen metallischen Zylindern ab vom strahlenden Blau des Äthers, dem er entgegendrängt.

Techniker gucken zwar nur selten in die Luft. Weil sie viel zu sehr von ihrer Aufgabe erfüllt sind und immer nur ihre Arbeit sehen, ihr Ziel vor Augen haben, aber wenn sie schon einmal einen Blick in die Bläue des Himmels werfen, dann sehen sie auch hier noch etwas, dem sie technisch Interessantes abzuschauen vermögen. Und wahrlich, sie wären keine Techniker, wie wir sie kennen, keine deutschen Forscher, von denen die Welt mit höchster Achtung spricht, wenn sie

nicht immer und überall in das Sein und Werden der Dinge um uns einzudringen versuchten.

320 PS sind es, die in diesem BMW Motor, dem ersten der BMW Flugmotoren, auf ihre Entfaltung beim Start warten. Wie ein strahlender Glorionschein umgibt die glänzende Scheibe der laufenden Luftschaube das Schattenbild des Motors, der den Blick des Flugzeugbauers gefesselt hat, und teilt sich in zwei silberne Kegel, das Sonnenlicht zurückstrahlend. Zwischen ihnen schimmert leuchtend das Blau des Himmels durch, so daß die gleißende Fläche der laufenden Luftschaube sich dem sinnenden Techniker in vier silbernen und blauen Feldern zeigt. Er ist stolz auf dieses Bild und, erfüllt von dem Gedanken an eine erfolgreiche Zukunft des Motors, sieht er im Geiste auch die drei verheißungsvollen Buchstaben B M W im spiegelnden Bild der Luftschaube. Dieser Eindruck fesselt ihn immer mehr, und immer wieder sieht er die Buchstaben im laufenden Propeller, bis dieses Bild in einer Skizze bleibende Gestalt annimmt und als Firmenzeichen seine Geburt erlebt.

Aus den beiden silbernen Kegeln wurden weiße Felder, um mit den beiden blauen Kegeln fortan das weißblaue Markenfeld des BMW Firmenzeichens zu bilden.“

Farrenkopf konstatierte befriedigt, dass diese Entstehungsgeschichte zeige, wie „logisch“ das Markenzeichen



aus den Produkten der Firma „herausgewachsen“ sei. Allerdings haben sich in diese „logische“ Erzählung einige sachliche Fehler eingeschlichen.

Denn der erste erprobungsfähige Flugmotor stand im März 1918 auf dem Prüfstand – ein gutes halbes Jahr nach der Entstehung des Logos. Ferner war dieses erste Baumuster, der BMW IIIa, als 185 PS starker Höhenmotor ausgelegt. Über 320 PS, wie Farrenkopf schrieb, verfügte erstmalig der Motor BMW Va, der erst ab 1927 gefertigt wurde, also nicht der „erste BMW Flugmotor“ sein kann.

Zudem funktioniert – bei genauer Betrachtung – die Idee der Geschichte nicht. Denn nicht ein Produkt der BMW, das Antriebsaggregat, ist abgebildet. Vielmehr stützt sich die Erzählung auf einen opti-



schen Effekt, den der Flugzeug-Propeller – ein Anbauteil des Motors, das BMW nie gefertigt hat – verursacht.

Diese Deutung wurde und wird bis in die jüngste Zeit immer wieder als Entstehungsgeschichte des BMW Logos erzählt. Allerdings findet sich der erste Nachweis für sie erst im Jahr 1929 – also zwölf Jahre nach Entstehung des Markenzeichens – auf dem Titelblatt des ersten Hefts der neuen BMW Flugmotoren-Nachrichten. Es zeigt eine Zeichnung zweier auf den Betrachter zufliegender Hochdecker, in deren Propellerkreisen das stilisierte BMW Logo eingezeichnet ist.

Die BMW Flugmotoren-Nachrichten verstanden sich als „Hauszeitschrift“, die „unseren Freunden beim Einbau, Betrieb und in der Unterhaltung unserer Flug-

Werbemotive, die mit dem BMW Logo künstlerisch spielen. Links ein Motiv aus dem Jahr 1917, rechts ein Plakat für die Automobilausstellung 1924.

motoren Rat und Hilfe“ bieten sollte, wie im ersten Heft bemerkt wurde. Dabei sollte sie nicht einem „Bedürfnis nach Werbung für unsere Erzeugnisse“ nachkommen. Gleichwohl beschäftigten sich die Beiträge in den ersten Heften zwar auch mit technischen Fragen und Hilfestellungen, aber in starkem Maße mit den Erfolgen und Höchstleistungen der von BMW gefertigten Baumuster und berichteten über deren Einsatz in unterschiedlichen Flugzeugfabrikaten. Im Mittelpunkt der Berichterstattung standen dabei die Flugmotoren aus der aktuellen Produktpalette. Zunächst das Baumuster BMW VI, welches das damals leistungsstärkste wassergekühlte Aggregat in der BMW Produktpalette war. Breiteren Raum nahmen allerdings die Berichte über die luftgekühlten Sternmotoren „Hornet“ und „Wasp“ ein, die BMW seit 1928 in Lizenz der US-amerikanischen Firma Pratt & Whitney fertigte.

Trotz der gegenteiligen Bekundungen wirkten die BMW Flugmotoren-Nachrichten durch ihren Aufbau und die Gewichtung der Beiträge als Werbeschrift für die Flugmotoren der BMW AG und insbesondere für die neu im Programm angebotenen luftgekühlten Sternmotoren.

Werbung für die Produktparte Flugaggregate war auch notwendig. Die Weltwirtschaftskrise ließ den Markt für Flugmotoren zusammenbrechen. Nur kurz zuvor hatte BMW – zeitgleich mit dem Erwerb der Lizenz von Pratt & Whitney – durch einen finanziellen Kraftakt die Münchner Werksanlagen deutlich vergrößert, die nun nur noch zu einem geringen Maße ausgelastet waren (die Hauptversammlung 1928 genehmigte eigens hierfür eine Erhöhung des Grundkapitals von 10 auf 16 Millionen Reichsmark).

Der erste Beleg für die „Propeller“-Tradition: Titelblatt der BMW Flugmotoren-Nachrichten 1929.



Angesichts dieser Zusammenhänge stand hinter den Werbemaßnahmen die Hoffnung, dass sich die innovativen luftgekühlten Sternmotoren amerikanischer Bauart durchsetzen und BMW einen Vorsprung auf dem deutschen und kontinentaleuropäischen Markt für Flugmotoren verschaffen würden.

Die „Propeller-Deutung“ von der Entstehung des BMW Logos passte ausgezeichnet in diese Werbebemühungen. BMW hatte mit ihr nicht nur einen visuellen Aufhänger gefunden, sondern unterstrich mit der Erzählung auch die Wurzeln und die Kompetenz des Unternehmens im Flugmotorenbau.

Vor das Jahr 1929 datieren keinerlei Belege und Quellen für die „Propeller-Deutung“. In früheren Darstellungen zum Unternehmen und seinem Marken-





Fotomontage für Wilhelm Farrenkopfs Artikel 1942.

zeichen wird diese Geschichte nicht erwähnt, auch nicht in BMW Publikationen zu Flugmotoren. Aus diesen Gründen ist davon auszugehen, dass der „Propeller-Mythos“ Ende der 1920er Jahre erdacht worden ist, um die Marketing-Maßnahmen für die Produktparte Flugmotoren zu unterstützen.

Bayern

Wilhelm Farrenkopf hatte in seinem oben zitierten Beitrag in der BMW Werkszeitschrift 1942 die „Propeller-Deutung“ neu erzählt und weitergesponnen. Er schloss seine Darstellung mit dem Satz: „Ein glücklicher Zufall will es, daß diese weiß-blaue Luftschraubenspiegelung im BMW Zeichen auch gleichzeitig zum Symbol seiner bayerischen Herkunft wurde.“

Mit Sicherheit war es jedoch kein „glücklicher Zufall“, dass die bayerischen Landesfarben im BMW Logo Verwendung fanden. Vielmehr deuten eine Reihe von Quellen darauf hin, dass die blau-weißen Felder des BMW Logos die Landesfarben Bayerns symbolisieren.

Die „Bayerische Motoren Werke GmbH“ wurden am 21. Juli 1917 als Nachfolgefirma der „Rapp Motorenwerke GmbH“ gegründet. Bei der Umgründung übernahm die neue Gesellschaft laut der Eintragung in das Handelsregister den Geschäftszweck der Vorgängerfirma: Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Vertrieb von Motoren aller Art, insbesondere von

Explosionsmotoren für Flugzeuge und Kraftfahrzeuge, ferner auch die Fabrikation und der Vertrieb von allen Artikeln ähnlicher oder verwandter Geschäftszweige und die Beteiligung an Unternehmen der gleichen oder ähnlichen Art.

Zunächst bestand das Geschäft der BMW GmbH darin, die Reparatur- und Lizenzfertigungsaufträge der Rapp Motorenwerke GmbH für die jungen Luftstreitkräfte der Reichswehr weiterzuführen. Dennoch war den Angaben im Handelsregister zufolge sowohl für die Vorgängerfirma als auch für die BMW GmbH daran gedacht, die Geschäftstätigkeit auszuweiten.

Mit diesem umfassenderen Anspruch trat die BMW GmbH auch an die Öffentlichkeit. Das erste überlieferte Inserat des Unternehmens, quasi seine „Geburtsanzeige“, erwähnte bereits neben „Flugmotoren“ auch „Automobilmotore“, „Landwirtschaftliche Motore“ und „Motor-Boote“ als Teile der Produktpalette.

Diese erste Annonce der „Bayerischen Motoren Werke GmbH“ erschien noch ohne Logo. Dies nicht ohne Grund: Denn als sie geschaltet wurde, existierte noch kein Firmen- oder Warenzeichen. Die Anmeldung erfolgte erst am 5. Oktober 1917, die Eintragung in die Kaiserliche Zeichenrolle am 10. Dezember 1917. Das Warenzeichenblatt des Kaiserlichen Patentamtes vermerkte auch die Warengruppen, für die das neue Zeichen eingetragen worden war.

Es galt für den Betrieb als „Motorenwerk“ und für folgende Waren: „Land-, Luft- und Wasserfahrzeuge, Automobile, Fahrräder, Automobil- und Fahrradzubehör, Fahrzeugteile, stationäre Motoren für feste, flüssige und gasförmige Betriebsstoffe und deren Bestand- und Zubehörteile“.

Das neu eingetragene Firmen- und Warenzeichen war folglich wie der Geschäftsbetrieb auf ein breiter gefächertes Produktportfolio ausgerichtet, nicht nur auf den Bau und Vertrieb von Flugzeug-Aggregaten. Allein aus den hier kurz skizzierten Zusammenhängen zur Eintragung von Firma und Zeichen der BMW GmbH ist es äußerst unwahrscheinlich, dass sich der Entwurf für das Firmen- und Warenzeichen bildlich an die Flugmotoren anlehnte.

Zudem hätte dies auch nicht den Anregungen sowohl in der zeitgenössischen als auch der heute aktuellen Literatur für den Entwurf geeigneter Wort- und Bildzeichen für Firmen und Waren entsprochen. In den Veröffentlichungen wurde empfohlen, bei kombinierten Wort-Bild-Zeichen wie dem BMW Logo auf leicht merkbare und unmittelbar einleuchtende Bezüge zwischen den einzelnen Bestandteilen des Zeichens zu achten. Für das BMW Markenzeichen hätte dies bedeutet, bei der Gestaltung einen direkten Bezug zwischen dem Wortbestandteil „Bayerische Motoren Werke“ und dem Bildbestandteil herzustellen.

Dieser Hinweis führt zur Frage, welche Bildlogik beim Design des BMW Markenzeichens verwendet worden ist. Wie oben schon kurz ausgeführt, wurden bei der Umfirmierung der Rapp



Die „Geburtsanzeige“ der BMW GmbH: die erste Anzeige für die neue Firma (Juli 1917).



Die BMW warben für ihre ersten Produkte mit dem Markennamen „Bayern-Motor“. Die Bezeichnung sollte offiziell in die Zeichenrolle eingetragen werden; dies wurde aber vom Patentamt 1919 abgelehnt. Dennoch benutzte BMW diese Bezeichnung bis 1921 – ein weiterer Hinweis für den engen Bezug der jungen Firma zu Bayern.

Motorenwerke GmbH auf die Bayerische Motoren Werke GmbH im Juli 1917 der Geschäftszweck und die Aufträge übertragen. Die neue Firma übernahm auch die Anlagen der Rapp Motorenwerke, deren Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Forderungen sowie die Belegschaft. Die Bayerische Motoren Werke GmbH verstand sich folglich selbst als Nachfolgerin der Rapp Motorenwerke GmbH und wählte auch den neuen Namen in Anlehnung an den der Vorläuferfirma. Es lag folglich nahe, bei der Gestaltung des Firmen- und Warenzeichens der Bayerischen Motoren Werke auf das Vorbild des Logos der Rapp Motorenwerke zurückzugreifen.

Wie ist das Logo der Rapp Motorenwerke aufgebaut? Das Zeichen wird von einem Ring mit Doppelstreifen umschlossen, in den der Markenname „Rapp Motor“ eingeschrieben ist. Innerhalb des Rings steht ein Kopf eines schwarzen Pferdes, eines „Rappen“. Der Bildbestandteil verweist somit direkt auf den Firmen- beziehungsweise Markennamen des Unternehmens. Wie der Vergleich der beiden Logos offenbart, folgt das Bildzeichen der Bayerischen Motoren Werke der gleichen Logik. Auch hier umschließt ein schwarzer Ring das Zeichen. Der Ring wird außen und innen durch jeweils einen goldenen Rand

begrenzt. Der Raum innerhalb des Rings wird in vier gleiche blaue und weiße Sektoren geteilt, die Landesfarben Bayerns (das BMW Logo zeigt die blauen und weißen Felder gegenüber den Landesfarben Bayerns vertauscht). Die Heraldik spricht die Form als „Geviert von Blau und Weiß“ an.

Die Spiegelung der Farbenanordnung gegenüber den Landesfarben Bayerns hat sicherlich mit markenrechtlichen Hintergründen zu tun. So verbot das damals gültige Markenschutzgesetz, „Staatswappen oder sonstige staatliche Hoheitszeichen“ in ein Waren-

zeichen zu integrieren. Die Verantwortlichen der BMW GmbH wählten den Ausweg, durch heraldisch „falsche“ Anordnung der Farbbestandteile des Logos die Eintragung nicht zu gefährden, aber dennoch den Hinweis auf Bayern geben zu können. Wie beim Rapp Logo nimmt auch beim BMW Logo der Bildbestandteil direkten Bezug auf den Firmen- beziehungsweise Markennamen des Unternehmens.

Es spricht folglich alles dafür, dass das Firmen- und Warenzeichen der Bayerischen Motoren Werke GmbH unter Beibehaltung der wesentlichen Bestandteile und der Bildlogik aus dem Logo der Rapp Motorenwerke entwickelt worden ist.

Zusammenfassung

Fügt man alle Belege zusammen, erscheint ausgeschlossen, dass die BMW Verantwortlichen im Jahre 1917 ihr Firmen- und Markenzeichen im Sinne der „Propeller-Deutung“ entwerfen ließen. Alle verfügbaren Quellen sprechen dafür, dass das BMW Logo in Anlehnung an das Firmen- und Warenzeichen der Rapp Motorenwerke entwickelt worden ist und die blau-weißen Felder auf „Bayern“ als Ursprungs- und Fertigungsort der Produkte hinweisen sollten.

Erst 1929 taucht erstmalig der „Propeller-Mythos“ auf. Die neue Sinngebung sollte wohl die Marketingbemühungen für die Produktparte Flugmotoren unterstützen. Dennoch hat diese Deutung eine eigene Berechtigung und Tradition, da sie nun schon seit 75 Jahren erzählt und weitergetragen wird.



Logo der Rapp Motorenwerke GmbH (1913–1917) und Logo der BMW GmbH (Oktober 1917).

Die hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel

Ein Meilenstein in der Motorradentwicklung

Von Fred Jakobs

Heute ist die hydraulisch gedämpfte Vorderrad-Teleskopgabel quasi Standard im Motorradbau: Vom Mofa bis zum Supersportler findet sich diese technische Lösung in nahezu jedem motorisierten Zweirad. Ihre Einführung im Serienmotorradbau fand vor 70 Jahren statt, als BMW als weltweit erster Hersteller diese bahnbrechende Innovation bei den Modellen R 12 und R 17 präsentierte.

Als Max Fritz 1923 als erstes BMW Motorrad die R 32 konstruierte, entschied er sich bei der Vorderradführung für eine bewährte Lösung: gezogene Kurzschwinge mit – in diesem Fall doppelter – Auslege-Blattfeder. Die nächsten Jahre blieb BMW diesem Prinzip treu, auch wenn man Anfang der 30er Jahre vom gelöteten Rohrrahmen zum genieteten Pressstahlrahmen umstieg und sich die Motorleistung von 8,5 PS bei der R 32 zehn Jahre später beim Spitzenmodell R 16 auf 33 PS fast vervierfachte.

Folge dieser Leistungssteigerung war die Erhöhung der Geschwindigkeit, die bei den schlechten Straßenverhältnissen jener Jahre nah an die Grenzen der Beherrschbarkeit der Fahrzeuge ging. Die BMW Techniker um Rudolf Schleicher, Alfred Böning, Alexander von Falkenhausen und Josef Hopf erkannten Anfang der 30er Jahre die Problematik des nun ungenügenden Fahrwerks und griffen für das Vorderrad die Idee der Teleskopgabel auf. Das Prinzip war zwar schon seit

Anfang des 20. Jahrhunderts bei Motorrädern verbaut worden, allerdings gab es Probleme mit der Dämpfung der ein- und ausfedernden Gabelrohre, weshalb sich diese Lösung nicht durchgesetzt hatte. Der eigentlich simple, aber geniale Kniff der BMW Ingenieure war, die Teleskopgabel mit einer Öldruckdämpfung zu kombinieren. Mit dieser

Erste Einsätze bei den Werksrennmaschinen 1934.



Ernst Henne (rechts) setzte die Teleskopgabel an seiner Beiwagenmaschine bei den Weltrekordfahrten im Jahre 1934 ein.

in sich geschlossenen Lösung wurde zugleich auch das Problem der Schmierung gelöst.

Vom Rennsport in die Serie

Bevor die Teleskopgabel in Serie verbaut wurde, standen zahllose Tests an, und selbstverständlich musste die neue Vorderradführung ihre Feuerprobe im Rennsport bestehen. So wurden für die Saison 1934 sowohl Straßen- auch als Geländesportveranstaltungen ins Auge gefasst, bei denen die Werksrennmaschinen in der Solo- und Gespannklasse mit Teleskopgabel ausgerüstet wurden. Im Straßensport hatten die Kompressormodelle die neue Gabel erstmals beim Marienberger Dreiecksrennen verbaut. Erstaunlicherweise nahm die Presse von der auffälligen Neuerung kaum Notiz.

Im Gegensatz dazu stand die Internationale Sechstagesfahrt, sozusagen die Europameisterschaft im Geländesport, im Fokus einer breiten Öffentlichkeit. Die BMW Fahrer Ernst Jakob Henne, Josef Stelzer, Ludwig Kraus und Sepp Müller bildeten 1934 die Deutsche Nationalmannschaft. An den Start gingen sie mit schweren Pressstahlmodellen vom Typ R 16, die die Teleskopgabel verbaut hatten. Das Team gewann die Nationenwertung und lieferte mit diesem Triumph den überzeugenden Beweis für die Überlegenheit der Teleskopgabel, die nun in der Fachpresse ausführlich diskutiert wurde.





Bewährung im Rennsport: Ernst Henne bei der Sechstagesfahrt 1934 und BMW Importeur Pratt bei einem Beiwagenrennen in Australien.



Sicherheit und Fahrkomfort bei jedem Wetter: BMW R 17.

Und dass die Teleskopgabel nicht nur fürs Gelände, sondern auch für hohe Geschwindigkeiten auf der Straße geeignet war, bewies Henne im Oktober 1934, als er im ungarischen Gyon auf Rekordjagd ging. Zwar fuhr er solo mit herkömmlicher Blattfeder, seine Beiwagenmaschine aber hatte die Telegabel verbaut. Mit 207,732 km/h wurde er auf dem fliegenden Kilometer gestoppt, so schnell wie kein Beiwagenfahrer jemals zuvor.

Die Presse überschlägt sich vor Lob

Am 14. Februar 1935 stellte BMW den Tourer R 12 und das Sportmodell R 17 auf der Deutschen Automobilausstellung in Berlin vor. Es waren praktisch die Vorgängermodelle R 11 beziehungsweise R 16, nun allerdings mit der Telegabel, genauso, wie sie bei der Sechstagesfahrt 1934 zum Einsatz kam. BMW hätte keine eigenen Werbetexter beauftragen müssen: Die Presse überschlug sich schon bei der Präsentation mit Superlativen über diese Weltpremiere im Motorradbau. So schrieb die deutsche Fachzeitschrift DAS MOTORRAD in ihrem Sonderbericht zur Automobilausstellung: „Die bedeutsams-

te Neuerung seit Jahren ist die neue Teleskopgabel mit Schraubenfedern und Öldruckstoßdämpfern. Die Siegermaschinen der letzten Sechstagesfahrt haben die Vorteile der neuen Gabel so überzeugend demonstriert, wie es besser gar nicht möglich wäre. Die neuen 750er-BMW-Maschinen werden nicht nur unbedingt sicher auf der Straße liegen, sie werden überdies vollkommen stoßfrei dahinschweben, kein Springen, kein Bocken mehr.“

Wegweisende Technologie

BMW hatte mit der Teleskopgabel eine zukunftsweisende Technologie entwickelt, ab 1935 wurden alle neuen Modelle damit versehen. Viele Hersteller orientierten sich an BMW und verbauten ebenfalls Teleskopgabeln. Dass sie sich dabei auch schon mal zu eng an das Vorbild anlehnten, zeigten zahlreiche Streitigkeiten um Patentrechtsverletzungen bis weit in die 50er Jahre.

Während aber die meisten Fabrikate noch heute auf die Teleskopgabel setzen, hat BMW bereits 1993 mit dem Telelever ein neues innovatives Konzept der Vorderadrführung zur Serienreife gebracht. Und

mit dem neuen Duolever, 2004 erstmals in der K 1200 S präsentiert, zeigen die BMW Ingenieure, dass sie sich auch 70 Jahre nach Präsentation der R 17 nicht scheuen, eingefahrene Wege zu verlassen, um die Fahrwerke der Motorräder sicherer und komfortabler zu machen.

Belastungsprobe: Georg Meier und Max Klankermeier mit Werkzeug und Ersatzteilen im Beiwagen auf dem Weg zu einem Rennen.



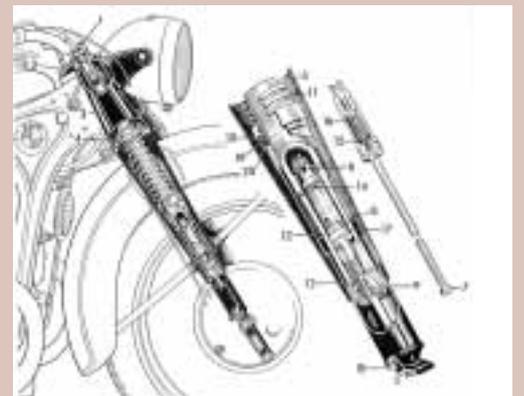
Schnittzeichnung einer Teleskopgabel

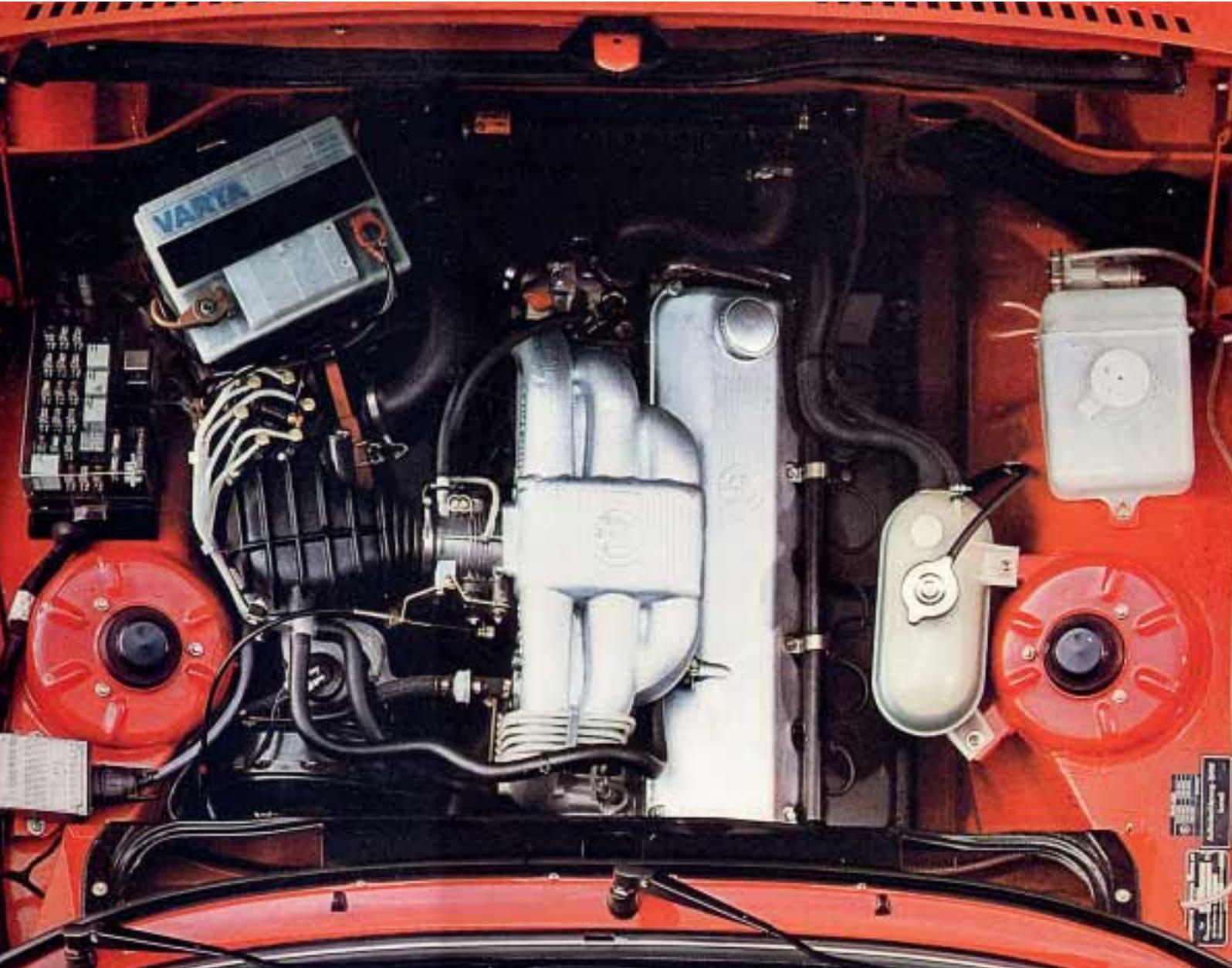
„Die Vordergabel besteht aus zwei miteinander verbundenen feststehenden Gabelteilen (12), auf denen die das Rad aufnehmenden beweglichen Gabelteile (9) gleiten. Diese Gabelunterteile (9) sind gegen die Gabelteile (12) mit Schraubenfedern (11) abgestützt.

Innerhalb der Gabelteile (12) befindet sich ein Flüssigkeitsdämpfer, der aus einem mit dem Unterteil durch eine Stange verbundenen Kolben (9) mit federbelastetem Druckventil (13) und einem das Führungsrohr (12) unten abschließenden (15)

Rückschlagventil besteht. Jedes Unterteil ist in zwei Gleitlagern auf dem Führungsrohr (12) geführt und oben gegen dasselbe durch eine Ledermanschette (10) abgedichtet. Die Gabelunterteile (9) sind mit Stoßdämpferöl gefüllt. Die Fahrstöße werden durch die Schraubenfeder (11) aufgenommen. Scharfe Stöße beim Entspannen der Schraubenfeder werden durch den einfach wirkenden Stoßdämpfer abgeschwächt.“

(Aus dem Handbuch der BMW R 12)





BMW 320, 323i: Kommen Sie zum Kern der Sache.

Wir tragen bereits im Namen, was uns groß gemacht hat: Motoren. Und in der Geschichte des Automobils gehörten BMW Triebwerke immer zu den besten, die man kaufen konnte. Ein hervorragendes Beispiel dafür sind die großen BMW 6-Zylinder.

Die berühmten Laufeigenschaften dieser Triebwerke haben wir jetzt für die BMW 320 und 323i auf das für 6-Zylinder ungewöhnlich niedrige Hubvolumen von 2 und 2,3l übertragen.

Für Käufer, die ihre Ansprüche mit dem Intellekt und nicht mit dem Zollstock messen, bieten wir damit wieder eine Alternative mehr: Automobile, die das Statussymbol nicht auf, sondern unter der Haube haben.

BMW 320, 323i.

2,0/2,3l Hubraum, 90/105 DIN kW (122/143 PS), von 0-100 km/h 10,7/9,5 s. Höchstgeschwindigkeit 181/190 km/h.
Kauf oder Leasing - für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.

