

Mobile Tradition live

Fakten und Hintergründe

Die neue Motorradklasse

Mit der Vorstellung der BMW R 80 G/S vor 25 Jahren begann das Zeitalter der großen Reise-Enduros Seite 18 – 33

BMW in Eisenach

Der weiß-blaue Automobilbau begann in Ostdeutschland Seite 34 – 37

Der Sanierer

Heinrich Richter-Brohm war der erste alleinige Vorstandsvorsitzende nach dem Zweiten Weltkrieg und Vater des „Zukunftsprogramms“ Seite 38 – 43

BMW Art Cars

Mit dem BMW 3.0 CSL des Bildhauers Alexander Calder startete BMW die berühmte „Kunstauto“-Serie Seite 44 – 51

Der Senkrechtstarter

Kein Rennfahrer hat jemals schneller den ersten Titel gewonnen als BMW Pilot Helmut Polensky Seite 52 – 55



25 Jahre BMW GS

ab Seite 18

Nach dem Eintritt in den Geländerenntsport kommt im Sommer 1980 die erfolgreiche Geländemaschine in modifizierter Form als Serien-Enduro unter der Bezeichnung R 80 G/S auf den Markt. Mit der G/S – G steht für Gelände, S für Straße – begründet BMW das Segment der großen, komfortablen Reise-Enduros, bis heute ein wichtiges Standbein im Motorradgeschäft. Aufsehen erregt die weltweit erste Einarmschwinge, der BMW Monolever, mit einseitig geführtem Hinterrad.

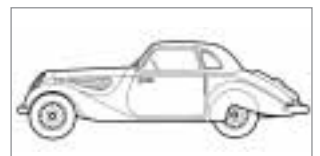
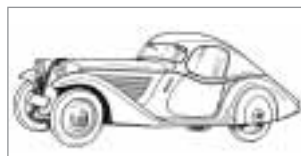
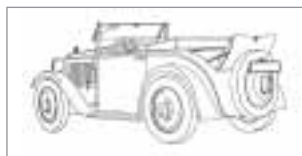
Jubiläen im Jahr 2005

- vor 60 Jahren | Wiederbeginn nach dem Zweiten Weltkrieg Seite 06
- vor 35 Jahren | Baubeginn für das neue BMW Hochhaus Seite 06
- vor 30 Jahren | Neues Format für die Mittelklasse Seite 07

BMW in Eisenach (1928 bis 1952)

Die Präsenz der Marke BMW in Ostdeutschland hat eine lange Tradition. Im Jahre 1928 kaufte BMW die Fahrzeugfabrik Eisenach, auch „Dixi“-Werke genannt. Dies erschien dem Management des Unternehmens auf der Suche nach einem Einstieg in den boomenden Auto-

mobilmarkt als günstigste Variante. Dem Werk war durch die Jahrzehnte eine wechselvolle Geschichte beschieden. Mit der Eröffnung des neuen Werks in Leipzig im Mai 2005 knüpft BMW nun an diese Historie des Automobilbaus in Ostdeutschland an.



BMW Modelle, die aus Eisenach kamen: BMW 3/20 PS Cabriolet, BMW 315/1 und BMW 327.

Liebe Freunde der BMW Group,



in jedem Sommer seit nunmehr etlichen Jahren versammeln sich im bayerischen Voralpenland Zehntausende von Menschen aus vielen Nationen. Sie kommen wegen der Gastlichkeit, mit der sie in Garmisch-Partenkirchen aufgenommen werden, sie kommen wegen der Möglichkeiten, ihrer Leidenschaft dort nachzugehen, und sie kommen vor allem, weil sie sich für die Motorräder von BMW begeistern. An dieser Faszination hat eine Modellreihe sicher einen ganz besonderen Anteil – die Produkte aus der GS Reihe. Wir feiern in diesem Jahr auf dem BMW Motorrad Bikermeeting den Erfolg dieser Reihe, die seit ihrer ersten Präsentation vor 25 Jahren unzählige Menschen zu leidenschaftlichen Freunden der Marke BMW gemacht hat. Die GS wurde zugleich zum Botschafter der Marke, denn GS Fahrer erkunden die Welt selbst dort, wo die Straßen zu Ende sind. Auch dank der Tugenden, die BMW Motorräder immer schon zu etwas Besonderem gemacht haben: perfektes Fahrwerk, innovative Technik bei gleichzeitig unverwüchtlicher Verlässlichkeit. Freuen Sie sich auf eine umfangreiche Darstellung dieser Erfolgsstory in diesem Heft. Ich bin sicher, diese und die vielen weiteren Themen unserer aktuellen Ausgabe werden Ihnen wieder einige neue Aspekte unserer spannenden Geschichte nahe bringen.

Viel Freude beim Lesen,

Holger Lapp

Leiter BMW Group Mobile Tradition



BMW HP2: Der Erfolg der GS Reihe geht weiter.

Inhalt Ausgabe 02.2005

| | | |
|----|--------------------------|---|
| 06 | Jubiläen 2005 | Neubeginn – Hochhausbau – Premiere BMW 3er Reihe |
| 09 | Der Neue | Der Accessoires-Katalog 2005 bietet eine Fülle attraktiver Angebote |
| 11 | Weltmesse | Die Techno Classica 2005 war ein Höhepunkt der Saison |
| 14 | WTCC-Revival | Anknüpfen an die Rennerfolge der BMW Tourenwagen |
| 17 | Der andere 507 | Das Einzelstück BMW 3200 Michelotti Vignale |
| 18 | 25 Jahre BMW GS | Eine neue Klasse für den Motorradmarkt |
| 34 | BMW Werk Eisenach | Wo der BMW Automobilbau seinen Anfang nahm |
| 38 | Der Sanierer | Der BMW Vorstandsvorsitzende Heinrich Richter-Brohm |
| 44 | BMW Art Cars | „Why don't you paint a car?“ – das erste Art Car von Alexander Calder |
| 52 | Helmut Polensky | Der Senkrechtstarter |

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
 Bildmaterial: Bildarchiv BMW Mobile Tradition
 Konzept / Realisierung: von Quadt & Company

Nachruf: Rennfahrer-Legende Ernst Jakob Henne verstorben



Links: Ernst Jakob Henne, 2004 auf Gran Canaria, mit seiner Frau Martha, Holger Lapp und Fred Jakobs von BMW Mobile Tradition (rechts). Oben: Henne Anfang der 30er Jahre.

In der Nacht zum 23. Mai verstarb in seinem Wohnort auf Gran Canaria der ehemalige BMW Werksfahrer Ernst Jakob Henne im Alter von 101 Jahren. Auf zwei Rädern fuhr er in den 20er und 30er Jahren reihenweise Siege, Meisterschaften und Geschwindigkeitsrekorde ein, und auch auf vier Rädern konnte er sich in die Siegerlisten internationaler Rennen eintragen.

Ernst Jakob Henne wurde am 22. Februar 1904 als viertes Kind eines Sattlermeisters in Weiler bei Wangen im Allgäu geboren. Nach seiner Lehre zum Kraftfahrzeugmechaniker machte er sich als Zweiradmechaniker selbstständig. Sein erstes Rennen fuhr er 1923 in Mühldorf. 1926 unterschrieb er einen Vertrag als BMW Werksfahrer und übernahm die offizielle Vertretung von BMW Motorrädern, ab 1929 wurde er zudem Händler für BMW Automobile. Den ersten Sieg für BMW errang er am 2. Mai 1926 beim Karlsruher Wildparkrennen. Beim Eifelrennen 1926 belegte er den Ersten Platz und gewann damit die Deutsche Meisterschaft, die damals noch in einem Rennen entschieden wurde.

Auf der Suche nach neuen Herausforderungen nahm er Anfang der 30er Jahre an den Internationalen Sechstagesfahrten teil. 1933, 1934 und 1935 gewann er mit der Nationalmannschaft, einem reinen BMW Team, die Mannschaftswertung. Aber Ernst Jakob Hennes großes Ziel war, den

absoluten Geschwindigkeitsweltrekord für Motorräder nach Deutschland zu holen. Am 19. September 1929 erreichte er mehr als 216 km/h und war damit der schnellste Motorradfahrer der Welt.

Ein Wettstreit entbrannte, das Tempo wurde immer höher. 1932 erreichte Henne in Ungarn 246 km/h, 1935 auf der neuen Autobahn bei Frankfurt 256 km/h, ein Jahr später mit voll verkleideter Maschine 272 km/h. Wegen der charakteristischen Form taufte der Volksmund Fahrer und Motorrad bald „Henne und das Ei“.

1936 schrieb der Rennfahrer auch im Automobilssektor Renngeschichte. Beim Eifelrennen pilotierte er den ersten BMW 328 Prototyp und gewann nicht nur die Zwei-Liter-Klasse ohne Kompressor, mit einem Schnitt von 101,5 Stundenkilometern erzielte er die beste Zeit aller Sportwagen. Er gewann mit dem BMW 328 noch den

Belgischen Grand Prix des Frontières in Chimay und den Großen Preis von Bukarest. Am Morgen des 28. November 1937 setzte Henne den Schluss- und Höhepunkt seiner Karriere: Über den fliegenden Kilometer erreichte er mit dem „Ei“ 279 km/h, auf der Rückfahrt 280 km/h. Danach beendete er die Rekordjagd. Die Bestmarke hielt bis 1951.

Nach dem Zweiten Weltkrieg baute Ernst Henne eine Vertragswerkstatt für Mercedes-Benz-Fahrzeuge auf und wurde einer der größten Händler Deutschlands. 1991 gründete er mit einem beträchtlichen Teil des Vermögens die Ernst-Jakob-Henne-Stiftung, die Menschen, die schuldlos in Not geraten sind, unbürokratisch hilft. Ernst Jakob Henne, der sich in den letzten Jahren zunehmend aus dem öffentlichen Leben zurückzog, lebte seit 1996 mit seiner zweiten Frau auf den Kanarischen Inseln.



Auf dem Weg zum Geschwindigkeitsweltrekord: Ernst Jakob Henne im Jahre 1929.

Termine und Veranstaltungen

| Juni 2005 | Juli 2005 | August 2005 | September 2005 |
|---|--|---|---|
| <p>24. bis 26. Juni 2005 / Goodwood (GB), Goodwood Festival of Speed Ausstellung, Demolauf, Concours d'Elégance. Organisator: Lord March</p> | <p>01. bis 03. Juli 2005 / Garmisch-Partenkirchen (D), 5. Internationales Bikermeeting Ausstellung, Parade, Ausfahrt. Organisator: BMW Motorrad</p> | <p>19. bis 21. August 2005 / Monterey / Kalifornien (USA), Monterey Historics Ausstellung, Rennen. Organisator: Steven Earle</p> | <p>03. bis 05. September 2005 / Lime Rock (USA), Lime Rock Vintage Festival Ausstellung, Rennen, Concours d'Elégance. Organisatoren: S. Earle, M. Smith, S. Barber</p> |
| | <p>07. bis 10. Juli 2005 / Montafon / Arlberg (A), Silvretta Classic Rallye. Organisator: Motor Presse, Stuttgart</p> | | |
| | <p>16. bis 24. Juli 2005 / (D), 2000 km durch Deutschland Rallye. Organisator: Günter Krön</p> | | |
| | <p>20. bis 23. Juli 2005 / Ennstal (D), Ennstal-Classic Rallye. Organisatoren: Michael Glöckner, Helmut Zwickl</p> | | |

Facts | Fakten | Faits | Fatti

5. Internationales BMW Motorrad Bikermeeting in Garmisch-Partenkirchen

Garmisch-Partenkirchen. „See you...“ ... damit lädt BMW Motorrad die Motorradfahrer, Freunde und Fans zum 5. Internationalen BMW Motorrad Bikermeeting 2005 nach Garmisch-Partenkirchen ein. Schon fast traditionell und als Höhepunkt der Motorradsaison erleben Motorradfahrer aus aller Welt vom 01. bis 03. Juli 2005 gemeinsame Ausfahrten durch wunderschöne Tourengebiete des Voralpenlandes und testen neueste BMW Motorradmodelle. Fachgespräche sowie die super Bikerparty haben neben faszinierenden Vorträgen und dem Motorradkorso die Biker bereits in den vergangenen Jahren begeistert. Zum zweitgrößten Motorradtreffen in Europa kamen im vergangenen Jahr über 30.000 BMW Motorradfahrer. Der Geburtstag der GS – die BMW Erfolgs-Enduro wird 25 – gehört neben einer Weltpremiere in diesem Jahr zu den Highlights im Programm, das sicher keine Wünsche offen lässt.

Start zum großen Motorradkorso 2004.

Zwischen BMW Motorrad und der BMW Mobile Tradition hat sich eine enge Zusammenarbeit entwickelt. Für die Sonderausstellung und das Mobile Tradition live Special – zum Geburtstag der GS – wurde nicht nur im Archiv gestöbert. Auch ein gemeinsamer Workshop hat dazu beigetragen, legendäre Motorräder der

Vergangenheit, neben den mit Spannung erwarteten Neuerscheinungen, auf den Weg zum 5. Internationalen Bikermeeting nach Garmisch-Partenkirchen zu bringen. Um die Welt von BMW Motorrad und die Freude am Motorradfahren hautnah zu erleben, empfiehlt das BMW Motorrad Team: Dabei sein, ist alles – come together!



Preview: 2000 km durch Deutschland

Mönchengladbach: Die Zuverlässigkeitsfahrt „2000 km durch Deutschland“ war in den 30er Jahren eine der großartigsten und spektakulärsten Langstreckenfahrten. Nach über 70 Jahren startet am 16. Juli 2005 ein internationales Teilnehmerfeld mit 115 Teams historischer Automobil- und Motorradbesitzer in Mönchengladbach zu den „2000 km 2005“. Die BMW Mobile Tradition ist mit einem BMW 507 dabei. Ein BMW Händler, der erfolgreich den historischen Teilevertrieb unterstützt, wird die „Navigation“ übernehmen. Und mit einer BMW R 50 der BMW Mobile Tradition geht ein Journalist der „Motor Klassik“ an den Start.

Auf den Spuren der historischen Route durch die schönsten Städte und Landschaften Deutschlands sind die Tagesetappen von durchschnittlich 305 km auch heute noch eine Herausforderung für Mensch und Maschine. Tausende begeisterte Zuschauer werden nicht nur den Start des „rollenden Museums“ anfeuern, sondern auch die Straßen der einzelnen Etappen säumen. Neben einer stimmungsvollen Nachtetappe erwartet die Fahrer als Highlight eine Gleichmäßigkeitsfahrt auf der Rennstrecke im Motopark Oschersleben. Ziel nach sieben Tagen Herausforderung ist Mönchengladbach. Die BMW Mobile Tradition beteiligt sich bei „Oldtimerfreunde zeigen Herz!“, einer Spendenaktion der 2000 km durch Deutschland, mit einem BMW 1600/2 Cabrio, das dem Gewinner der Aktion zur Teilnahme an den „2000 km 2005“ zur Verfügung gestellt wird.



Preview: Goodwood Festival of Speed – „The greatest show on Earth“

Goodwood. Zum zwölften Mal lädt Charles Lord March, Hausherr von Goodwood House, vom 22. bis 26. Juni 2005 zu einer riesengroßen „Gartenparty“, in diesem Jahr beschränkt auf 158.000 Besucher. Anlass ist das Goodwood Festival of Speed, mit prominenten Gästen und erfolgreichen Rennfahrern aus aller Welt. Dazu gehören Rennwagen der Formel-1-Teams, Rennmotorräder sowie CanAm-Cars mit ihren donnernden Motoren. Die BMW Group Mobile Tradition wird zum

„active driving“ mit einem BMW 328, pilotiert von Holger Lapp, Leiter BMW Group Mobile Tradition, dabei sein. Das Thema „30 Jahre BMW 3er“ vertreten der BMW 320 Junior Team, ein BMW M3 Gruppe A DTM sowie ein BMW 320 turbo Diesel. Prof. Dr. Burkhard Göschel, Vorstand Entwicklung und Einkauf, wird einen BMW M3 GTR 2005 fahren. Neben einem M6 und Alpina B5 werden auch das Superbike R 90 S und das Zeller Motorrad RS 54 aktiv gefahren – die R 51 RS von Dr. Diess, Leiter BMW

Motorrad. In der Ausstellung repräsentieren der Holbein HH49, BMW 507 und BMW Isetta die „Fifties“ und das Thema „BMW und die 50er Jahre“. Der BMW 320i Turbo und der GTR/ETCC 2004-5 repräsentieren die Motorsport-Highlights zu „30 Jahre BMW 3er“. Aktuelle Fahrzeuge 2005 sind ein Formula BMW, ein BMW M6, BMW 645ci Cabrio, BMW M5 und M3 CS. Die neue GS wird neben der GS Vintage, der erfolgreichen Seitenwagen-Maschine von Kraus/Huser und der RS 500 gezeigt.

Goodwood 2004: Dr. Herbert Diess auf BMW F 650 RR Paris-Dakar, links. Rechts: Prof. Burkhard Göschel auf BMW M1 Procar.



Jubiläen 2005

vor 60 Jahren

Wiederbeginn nach dem Zweiten Weltkrieg



Links die zerstörten Anlagen des BMW Werks 1 im Münchner Norden, darunter die Anweisung der Militärregierung vom Oktober 1945, die Werksanlagen zu demontieren und zu „schleifen“.

An eine kurzfristige Wiederaufnahme der Produktion ist nicht zu denken. Dennoch erhält BMW am 28. Juli 1945 eine erste, noch eingeschränkte Fertigungsgenehmigung. Diese umfasst die Reparatur von Maschinen sowie Fahrzeugen der US-Armee. Hierfür dürfen auch Kraftfahrzeug-Einzelteile hergestellt und Kohlegas-Generatoren produziert werden. Einen Monat später wird die Genehmigung auf die Fertigung von Ackergeräten, Fahr- und Motorrädern erweitert.

Ungeachtet dessen ergeht am 1. Oktober eine Verfügung der US-Militärverwaltung zur Beschlagnahme und Demontage der Münchner BMW Werke. Die Werksanlagen sollen abgebaut, verpackt und schließlich in Staaten der Alliierten verschifft werden. Für den Rest lautet die Anweisung auf „Schleifung“.

Durch diese Maßnahmen verliert die BMW AG zunächst die Verfügungsgewalt über ihr Vermögen. Nach umfangreichen Demontagen erneuert die Militärverwaltung am 25. März 1946 die Fertigungsgenehmigung für eine Friedensproduktion und hebt die Beschlagnahme für das Werk Milbertshofen auf. Das Werk in Allach, das als „Karlsfeld Ordnance Depot“ Reparaturaufträge für die US-Truppen erfüllt, wird erst am 01. Juli 1955 wieder an BMW übergeben (Näheres auch Seite 39).

Bei ihrem Einmarsch in München besetzen die US-Truppen die beiden Münchner Werke der BMW AG in Milbertshofen und Allach. Das Werk im ostdeutschen Eisenach liegt in der Sowjetischen Besatzungszone und wird damit dem Zugriff der Münchner Zentrale entzogen.

vor 35 Jahren

Baubeginn für das neue BMW Hochhaus



Bau des „Vierzylinders“ als Sitz der BMW Hauptverwaltung im Münchner Norden, 1970, rechts die Baugrube noch ohne die Kernkonstruktion.

Am 16. Juli 1970 beginnen die Aushubarbeiten für das neue Verwaltungsgebäude im Münchner Norden. Laut Vorstandsbeschluss fand keine öffentliche Grundsteinlegung statt.

Der Entwurf des „vierzylindrigen“ Gebäudes stammt vom Wiener Architekten Professor Karl Schwanzler. Die Konstruktion folgt einer unkonventionellen Idee: An waagerechten Streben am Kopf des Gebäudekerns werden für jeden der vier Zylinder etwa einhundert stählerne Stangen befestigt. An diesem Korsett werden die einzelnen Stockwerke, die konventionell am

Boden gegossen werden, nach oben gezogen. Mit Hilfe dieser neuartigen Bauweise kann das Gebäude in der Rekordzeit von gerade einmal 22 Monaten errichtet werden.

Zu den Olympischen Spielen 1972 in München ist der 11.000 Tonnen schwere Büroturm äußerlich fertig gestellt. Bereits während der Spiele lässt Eberhard von Kuenheim ein BMW Emblem auf dem fast 100 Meter hohen Gebäude anbringen. Dafür erhält BMW von der Stadt München einen Bußgeldbescheid über 110.000 D-Mark.

vor 30 Jahren

Der BMW 3er – ein neues Format für die Mittelklasse



Die 70er Jahre sollten zu einem wegweisenden Jahrzehnt in der Geschichte von BMW werden. Neben der Internationalisierung des Unternehmens stand vor allem die Neuordnung des Automobilangebotes im Vordergrund. Nachdem 1972 mit der BMW 5er Reihe ein erfolgreicher Nachfolger für die Fahrzeuge der Neuen Klasse präsentiert werden konnte, galt es im nächsten Schritt, die erfolgreichste aller Modellreihen, den BMW 02, abzulösen. Bereits 1970 begann die Entwicklung des Fahrzeugs mit der Entwicklungsnummer E21. Die Ideen von Paul Bracq, Leiter des BMW Designs, prägten die Formgebung. Der Franzose verstand es, Zitate der 02er Reihe mit der modernen Formensprache des BMW 5er zu vereinen. Sowohl beim

Fahrwerk als auch bei der Motorisierung konzentrierten sich die BMW Ingenieure auf die Optimierung vorhandener Technik. Neue Wege ging man in puncto Sicherheit: Energie aufnehmende Front- und Heckpartie, Knautschsicken in den Radkästen sowie eine besondere Verriegelung und Knickfähigkeit der Motorhaube waren einzigartig in der automobilen Mittelklasse. Im Innenraum feierte das fahrerorientierte Cockpit seine Premiere. 1975 präsentierte BMW schließlich das Ergebnis der fünfjährigen Entwicklungszeit: die BMW 3er Reihe. „Ein neues Format für die Mittelklasse“ – so pointierte der Slogan die herausragende Stellung des neuen Fahrzeugs im Automobilmarkt seiner Zeit.

Mit der Entwicklung der BMW 3er Reihe war den Ingenieuren und Designern bei BMW ein grandioser Wurf gelungen. Jede der bis heute fünf Generationen übertraf die vorhergehende Rekordmarke bei den Verkaufszahlen. Man hatte den Publikumsgeschmack offensichtlich genauestens getroffen.



Review: Mille Miglia 2005

Brescia/München. Die BMW Group hatte auf der Mille Miglia 2005 drei Gründe zum Feiern. Das Team Boni/Barziza holte sich mit 8.427 Punkten zum zehnten Mal den Damenpokal. Die Isetta und der BMW 507 begingen zudem den 50. Geburtstag auf der bedeutendsten Oldtimerveranstaltung der Welt. Franca Boni und Monica Barziza waren diesmal in einem BMW 328 Berlin-Rom unterwegs. In der Gesamtwertung erreichten sie Platz 17 – das beste BMW Team der Mille Miglia 2005. Gesamtsieger wurde das Team Viaro/De Marco.

Unter den 22 BMW Teams waren erstmals drei Isetten. Das BMW Privatteam Mercadanti/Mercadanti-Bostoni eroberte mit seinem „bubble car“ schon vor einigen Jahren die Herzen der Zuschauer. Zum 50. Ge-



Die Isetten vom BMW Team Ferrari/Ferrari (Nummer 146), dem Privatteam Mercadanti/Mercadanti-Bostoni (Nummer 148) und dem Team Holger Lapp, Leiter BMW Mobile Tradition, und Jörg Reichle von der Süddeutschen Zeitung (Nummer 150).

burts tag der Isetta schickte die BMW Group Mobile Tradition nun auch zwei Werksisetten los. Dass sich das 12-PS-Fahrzeug nicht hinter der großvolumigen Konkurrenz verstecken muss, zeigen die

Platzierungen: Rang 65 (Mercadanti/Mercadanti-Bostoni) und 106 (Ferrari/Ferrari). Auch das Team Jörg Reichle/Holger Lapp sorgte für Begeisterung: Sie brachten die BMW Isetta 250 erfolgreich ins Ziel.

Review: Concorso d'Eleganza Villa d'Este

München/Cernobbio. Beim Concorso d'Eleganza Villa d'Este am 23. und 24. April sorgten zwei Geburtstage für Aufmerksamkeit. Die BMW Group, unter deren Patronat die Veranstaltung seit sieben Jahren stattfindet, präsentierte zum 50. Geburtstag die beiden Sportwagenklassiker BMW 503 und BMW 507 und deren Derivate. Albrecht Graf Goertz schuf 1955 die Design-Ikone BMW 507 und stand beim Wettbewerb Concorso d'Eleganza Villa d'Este am Comer See damit im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit.

Zum ältesten Concours d'Elégance der Welt, dem einzigen, der auch Concept Cars und Prototypen eine Plattform bietet, zeigte die BMW Group das BMW Art Car von Robert Rauschenberg. Einen Grund zum Feiern gab es beim italienischen

Designstudio Pininfarina – zum 75. Jubiläum gab es eine Sonderausstellung. Und Rolls-Royce feierte 50 Jahre Silver Cloud. Von den Organisatoren waren 54 historische Fahrzeuge und acht Konzeptautos aus den hochwertigen Klassikern ausgewählt worden. Die Bedeutung der Veranstaltung zeigte sich auch beim Wettbewerb der modernen Designstudien. Dieses kommentierte Holger Lapp, Leiter BMW Group Mobile Tradition, als eine „gelungene Verbindung aus modernem Design und den klassischen Wurzeln des Automobildesigns“.

Teilnehmer, Jury und Fachpublikum bewerteten am Samstag im Park der Villa d'Este die fahrbereiten – das ist eine Teilnahmebedingung – Exponate. Am Sonntag wählte das Publikum im Garten

der Villa Erba den Publikumspreis Coppa d'Oro di Villa d'Este, der an einen Ferrari 212 Export Spider Vignale von 1952 ging. Die Trofeo BMW Group für das beste Auto der Show erhielt der Alfa Romeo Canguro Coupé Bertone, aus dem Jahr 1964, dieser wurde von Shiro Kosaka vorgestellt. Auch der Pressepreis wurde an ihn verliehen.

Beim von der BMW Group initiierten Design Talk „1950 Design“ am Sonntag wurde der Anspruch, das Automobil im ästhetischen Kontext darzustellen und epochale Designentwicklung abzubilden über die Einflüsse des 50er Jahre-Designs heute diskutiert.

Liebhabern historischer Automobile bot die Veranstaltung Gelegenheit, Details an Autos in perfektem und fahrbereitem Zustand aus nächster Nähe zu betrachten.



Villa d'Este 2005: „Geburtskind“ BMW 507 (links) und Ferrari 212 Export Spider Vignale von 1951, Gewinner der „Coppa d'Oro di Villa d'Este“ (oben).



Blickfang, nicht nur für Münchner: Das Jubiläumsmodell „Skyline BMW Isetta“.

Neuerscheinung: Accessoires-Katalog

Pünktlich zur Techno Classica 2005 startet die BMW Mobile Tradition in diesem Jahr mit einer Neuauflage des Accessoires-Katalogs in die Saison der Sammlerobjekte. Der komplett neu gestaltete Katalog präsentiert neue und bekannte Produkte der BMW Mobile Tradition. In diesem Jahr liegt der Schwerpunkt auf den Jubiläen „50 Jahre BMW 507“, „50 Jahre BMW Isetta“ und „30 Jahre BMW 3er“.

In limitierter Auflage präsentiert die BMW Mobile Tradition zu diesen runden Geburtstagen ganz besondere Sammlerstücke: von der exklusiven Containeruhr „50 Jahre BMW Isetta“, der liebevollen Spardose zum Jubiläum bis hin zum eleganten Seidentuch. Das Jubiläumsmodell „Skyline BMW Isetta“ zeigt sich im ungewöhnlichen und attraktiven Gewand: Die Lackierung stellt die Skyline von München dar. Auf der Techno Classica war die Skyline BMW Isetta im Original zu bewundern. Auch zum 50-jährigen Jubiläum des BMW 507 erwartet Sammler und

Klassikfans eine besondere Auswahl an neuen Accessoires und Miniaturen. Ein Highlight ist zudem das limitierte Jubiläumsmodell BMW 507 Graf Goertz, welches im Set mit einem Schlüsselanhänger in Form des BMW 507 Zentralverschlusses zu erhalten ist.

Freuen Sie sich auf circa 170 Seiten mit spannenden Geschichten zu wichtigen Persönlichkeiten der BMW Historie und eine interessante Präsentation unserer hochwertigen Original BMW Accessoires und Sammlerobjekte.

Der Accessoires-Katalog ist in den Sprachversionen Deutsch/ Englisch sowie Französisch/ Spanisch erschienen und seit Mitte April 2005 bei Ihrem BMW Partner erhältlich.

In Kürze kann er auch unter www.bmwmobiletradition.de eingesehen werden.



Neuerscheinung: Der legendäre BMW 507

Anfang der 50er Jahre beschließt man bei BMW, mit Blick auf den US-Markt, einen Sportwagen zu bauen. Impulsgeber war Max Hoffmann, bedeutendster Importeur europäischer Luxusfahrzeuge. Auf seinen Rat schickt Graf Goertz Skizzen nach München, die zeigen, „wie ein Sportwagen für den US-Markt aussehen soll“. Die Entwürfe gefallen, BMW Vorstand Hanns Grewnig lädt Goertz nach München ein. Man einigt sich schnell. Im November 1954 sind die Verträge geschlossen. Eines der schönsten Automobile entsteht – der Roadster BMW 507. Zu dessen 50-jährigem Jubiläum erschien dazu nun „Der legendäre BMW 507“ in der Buchreihe „Profile“ der BMW Mobile Tradition.

Das Buch widmet sich exklusiv diesem Modell, für viele Kenner eins der schönsten Automobile aller Zeiten. Manche Legende rankt sich um den beeindruckenden Sportwagen mit der endlos langen Motorhaube über dem modernsten V8 seiner Zeit.

Aufgrund der geringen Produktionszahl von 253 Exemplaren war der BMW 507 stets eine Rarität. Seine Historie war aber nicht nur von Höhepunkten geprägt. Schwierig waren die Umstände, unter denen er entstand, allzu optimistisch die Erwartungen, die in seinen wirtschaftlichen Erfolg gesetzt wurden. Nach nur vier Jahren aufwändiger, individueller Produktion ging diese Episode zu Ende, die edlen Roadster wanderten durch viele Hände in aller Welt und wurden schließlich als exklusive Klassiker wiederentdeckt. Jeder einzelne repräsentiert heute nicht nur ein faszinierendes Stück Design- und

Technikgeschichte, sondern auch ein automobiles Vermögen. Neueste Recherchen lassen den berühmten Sportwagen in einem neuen Licht erscheinen, fernab der üblichen nostalgischen Romantik – eine facettenreiche, opulent illustrierte Auto-Biographie und zugleich ein wichtiges Kapitel BMW Unternehmensgeschichte.



Leseprobe: Aus der damaligen Beschreibung des BMW 507

„Mit dem neuen BMW 507 Touring-Sportwagen setzt BMW seine langjährige und erfolgreiche Tradition im Bau schneller Sportwagen fort. Es darf an dieser Stelle an die souveräne Beherrschung der Zweiliter-Sportwagenklasse durch BMW vor dem Krieg erinnert werden. Ausgestattet mit dem 3,2-Liter-V-Achtzylinder-Motor in seiner serienmäßig höchstentwickelten Form von 140 PS Leistung, liegt die Spitze dieses rasigen und eleganten Zweisitzer-Roadsters bei 220 km/st. Das max. Drehmoment beträgt 22,6 mkg, das Verdichtungsverhältnis 7,5:1.

Die Ventilbetätigung erfolgt durch Stößel, Stoßstangen und Kipphebel mit Temperatenausgleich. Als Vergaser dienen zwei Doppelfallstromvergaser. Bei seinem Fahrgestell handelt es sich um den bekannten BMW Vollschutzrahmen mit Kasten- und Rohrprofilen höchster Festigkeit. Die Vorderachse zeigt Einzelradaufhängung mit Radführung oben und unten durch in Gummi gelagerte Dreieckslenker, einstellbare Stabfedern und Teleskop-Stoßdämpfung.

Die Hinterachse ist als Banjoachse ausgebildet und besitzt ein Hypoidgetriebe. Die gegenüber der bekannten BMW Ausführung geänderte Hinterachsaufhängung mit Schub- und Zugstrebe, die Querstrebe ist als ‚Panhard‘-Strebe ausgebildet, gewährleistet eine noch bessere Straßenlage und Kurvenhaftung. Ein weiterer Vorzug liegt in der besonderen Handlichkeit und

der weichen Federung dieses Sportwagens. Der BMW 507 besitzt ein geräuscharm arbeitendes, an den Motor angeblocktes Fünfgang-Getriebe (und Rückwärtsgang), das in vier Gängen sperr-synchronisiert ist. Wie bei Sportfahrzeugen üblich, ist nicht eine Lenksäulen-, sondern eine griffgerechte, kurze Knüppelschaltung zwischen den Sitzen vorgesehen.

Die Lenkung mit axial verstellbarer Lenksäule erfolgt durch ein spielfreies Kegelradgetriebe. Der hohen Spitzengeschwindigkeit entsprechen die groß dimensionierten Öldruckbremsen mit 1.280 cm² Bremsbelagfläche und Leichtmetall-Bremstrommeln mit eingeschrumpftem Graugußring.

Die Karosserie ist aus hochwertigem Leichtmetall, ebenfalls die entgegengesetzt zur Fahrtrichtung aufklappbare Motorhaube und der Kofferraumdeckel. Der Kofferraum hat für einen Sportwagen einen bemerkenswerten Rauminhalt. Der hinter den Sitzen angeordnete Kraftstoffbehälter besitzt ein Fassungsvermögen von 95 Litern. Die Armaturentafel hat eine sportliche Note mit übersichtlich angeordneten Präzisionsinstrumenten. Drehzahl- und Geschwindigkeitsmesser zeigen einen Durchmesser von 140 mm und die Geräte sind mit einem Blendschild versehen. Serienmäßig ist der BMW Touring Sport mit einem Allwetterverdeck ausgestattet, auf Wunsch wird

jedoch als Sonderzubehör ein abnehmbarer Coupé-Aufsatz geliefert, der das rassig-sportliche Aussehen noch erhöht. Es besteht die Möglichkeit der Abdeckung des rechten Fahrersitzes, der Anbringung eines Unterschlusses und einer kleinen Renn-Windschutzscheibe sowie veränderter Scheinwerfer. Das Gewicht beträgt fahrfertig ca. 1.170 kg. Rennreifen 6.00–16 vervollständigen die hochwertige Ausstattung.“



Sie erhalten die Edition „Der legendäre BMW 507“ bei Ihrem BMW Händler oder über Heel Verlag GmbH, Order-Hotline Telefon: 05 31 – 79 90 79.

Prototypen und Jubilare

Die Techno Classica 2005 stand ganz im Zeichen der 50er Jahre – ein für das Unternehmen BMW entscheidendes Jahrzehnt. Den zweiten großen Akzent setzte das Thema „30 Jahre BMW 3er“ mit Exponaten von der ersten Generation bis zum Anfang 2005 präsentierten neuen BMW 3er.



Von Martin Lohr

Es sind die Gegensätze zwischen einem Opel Commodore, einem mondänen Rolls-Royce aus den 30er Jahren oder einem BMW 501, die seit je das besondere Flair der Techno Classica ausmachen. Auch 2005 ließen sich einige Zahlen des Vorjahres erneut übertreffen. So fanden sich auf einer Ausstellungsfläche von 110.000 Quadratmetern dieses Jahr über 1.000 Aussteller ein. Verteilt auf 19 Hallen, konnten die rund 130.000 Besucher etwa 2.000 Fahrzeuge bewundern. Damit ist und bleibt die Techno Classica in Essen eindeutig die größte Veranstaltung ihrer Art weltweit.

Auch im Jahr 2005 war der Stand von BMW Mobile Tradition in Halle 12 wieder einer der Hauptanziehungspunkte für die Liebhaber historischer Fahrzeuge. Mit den beiden Jubiläumsthemen „BMW und die 50er Jahre“ sowie „30 Jahre BMW 3er“

bot der Stand wieder eine Fülle von interessanten Exponaten, viele bisher unveröffentlichte Originalaufnahmen und selten gezeigte Dokumente sowie aktuelle Motive aus der Kommunikationskampagne zum Thema „30 Jahre BMW 3er. Von Anfang an unerreich“.

Ausgehend von den 50-jährigen Jubiläen der Markteinführung von BMW 507 und BMW Isetta widmete sich die BMW Mobile Tradition inhaltlich diesem für das Unternehmen so entscheidenden Jahrzehnt: Mit dem BMW 501 lief nach dem Zweiten Weltkrieg 1952 bei BMW die Automobilproduktion wieder an. Der „Ba-

rockengel“ erfreute sich zwar seit seinem Auftritt als „Darsteller Isar 12“ in einer der ersten Polizei-Fernsehserien der Nachkriegszeit großer Bekanntheit. Der in den frühen 50ern produzierte BMW 501 war aber, wie auch sein „Schwestermodell“ BMW 502, für die breite Masse zu teuer

Holger Lapp, Leiter BMW Mobile Tradition, eröffnete die Abendveranstaltung zum Thema „BMW und die 50er Jahre“ auf der Techno Classica 2005.





Stand der BMW Mobile Tradition auf der Techno Classica 2005: Anziehungspunkt für Besucher und Aussteller gleichermaßen.

und brachte nicht den erhofften, wirtschaftlichen Erfolg. Zugleich ging auch der zunächst nach dem Krieg boomende Markt für Motorräder zurück und verschärfte eine latente wirtschaftliche Krise bei BMW, die sich erst gegen Ende des Jahrzehnts auflösen sollte. Zwar konnte mit der BMW Isetta der wachsenden Nachfrage nach einem Kleinwagen in der Bevölkerung entsprochen werden, allerdings reichten die Absatzzahlen nicht für eine nachhaltige Gesundung des Unternehmens. Dies gelang erst mit der erfolgreichen Einführung des BMW 700, einem Vorläufer der späteren Neuen Klasse, die

endgültig für den wirtschaftlichen Durchbruch sorgte. Die gesamte historische Bandbreite der 50er Jahre war mit vielfältigen Exponaten, Dokumenten und Zeitzeugnissen auf der Ausstellung zu sehen.

Die bis heute heiß geliebte BMW Isetta wurde mit drei einzigartigen, speziell lackierten Modellen auf der Techno Classica präsentiert – der BMW Isetta 250 Export „Lufthansa“, der BMW Isetta 300 Standard „Stern“ sowie der BMW Isetta 300 Export „Skyline“. Diese wurde von BMW Mobile Tradition extra zum 50. Geburtstag mit der Skyline von München lackiert. Liebhaber der „Knutschkugel“

können dieses Fahrzeug als exklusives Modell über den Accessoires-Katalog der BMW Mobile Tradition beziehen.

Zweiter „Jubilar“ war der legendäre BMW 507. Dieser von Albrecht Graf Goertz entwickelte Roadster gilt vielen bis heute als „schönster Sportwagen der Welt“. Neben einem Serienmodell des BMW 507 wurden den Messebesuchern als zusätzliche Highlights der BMW 507 Prototyp, unter anderem entwickelt von Ernst Loof, und der BMW 3200 Michelotti Vignale gezeigt. In dieser Kombination wurden die drei Fahrzeuge damit weltweit zum ersten Mal einem breiten Publikum



Von links: Dr. Florian Triebel, Fred Jakobs, Sinja Lohse und Manfred Grunert von BMW Mobile Tradition bei der Präsentation „BMW und die 50er Jahre“. Rechts: eine BMW R 90 S Daytona.





Jubiläumsfahrzeuge: Links BMW Isetten in Sonderlackierung, rechts BMW 503.

präsentiert. Dementsprechend groß war das Interesse an diesen Exponaten.

Anlass für das andere große Jubiläumsthema war die Markteinführung der fünften Generation des BMW 3er zu Beginn des Jahres 2005. Zu Ehren dieser 30-jährigen Erfolgsstory präsentierte BMW Mobile Tradition auf der Techno Classica Vertreter aus fünf Generationen der Modellreihe in einem stolzen Spalier. Im Hintergrund lief dazu der von BMW Mobile Tradition gedrehte Film „30 Jahre BMW 3er. Von Anfang an...“, der die eindrucksvolle Dynamik und die sportliche Charakteristik des BMW 3er in rasanten Bildern vermittelt. Abgerundet wurde der

Stand von BMW mit den dort ebenfalls vertretenen Clubs. Die Techno Classica stellt mit 130 internationalen Clubs das weltgrößte Forum der Oldtimer-Clubs dar. In der Halle 12 von BMW fanden sich zahlreiche Vertretungen von BMW, Mini, Glas und Rolls-Royce. Ein weiteres Highlight war die Abendveranstaltung „BMW und die 50er Jahre“. Vor zahlreichen Automobilen aus den 50ern in dezentem Licht lud BMW zu einer stimmungsvollen Zeitreise. Gestartet wurde mit einer ebenso informativen wie unterhaltsamen Präsentation über die Entwicklung der Gesellschaft sowie des Unternehmens BMW in den 50er Jahren. Die anregenden Präsen-

tationen boten viel Fachwissen aus erster Hand von Mitarbeitern des Archivs zum damaligen Stand der Technik, zu den Geburtsstagsmodellen BMW Isetta und BMW 507, den wirtschaftlichen Herausforderungen und zur Art, wie BMW für seine Produkte warb. Anschließend folgte die Premiere des neuen Films „Rendezvous après midi“. Der Film verknüpft auf gekonnte Weise die damalige Zeit mit ihren Träumen, Wünschen und Sehnsüchten mit der heutigen und schildert das Lebensgefühl der 50er und einen „Flirt“ der BMW Isetta mit dem BMW 507 auf sympathische und unterhaltsame Weise. Damals wie heute, dies machte der Film klar, stand und steht der BMW 507 für Schönheit und Sportlichkeit, und auch die BMW Isetta hat über die Jahre nichts von ihrem besonderen Charme eingebüßt.

Als krönenden Abschluss gewannen die Besucher noch einige Einblicke in das neue Buch von Herrn Dr. Lange zum BMW 507, das im Monat Juli 2005 in der Reihe BMW Profile erscheint. Im Gespräch mit Holger Lapp vermittelte der Autor einen ersten Eindruck von den spannenden Inhalten über den legendären Wagen.

Repräsentanten der erfolgreichen Rennhistorie des BMW 3ers, von links: BMW 320i ETCC, BMW 320td und hinten BMW M3 Gruppe A.



FIA World Touring Car Championship

2005 wird der Weltmeistertitel im Tourenwagensport erstmals seit 1987 wieder ausgetragen. Europa, Asien und Nordamerika sind die Kontinente, auf denen die 20 Läufe der Serie stattfinden. Im Rennkalender der FIA WTCC sind drei Strecken erstmals Schauplatz eines WM-Laufs: der aufwändig modernisierte Kurs im mexikanischen Puebla, der von der FIA die WM-Tauglichkeit erhielt, zeigte am 26. Juni die Läufe 9 und 10. Sein Debüt gibt das „Istanbul Otodrom“ am 18. September. Zum Abschluss der Saison findet am 20. November erstmals eine internationale Tourenwagenmeisterschaft auf der schon legendären Strecke „Guia Race“ von Macau in China statt.



Von Gudrun Freier

„Vorhang auf für die erste Tourenwagen-Weltmeisterschaft seit 1987“ heißt es für 26 Fahrer aus zehn Nationen und acht Automobilhersteller in der neuen FIA World Touring Car Championship (WTCC), die den Kampf um die begehrte Krone im internationalen Tourenwagensport antreten. Natürlich auch für BMW.

Erfolgreich war BMW in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft 1987: Roberto Ravaglia (ITA) gewann auf einem BMW M3 den bisher einzigen WM-Titel im Tourenwagensport – mit nur einem Punkt Vorsprung. Seine Konkurrenten waren Klaus Ludwig und Klaus Niedzwiedz. 1988 siegte Ravaglia in der EM, 1989 in der DTM. 1997 beendete er seine Fahrerlaufbahn. 2001 nahm er mit der Gründung von Ravaglia Motorsport eine

neue Herausforderung an. Bei der FIA WTCC 2005 wird Roberto Ravaglia als erfolgreichster aller BMW M3 Piloten erstmals als Teamchef des BMW Team Italy-Spain dabei sein. Die beiden BMW 320i werden gesteuert von seinen Teamkollegen Antonio Garcia und Alessandro Zanardi.

Auf der Suche nach dem besten Tourenwagen-Piloten der Welt gehen für BMW drei Länderteams auf BMW 320i an den Start. Das BMW Team Italy-Spain wird von den Vertriebsorganisationen Deutschland, Italien und Spanien unterstützt. Die Voraussetzungen sind gut, denn bei der vorerst letzten Europameisterschaft 2004 gingen der Fahrer- und Herstellertitel an BMW München. RBM-Teamchef Bart Mampaey (BEL) setzt für das BMW Team UK

auf den Erfolg von Andy Priaulx (GBR) mit dem Fahrertitel in der FIA ETCC 2004. Das BMW Team Deutschland – Schnitzer Motorsport wird vertreten durch Dirk Müller und Jörg Müller mit dem erfahrenen Teammanager für das Entwicklungsteam BMW Motorsport: Charly Lamm aus Freilassing.

Beim Einsatz der Rennmodelle der BMW 3er Reihe im Tourenwagensport schreibt BMW bereits seit 1977 Erfolge: Immerhin 20 Europameistertitel mit FIA-Prädikat sowie die Weltmeisterschaft 1987 gehen auf das weiß-blaue Konto. Mit der Teilnahme an der WTCC, als eine der drei FIA-Serien mit Weltmeisterschaftsprädikat neben der Formel 1 und der Rallye-WM, bekräftigt BMW Motorsport-Direktor Dr. Mario Theissen den hohen Stellenwert des Tourenwagensports für BMW. Trotz starker Konkurrenz und weiterer Hersteller, die hinzukommen, ist das erklärte Ziel, den Titel zu verteidigen. Mit guter Besetzung auf der Fahrerseite will man erneut das beste und schnellste Auto im Feld bauen.

In zehn Rennveranstaltungen muss sich der zukünftige Tourenwagen-Weltmeister qualifizieren. Nach dem Reglement der FIA WTCC wird jeweils ein Fahrer- und ein Markentitel vergeben. Die Startaufstellung für das erste von zwei Rennen an einem Rennwochenende ergibt sich nach zweimal 30 Minuten freiem Training und dem Qualifying. Am folgenden Tag gibt es ein fünfzehnminütiges Warm-up und 50 Kilometer für das Rennen 1. Die Teams haben danach eine Rennpause von nur 15 Minuten, um die Fahrzeuge für das Rennen 2 fit zu machen. Beim Rennen 2, das ebenfalls über 50 Kilo-

Links: Andy Priaulx auf BMW 320i in der ETCC 2003.
Unten: Roberto Ravaglia (2. von links), Linder-Team, bei der Tourenwagen-Weltmeisterschaft 1987, 1. Lauf in Monza.



meter geht, starten die Top-Acht in umgekehrter Reihenfolge. Die acht Bestplatzierten erhalten Meisterschaftspunkte; die erfolgreichsten des Wochenendes erhalten ein Handicapgewicht und Zusatzgewichte je nach der Anzahl der WM-Punkte (siehe auch Tabelle rechts). Mit der Neuregelung 2005 ist es möglich, Gewicht auch wieder abzubauen. Die Zusatzgewichte aus beiden Kategorien werden vor jedem Rennwochenende addiert. Das maximale Zusatzgewicht beträgt 60 kg.

Seit 2001 siegte der BMW 320i in der Vorgängerserie FIA ETCC immerhin 36-mal. Wie in jedem Jahr, hat BMW Motorsport den BMW 320i im erlaubten Rahmen weiterentwickelt. So wurde die Frontschürze aerodynamisch optimiert. Für 2005 gibt es eine veränderte Achskinematik, auch die Stoßdämpfer sind leistungsgesteigert. Zusätzlich zum BMW P54 Motor mit serienmäßigem Aluminiumblock und Zylinderkopf haben die Ingenieure von BMW



Roberto Ravaglia und Dr. Mario Theissen, Direktor BMW Motorsport, bei der Tourenwagen-Meisterschaft 2005, 1. und 2. Lauf in Monza.

Motorsport auch Detailverbesserungen an Elektronik und Mechanik vorgenommen. Für die Motorsteuerung des 275 PS starken Aggregats erhielten die Entwickler von BMW Motorsport praktische Unterstützung von der Elektronik-Fakultät der Fachhochschule München. Im Gegenzug nutzten diese den Hochleistungsrechner bei BMW Motorsport als Versuchslabor bei der Computersimulation der Bordelektronik. Dr. Mario Theissen, seit über 25 Jahren in der Motorenentwicklung tätig, kündigte im Interview an, dass der BMW 320i 2004 wohl zum letzten Mal zum Einsatz kommt – die nächste Generation des BMW 320i wird auf Basis des neuen BMW 3er vorbereitet.

Die ETCC-Rennen in den vergangenen Jahren haben die Zuschauer begeistert, denn Spannung und Action gab es auf allen Strecken, oft mit beinahe Tür-an-Tür-Kontakten der Autos. Ausführliche Live-Übertragungen der FIA-WTCC-Rennwochenenden über Eurosport lassen auch Zuschauer, die nicht live dabei sein können, die Saison 2005 mit Spannung verfolgen. Eine besondere Anziehungskraft der Rennversion des aktuellen BMW 320i entsteht über den Erfolg im Tourenwagensport. Es wurden bereits 110 Fahrzeuge für den weiteren Einsatz im Motorsport an Kundenteams verkauft.

Nach einem erfolgreichen Saisonauftakt in Monza und Magny-Cours geht der bisherige Verlauf der FIA WTCC – trotz eines schwierigen Rennens der Läufe 5 und 6 auf dem „Silverstone Circuit“ – für BMW weiter in Richtung WM-Führung.

Die weiteren Läufe werden mit Sicherheit spannend – wer bekommt die begehrte Krone im internationalen Tourenwagensport? Am 20. November werden wir es wissen – nach dem letzten Lauf in Macau, China.

| Punkte- und Handicap-Regelung | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|----|-------|--------|--------|--------|
| Platz | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | |
| Punkte | 10 | 8 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | |
| Platz | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. |
| Zusatzgewicht | +40 kg | +30 kg | +20 kg | +10 kg | 0 | -5 kg | -10 kg | -15 kg | -20 kg |

Im Netz der BMW Mobile Tradition

Auf der überarbeiteten Onlinesite der BMW Mobile Tradition erfahren Freunde der Marke alles Wissenswerte über das Engagement von BMW Mobile Tradition – vom Historischen Archiv über die Fahrzeugsammlung, die Kommunikation und das Museum bis zur internationalen Clubszene.

Die Webseite der BMW Mobile Tradition bietet eine Fülle von Informationen aus ihren unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern.

Das Historische Archiv bietet umfangreiche Infos zur Unternehmens-, Marken- und Produktgeschichte, nicht nur für Journalisten, Autoren und Historiker von Bedeutung. Um die Suche abzukürzen, kann über das Historische Archiv-System (HIAS) direkt online auf den Bestand zugegriffen werden. Nutzer können kostenlos recherchieren.

Für den Web-Besucher, der einen historischen BMW sein Eigen nennen darf, hält das Historische Archiv unter der Rubrik „BMW Zertifikat“ eine Besonderheit bereit. Nach Erstellung eines Zertifikats, aber auch selbstverständlich vorher, können unter „Teileversorgung“ Teile bestellt werden, damit die Freude am BMW auch zukünftig erhalten bleibt. Neugierigen oder noch nicht Entschlossenen bietet die Onlinesite aber auch die Möglichkeit, sich nur zur Verfügbarkeit der Teile zu informieren. Hierzu dient der Historische Teilekatalog, der bequem einzusehen ist.

Wer stattdessen lieber ein Buch liest oder sich mit dem einen oder anderen Accessoire bereichern möchte, wird ebenfalls fündig. Die Rubrik „Publikationen & Accessoires“ eröffnet dem Besucher eine breite Auswahl an erschienenen Büchern sowie den Accessoires-Katalog.

Auch den direkten Kontakt mit der Mobile Tradition erleichtert die Onlinesite. Wer Einblick in die Werkstatt erhalten will oder ganz konkrete Fragen hierzu hat, kann unter „Historische Sammlung“ Kontakt zur Historischen Werkstatt aufnehmen.

Das BMW Museum am Olympiaturm ist selbstverständlich ebenfalls vertreten. Wer einen gemütlichen und zugleich informativen Nachmittag im Museum plant, wird hier fündig bezüglich Öffnungszeiten, Eintrittspreisen und Themen der Sonderausstellungen. Über den aktuellen Stand in der Entwicklung des Neuen Museums informiert die Seite der BMW Mobile Tradition ebenfalls mit interessanten Einblicken.

Termine, Veranstaltungen sowie Adressen vieler BMW Clubs finden sich hier ebenfalls. Denn natürlich sind auch die BMW Clubs, deren Organisation zu einer der größten in der Branche zählt, auf unserer Internetseite vertreten. Unter dem Link „BMW Clubs“ findet jeder Interessent die nötigen Kontaktadressen (wie <http://www.bmw-clubs-international.com>) und viele weitere Informationen rund um die BMW Clubs.

Ein weiteres Highlight ist die Rubrik „Tradition aktuell“. Hier wird dem Leser

eine Vielzahl an Informationen zu Veranstaltungen, Messen, Jubiläen und Special-Themen geboten – etwa zu aktuellen (unter „News“) oder zu vorangegangenen (unter „News – Archiv“) Ausgaben des Magazins Mobile Tradition Live.

Ganz besonders freut sich die Mobile Tradition, auf ihrer Onlinesite die jeweiligen Special-Themen aus dem Magazin Mobile Tradition Live unter gleichnamiger Rubrik zu präsentieren. Hier finden sich Themenblöcke wie „75 Jahre BMW Automobile“, „100 Jahre Ernst Jakob Henne“ oder zum legendären BMW M1. Zuletzt drehte sich alles um die 30-jährige Erfolgsgeschichte der BMW 3er Reihe. Ganz neu im Angebot wird nun auch ein Special zum Thema „25 Jahre GS“ sein.

Auf der Onlinesite spiegelt sich die Historie von BMW, von den Anfängen bis zur Gegenwart, als lebendige Geschichte: www.bmwmobiletradition.de



Geballtes Informationsangebot: Die Internetseite der BMW Mobile Tradition bietet, ganz neu überarbeitet, eine Menge Informationen zu den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern rund um das Thema der BMW Historie.





Eine echte Rarität: Der BMW 3200 Michelotti Vignale ist ein absolutes Einzelstück.

Der BMW 3200 Michelotti Vignale

Den Designer Michelotti beschäftigte das Thema BMW 507 so sehr, dass er 1957 einen ersten Alternativentwurf für eine Karosserie zeichnete und 1958/1959 auf Basis eines 507 Fahrgestells auf eigene Faust realisierte. Dieses Einzelstück gelangte im Januar 2005 in die Fahrzeugsammlung der BMW Mobile Tradition.

Von Kai Jacobsen

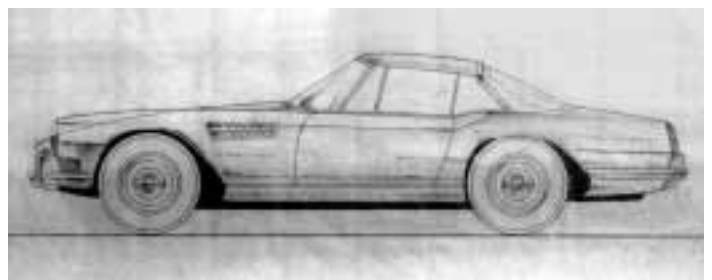
Der italienische Designer Giovanni Michelotti stellte im Jahr 1957 Überlegungen zu einer alternativen Karosserie für den BMW 507 an. Ende Juli 1957 fertigte er eine erste Zeichnung an, die schon sehr nah an der endgültigen Version des Fahrzeugs war. Zu diesem Zeitpunkt war das Fahrzeug noch als Coupé gedacht. Im September 1958 erwarb er über den italienischen BMW Importeur, die Casa dell'Automobili von Alessandro Paolini & Figlio, das BMW 507 Fahrgestell mit der Nummer 70184. Am 8. September 1958 begann die Montage und am 11. September 1958 wurde es nach Italien ausgeliefert.

Die von Michelotti kreierte Karosserie war viel kantiger als der BMW 507 und zeigte deutlich die italienischen Einflüsse. Die Fertigung der Karosserie übernahm Sergio Scaglietti in Modena, der sich mit seinen Arbeiten für Enzo Ferrari schon einen Namen gemacht hatte. Der Zusammenbau erfolgte bei der Carrozzeria Alfredo Vignale in Turin. Das Heck des Roadsters mit Hardtop ähnelt dem des BMW 700 Coupé, der auch von Michelotti entworfen wurde. Diese Heckgestaltung wurde von Michelotti 1961 für den Triumph TR 4 wieder aufgegriffen.

Von 31. Oktober bis 11. November 1959 wurde der BMW 3200 Michelotti Vignale auf dem Autosalon in Turin zum ersten Mal ausgestellt. Die Presse berichtete, dass er 1,5 Millionen Lire (10.098 D-Mark) billiger war als ein serienmäßiger BMW 507, der damals in Italien 7,222 Millionen Lire (48.619 D-Mark) kostete. Im Vergleich dazu war der BMW 507 in Deutschland um einiges günstiger: 31.700 D-Mark inklusive Coupé-Aufsatz.

Nach der Ausstellung verliert sich die Spur des seltenen Wagens. Er taucht erst wieder auf, als er vom Auktionshaus Christie's am 21. April 1986 in Beaulieu für 50.760 Pfund (inklusive Aufgeld, 169.234 D-Mark) an den Amerikaner Oscar Davis verkauft wird. Der Kilometerstand betrug lediglich 10.315 Kilometer. Aus dem Auktionskatalog erfuhr man, dass das Fahrzeug von 1980 bis 1986 zum Besitz des Earl of Chichester gehörte. Das Auktionshaus hatte für den BMW mit der rotbraun-metallic lackierten

Sonderkarosserie einen Schätzwert von 25 bis 35.000 Pfund angegeben, so dass Christie's mit dem hohen Endergebnis sehr zufrieden war. Der Autoenthusiast Oscar Davis, zu dessen Sammlung damals auch ein serienmäßiger BMW 507 gehörte, ließ das Einzelstück restaurieren und in rot umlackieren. Im Jahr 2001 erwarb die Blackhawk Collection mit Sitz in Danville, Kalifornien, den BMW 3200 Michelotti Vignale. Im August 2004 entdeckte Klaus Kutscher, Werkstatteleiter der BMW Mobile Tradition, in Pebble Beach, Kalifornien, den Wagen mit einem „For Sale“-Schild. Er berichtete dem Leiter der BMW Mobile Tradition, Holger



Michelottis Zeichnung zur Form des 3200 Michelotti Vignale, 1957.

Lapp, davon, und in der Folge wurde die Entscheidung zum Ankauf getroffen und die Blackhawk Collection kontaktiert. Ende 2004 war der Kauf perfekt, das Auto kam per Luftfracht nach München.

Die Laufleistung des BMW 3200 Michelotti Vignale in den Jahren 1986 bis 2004 betrug lediglich 550 Kilometer. Der erste öffentliche Auftritt des außergewöhnlichen Einzelstücks in Deutschland war die Oldtimermesse Techno Classica in Essen im April 2005, wo es Seite an Seite mit dem BMW 507 Prototyp ausgestellt wurde. Im Anschluss war das Fahrzeug Ende April beim Concorso d'Eleganza auf dem Gelände der Villa d'Este zu bewundern.



Die neue Motorradklasse: 25 Jahre BMW GS

Die BMW R 80 G/S ist ein Meilenstein der BMW Motorradgeschichte. Bis heute, 25 Jahre nach ihrer Vorstellung, hat das neue Marktsegment, das sie begründete, nichts von seiner Faszination für die Motorradfahrer verloren. Mit Innovationen und einem prägnanten Design eroberten sich die verschiedenen Modellgenerationen der „GS“ immer neue Zielgruppen.

Von Fred Jakobs

Im September 1980 präsentierte BMW in Avignon der Presse die BMW R 80 G/S. Dass BMW mit dieser Enduro eindeutig ein großer Wurf gelungen war, zeigten schon die ersten Testfahrten. Mit der R 80 G/S begründete BMW zudem erfolgreich ein neues Marktsegment, das auch heute, ein Vierteljahrhundert nach der ersten Präsentation, nichts von seiner Attraktivität eingebüßt hat.

Die Geburtsstunde der BMW GS fiel in eine Phase des Absatzrückgangs nach einem knappen Jahrzehnt stetigen Wachstums des BMW Motorradgeschäfts. Als Ursache wurde neben dem starken Dollar, der vor allem die Ausfuhr in den Hauptexportmarkt USA erschwerte, eine im Vergleich zum Wettbewerb konservative Modellpolitik ausgemacht. Zum 1. Januar 1979 trat eine neue Führungsmannschaft ihr Amt an, um

das Motorradgeschäft wieder auf Kurs zu bringen. Als erstes Produkt präsentierte ihr die Entwicklungsabteilung einen Gelände-prototypen als Basis für ein neues Serienmodell.

Dieser Prototyp bestand weitgehend aus Serienkomponenten des Straßenmodells BMW R 80, die einfallsreich mit neu entwickelten Bauteilen kombiniert wurden. Ein leichteres Heck und ein größeres Vor-



Freiheit und Abenteuer im Land der unbegrenzten Möglichkeiten: Die BMW R 80 G/S im ureigenen Terrain.

sport gewann Herbert Schek auf einer modifizierten BMW R 75/5 in den Jahren 1970 bis 1972. Als das Reglement 1978 auch Viertaktmotorrädern wieder eine Chance eröffnete, errang Lazlo Peres aus der BMW Versuchsabteilung den zweiten Platz der Deutschen Meisterschaft mit einem 142 kg leichten 800-ccm-Eigenbau. Von diesem Erfolg angestachelt, gründete BMW 1979 wieder ein Werksteam, um nun auch offiziell an den Geländewettbewerben teilzunehmen. Mit Erfolg: Zwei Deutsche Meistertitel durch Richard Schalber und Werner Schütz in den Jahren 1979 und 1980 sowie Rolf Witthöfts Gewinn der Europameisterschaft 1980 waren die Ausbeute der beiden ersten Jahre.

Ein erfolgreiches Gerät für den Sport aufzubauen, ist eine Sache, ein wirtschaftlich erfolgreiches Serienmotorrad zu entwickeln hingegen eine weiter reichende Art der Herausforderung. So war von Anfang an klar, dass das neue Modell keine Replica der Geländesportmaschinen werden sollte, die nur zu einem relativ hohen Preis an einige wenige aktive Motorsportler oder Sammler hätte abgesetzt werden können. Das neue Modell musste in erster Linie alltagstauglich sein, und der Verkaufspreis musste sich im vernünftigen Rahmen der Marktgegebenheiten bewegen.

Die Suche nach der Position im Markt

Blieb nur noch die Frage nach den zu erzielenden Stückzahlen. Mit der Honda XL 250 und der Yamaha XT 500 hatten japanische Hersteller bewiesen, dass Enduro-Modelle wegen ihrer Handlichkeit sehr wohl auch bei Straßenfahrern Anklang finden konnten, und sie hatten damit vor allem in den USA eine wahre Enduro-Welle ausgelöst. Der Markt war also zu erkennen.

Doch diese Einzylinder-Motorräder entsprachen nicht den Vorstellungen von BMW. Zu spartanisch war ihre Ausstattung, was dank des daraus resultierenden niedrigen Gewichts zwar für kurzfristigen Spaß im Gelände ausreichte, auf langen Touren aber das Fahren zur Strapaze machte. Und an die Mitnahme eines Beifahrers oder

derrad waren die Basis für die Geländetauglichkeit. Die herausragende technische Innovation aber war eine Einarmschwinge am Hinterrad. Diese war zuvor schon von den BMW Ingenieuren „für die Schublade“ entwickelt worden und passte nun hervorragend zum Projekt einer ganz neuen Enduro. Einarmschwinge wurden zwar schon in den 50er Jahren verbaut, allerdings nur bei Kleinstkrafträdern wie der deutschen „Imme“ oder bei einigen Rollern, also Fahrzeugen, deren Gewicht und Leistung mit einer „ausgewachsenen“

BMW nicht zu vergleichen war. Der Prototyp entstand übrigens ohne formellen Entwicklungsauftrag und diente dann gleich der Versuchsabteilung als Begleitfahrzeug für die Geländesport-Werksmannschaft.

Tradition im Gelände

Geländesport war für BMW kein Neuland, bereits in den 20er und 30er Jahren ging man erfolgreich bei Sechstagesfahrten an den Start, und auch in den 50er und 60er Jahren errangen BMW Fahrer Titel in Serie. Die letzten drei Meistertitel im Gelände-



Prototypen der BMW R 80 G/S von 1979. Deutlich erkennbar ist hier die Herkunft aus dem Geländesport.

einer Beifahrerin war erst recht nicht ernsthaft zu denken.

Eine BMW musste anders aussehen. Komfort, Tourentauglichkeit und Langlebigkeit als typische Tugenden waren unverzichtbar. Und so kristallisierte sich allmählich die Idee heraus, Geländetauglichkeit mit hohen Fahrleistungen und komfortablem Fahrverhalten auf der Straße zu kombinieren. Dem Markt fehlte ein Motorrad, das die Vorteile beider Fahrzeugkonzepte optimal miteinander verband. Ein genaues Studium des Enduro-Marktes brachte zudem die Erkenntnis: Lediglich zwei Prozent der gefahrenen Kilometer wurden wirklich im schweren Gelände zurückgelegt, 98 Prozent entfielen auf Straßen, unbefestigte Wege oder schmale Pfade.

Raffinierte Hinterradführung

Dies war der Hintergrund, vor dem die Führung dem Projekt grünes Licht gab. Rüdiger Gutsche, Leiter der Fahrwerksentwicklung, wurde zum verantwortlichen Projektleiter ernannt. Gutsche war – und ist bis heute – selbst ein begeisterter Geländefahrer, der in der Vergangenheit mit seinen BMW Eigenbauten bei Veranstaltungen schon mehrfach für Aufsehen gesorgt hatte. Schwerpunkt der Entwicklung war die neue einarmige Hinterradführung. Durch eine Verstärkung der Lagerung des Tellerrades im Hinterradantrieb wurde es möglich, das Hinterrad direkt mit dem Achsantrieb zu verschrauben. Damit wurde der Radwechsel so einfach wie beim Automobil. Doch man betrat technisches Neuland, und die Frage war zunächst, ob eine solche Konstruktion auch härtesten Belastungen gewachsen war.

Die ersten Tests verliefen vielversprechend, und im Januar 1980 sollte die GS einen Praxistest unter extremsten Bedingungen absolvieren: Der BMW Presse-



Erprobungsfahrt mit dem Vorserienmodell. BMW Pressesprecher Kalli Hufstadt und der Journalist Hans Peter Leicht prüften die R 80 G/S 1980 in Ecuador auf Herz und Nieren.

sprecher Kalli Hufstadt startete gemeinsam mit dem Journalisten Hans Peter Leicht auf zwei Vorserienfahrzeugen zu einer Reise von 2.000 km durch Ecuador.

Das Motto lautete: „Vom Urwald zum ewigen Eis“, denn während der Reise sollten die Motorräder sich in extremen Klima- und Straßenverhältnissen bewähren: vom feuchten und heißen Amazonasbecken bis hinauf auf 5.000 Meter in die Gletscherwelt der Anden mit ihrer dünnen Höhenluft. Diese Gewalttour überstanden Mensch und Motorrad mit lediglich leichten Blessuren.

Die Entwicklungsarbeit der BMW Ingenieure hatte sich hierbei ebenso ausgezahlt, wie das intensive körperliche Training der beiden Fahrer vor ihrer Abreise nach Südamerika. Die Entwickler konnten sich nun an die Feinabstimmung machen, und natürlich konnten sie bei ihrer Arbeit von den

Herbert Schek bei der Gelände-Europameisterschaft Amtzell 1978.

Erfahrungen mit den Wettbewerbsmotorrädern profitieren.

Die Presse ist begeistert

Am 1. September 1980 war es dann so weit, BMW stellte im südfranzösischen Avignon die BMW R 80 G/S der internationalen Presse vor. Nicht einmal 21 Monate waren seit dem Projektstart vergangen, und die BMW Beteiligten waren gespannt auf die Resonanz. Natürlich stand zunächst die „Monolever“ genannte Hinterradschwinge im Fokus der Aufmerksamkeit. Doch die Einarmschwinge war kein Selbstzweck: Rund zwei Kilogramm leichter bauend als eine konventionelle Lösung, war die Verwindungssteifigkeit um rund 30 Prozent größer, was die unerwünschten Seitenkräfte beim Einfedern merklich reduzierte.

Mit einem Trockengewicht von nur 167 kg war sie das leichteste Motorrad der 800-ccm-Klasse, 218 mm Bodenfreiheit – 50 mm mehr als bei der /7-Reihe – und Federwege von 200 mm vorn und 170 mm hinten boten den meisten Fahrern ausreichende





Links: Die Pressevorstellung der BMW R 80 G/S im September 1980 in Avignon. Nach der Probefahrt herrschte Begeisterung. Recht: Die R 80 G/S beweist Off-Road-Qualität.



Offroad-Qualitäten. Aus den Erfahrungen des Geländesports resultierten auch die elektronische Zündanlage und – ein Novum bei einer Enduro – die vordere Scheibenbremse.

Doch die Frage war: Wie nimmt die Presse das Fahrzeugkonzept einer großen Reise-Enduro auf? Wird die BMW R 80 G/S, wie erhofft und in der Namensgebung impliziert – „G“ steht für Gelände und „S“ für Straße –, als positive Synthese akzeptiert oder als fauler Kompromiss vom Publikum zerrissen? Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Selten war die Begeisterung von Journalisten bei der Vorstellung eines Motorrads so einhellig. Stellvertretend für unzählige andere soll hier der Journalist der Schweizer Zeitschrift „Moto Sport“ zu Wort kommen:

„Unglaublich! Den Bayerischen Motoren Werken ist es gelungen, ein Motorrad zu schaffen, das alle Voraussetzungen für einen wahren Verkaufshit hat: die R 80 G/S! Zähes Festhalten an Altüberliefertem und Besterproblem in Kombination mit sorgfältiger Beobachtung des Markttrends und mutigen neuen Ideen schufen ein Motorrad, auf das viele echte Motorradfans gewartet haben. Zwar gibt es „Enduros“, mit denen man auch größere Strecken anständig hinter sich bringen kann, aber eben schon von der Leistung ist ein Mithalten mit modernen Straßenmaschinen nicht möglich... Die G/S fühlt sich zu Hause auf dem engen Kurvengeschlängel eines voralpinen Schotterweges wie auch auf breit ausgebauten Passstraßen oder – keine Übertreibung – der Autobahn. Und welchen Spaß man dabei hat.“

Maximaler Fahrspaß: Die BMW R 80 G/S bot auch auf der Straße perfektes Handling.

Nie zuvor animierte ein neues Modell die Journalisten auch zu einer solchen Vielzahl von Wortspielen: „Naturboxer“, „Geländemeister“, „Einarmiger Pfadfinder“, „Bergstiefel zum Sprinten“, „BMW für Seitensprünge“ – um nur die prägnantesten zu nennen. Einige Zeitschriften, wie die deutsche „Motorrad“ oder die britische „Motorcycle sport“, sprachen mit einem Augenzwinkern vom „besten Straßenmotorrad von BMW“, so beeindruckt waren sie von den Fahreigenschaften. Fazit nahezu aller Tester: „Ein Motorrad für jedes Terrain“.

Nebenbei gesagt, war die BMW R 80 G/S mit 800 ccm nicht nur die hubraumstärkste straßenzugelassene Enduro, sondern mit einer Höchstgeschwindigkeit von 168 km/h auch die mit Abstand schnellste. Hierfür entwickelte Metzeler spezielle Reifen, da die bisher auf dem Markt angebo-

tenen Pneu lediglich für Geschwindigkeiten bis 130 km/h zugelassen waren, allein diese Zahlen verdeutlichen die Sonderstellung der BMW G/S.

Die Kunden wollen die G/S

Als sie dann am 19. September auf der IFMA der breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde, war der Andrang am BMW Stand groß: Das Publikum war gespannt auf den „Bayerischen Allrounder“, der in der Presse so viel Vorschusslorbeeren bekommen hatte. Die Begeisterung am Messestand schlug sich in den Bestellungen für die kommende Motorradsaison nieder: 6.631 Motorräder – mehr als doppelt so viele wie geplant – verließen bis zum Jahresende 1981 die Berliner Werkshallen. 1981 war jede fünfte verkaufte BMW eine G/S. Damit trug die Reise-Enduro entscheidend dazu bei, dass es mit den BMW Verkaufszahlen wieder stetig aufwärts ging; und bis heute, 25 Jahre nach der Präsentation, hat dieses Marktsegment seine enorme Bedeutung für BMW behalten.

Erfolge in der Wüste

Parallel zur Markteinführung verstärkte BMW sein Engagement im Geländesport, als Bühne wurde die schwerste und publicityträchtigste Offroad-Veranstaltung der Welt, die Rallye Paris-Dakar, ins Auge gefasst. 1979 zum ersten Mal ausgetragen, führte dieses Rennen über 9.500 Kilometer. Lediglich 30 Prozent der Strecke bestan-





den aus befestigten Straßen. 1979 schied der einzige BMW Fahrer, Fenouil, mit technischem Defekt aus. 1980 hing der Start bei der Paris-Dakar am seidenen Faden, als der Hauptsponsor absprang und erst eine Spendensammlung unter den französischen BMW Motorradhändlern in letzter Minute die notwendigen finanziellen Mittel zusammenbrachte. Es schien, als sollte sich dieser persönliche finanzielle Einsatz lohnen: Hubert Auriol, als zweiter Fahrer neben Fenouil von BMW France gemeldet, führte nach elf Etappen, doch in der zwölften Etappe wurde er wegen unerlaubter Hilfestellung disqualifiziert. Immerhin konnte Fenouil mit seinem fünften Platz einen Achtungserfolg erringen.

1981 wurde die Rallye professioneller angegangen, und BMW ging nun mit drei von HPN vorbereiteten Motorrädern an den Start: Auriol erreichte Dakar als Erster, und er war es auch, der 1983 den Gesamtsieg für BMW wiederholen konnte. 1984 und

Die revolutionäre Einarmschwinge der BMW R 80 G/S: Radwechsel leicht gemacht.



1985 gewann der Belgier Gaston Rahier die Dakar. Es sollten für lange Jahre die letzten BMW Siege sein, denn nach der Saison 1986 zog BMW das Werksteam zurück. Das Offroad-Potenzial hatte BMW mit vier Siegen bei der Paris-Dakar mehr als eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Auf der G/S in die Ferne

Die Werbewirksamkeit der Erfolge bei der Paris-Dakar verhalf der BMW zu neuen Kunden. Natürlich war es einem Straßenfahrer, der nur ab und an mal über Feldwege fuhr, relativ egal, ob „sein“ Motorrad sich bei der schwersten Rallye der Welt bewährt hatte. Für Weltenbummler, die sich auf zwei Rädern auch abgelegenen Zivilisationen nähern wollten, zählten solche Ergebnisse aber schon.

Zwar offerierte BMW schon ein umfangreiches Zubehörangebot für die G/S, doch daneben etablierte sich ein zweiter Markt, der speziell auf die Anforderungen von Fernfahrten abgestimmt war: Von größeren Tanks aus allen erdenklichen Materialien über Gepäck- und Navigationssysteme bis hin zu besonderen Schutzblechen reichte das Angebot. Und dann boten zahlreiche Spezialisten – allen voran die Dakar-erprobten Teams von HPN und Schek – Umbauten an, um das Motorrad ganz auf die geplanten Touren hin anzupassen. Dass sich dabei schon mal die Anschaffungskosten gegenüber dem Serienmodell verdoppelten, nahm diese exklusive Kundengruppe in Kauf. BMW selbst brachte 1984 ein „Paris-Dakar“-Sondermodell auf den Markt, ein 32-Liter-Tank mit auffälligem

Links: G/S 80 Projektleiter Rüdiger Gutsche auf Afrika-Tour 1985. Rechts: Hubert Auriol und Gaston Rahier nach dem Sieg bei der Paris-Dakar, 1984.

Paris-Dakar-Schriftzug und eine Einzelsitzbank mit ausladender Gepäckbrücke vermittelten optisch den Eindruck der Wettbewerbsmotorräder, auch wenn unter dem neuen Kleid die Technik der Serie steckte.

Die G/S verkaufte sich prächtig, doch Erfolg zieht auch Nachahmer an: Die Konkurrenten aus Japan und später auch Europa boten nun ebenfalls stärker auf die Straße zugeschnittene Enduros an. Spätestens als die ersten Zweizylindermodelle auf dem Markt erschienen und man sich den 800 ccm Hubraum näherte, war klar, dass BMW sich nicht auf den Lorbeer ausruhen durfte und seine führende Position aktiv verteidigen musste.

Der Paralever

Das Ergebnis der Weiterentwicklung wurde am 24. August 1987 erstmalig in Florenz der Öffentlichkeit präsentiert: R 80 GS und R 100 GS hießen die Nachfolgemodelle. Der Schrägstrich in der Typenbezeichnung



BMW Pilot Hubert Auriol auf seinem Weg durch die

war entfallen, was die Interpretation von GS als „Geländesport“ nahe legte. Mit der 1.000 ccm großen R 100 GS hatte BMW wieder die mit Abstand hubraumstärkste Enduro auf dem Markt im Angebot. Doch

Gaston Rahier stürmt bei der Paris-Dakar 1984 zum Sieg.

es war nicht der Motor, der ja von den Straßenmodellen bereits hinlänglich bekannt war, der das Interesse auf sich zog. Es war wiederum das Fahrwerk, das weitgehende Änderungen erfahren hatte, und hier vor allem auf die Hinterradschwinge fokussiert. Zwar war BMW mit der ersten Einarmschwinge bei einem hubraum- und leistungsstarken Motorrad ein großer Wurf gelungen, doch getreu dem Motto, dass das Bessere des Guten Feind ist, hatten sich die BMW Entwickler daran gemacht, den Fortschritt weiter auszubauen.

Der Monolever hatte zwar bei der Vorstellung 1980 für Aufsehen gesorgt und wurde ab 1983 in der neuen Vierzylinderbaureihe und ein Jahr später auch in den großen Boxer-Modellen verbaut, die typischen Kardanreaktionen konnte aber auch die Einarmschwinge nicht eliminieren: Beim Beschleunigen federte das Hinterrad aus und tauchte beim Gaswegnehmen ein. Im Vergleich zur Straße war dies im



man die Schwinge verlängern können. Dies war jedoch nur ein theoretischer Ansatz, da für die Neutralisierung des Aufstellmoments eine Schwingenlänge von 1,7 Metern erforderlich gewesen wäre.

Beim „Paralever“, wie die neue Schwinge getauft wurde, ging man einen

schwinge mit Doppelgelenk und Momentabstützung entwickelt und patentieren lassen. Aus Kostengründen war diese Lösung nie in die Serie eingeflossen und wohl auch im Lauf der Zeit etwas in Vergessenheit geraten.

Beim Paralever wurde diese Idee dann aber nach drei Jahrzehnten wieder aufgegriffen: Das Gehäuse des Hinterrad-antriebs wurde drehbar in der Schwinge gelagert und die Reaktionskräfte über eine Momentstütze in den Rahmen geleitet. Die Drehbarkeit des Achsantriebs wurde durch zwei Kegelrollenlager in der Schwinge und ein zweites Kreuzgelenk in der Kardanwelle ermöglicht. Diese Lösung erbrachte lediglich 1.600 Gramm Mehrgewicht gegenüber dem Monolever, entsprach aber in ihrer Wirkung einer theoretischen Schwingenlänge von 1.400 mm, womit die unerwünschten Reaktionen auf ein Minimum reduziert wurden. Zudem wurde der Federweg von 170 auf 180 mm verlängert, das schräg gestellte Federbein von Boge war vierfach einstellbar und arbeitete in seiner Kennung leicht progressiv.

Perfektion im Detail

Daneben flossen in die neue GS zahlreiche Detailverbesserungen ein. So wurden Rahmen und Heckteil zusätzlich verstärkt, am Vorderrad wurde eine neue Marzocchi-Teleskopgabel verbaut. Marzocchi war bereits bei den Dakar-Werkseinsätzen involviert, und das Ergebnis der gemeinsamen Entwicklungsarbeit war eine Gabel mit einem von 200 auf 225 mm vergrößerten Federweg, die auch bei hartem



endlose Weite der Sahara: Rallye Paris-Dakar 1983.

Gelände besonders bedeutsam, da das Aufstellen des Hinterrades beim Gasgeben die Federung verhärtete und so die im Gelände wichtige Traktion verschlechterte. Um diese Reaktionen zu beseitigen, hätte

anderen Weg, den bereits der frühere Entwicklungsleiter Alexander von Falkenhausen in den 50er Jahren eingeschlagen hatte. Falkenhausen hatte für Walter Zellers Werksrennmaschine 1955 eine Hinterrad-

Geländeeinsatz eine aktive Dämpferwirkung garantierte und das Verziehen beim Bremsen eliminierte. Die vordere Bremscheibe wurde vergrößert und ein größerer Bremssattel von Brembo verbaut. Bei den Rädern handelte es sich um neue Kreuzspeichenräder, die die Verwendung schlauchloser Reifen ermöglichten. Durch die Führung durch das Felgenhorn konnten auch einzelne Speichen ohne Reifen- und Radmontage ausgetauscht werden. Das Tankvolumen wurde auf 26 Liter vergrößert und lag damit in der Mitte der alten Serien-G/S und des bisher angebotenen Dakar-

Speziell für den deutschen Markt mit seinen Versicherungsklassen und der Stufenführerscheinregelung wurde den beiden großen Enduros auch ein Einsteigermodell mit 27 PS und einem Preis unter 10.000 D-Mark zur Seite gestellt, die BMW R 65 GS. Diese hatte, im Gegensatz zu den beiden großen Modellen, weiterhin die Monolever-Hinterradführung verbaut. Der R 65 GS war jedoch nur eine kurze Bauzeit beschieden. Nachdem in knapp drei Jahren nur 1.727 Exemplare verkauft werden konnten, wurde sie 1990 wieder aus dem Programm genommen.

zuvor Eddy Hau geleistet, der auf einer von HPN modifizierten Serien-G/S die Marathonwertung als bester Privatfahrer bei der Rallye Paris-Dakar gewonnen hatte. Die bei dieser Langstreckenrallye gemachten Erfahrungen flossen in das neue Sondermodell ein, das folgende Komponenten aufwies: einen ergonomisch geformten 35-Liter-Tank mit 5 Liter großem Staufach, eine mit einem robusten Rohrbügel befestigte Verkleidung, Motorschutz und Motorverkleidung, Kotflügelverbreiterung sowie eine Einzelsitzbank mit großer Gepäckbrücke. Diese Teile konnten auch als Nachrüst-Kit geordert werden, wobei die Komponenten neben der weiß-roten Lackierung des Sondermodells auch lediglich grundiert bezogen werden konnten, was den Kunden die Möglichkeit einer weitgehenden Individualisierung ihrer GS ermöglichte. Darüber hinaus bot BMW für die GS ein umfangreiches Programm an Zubehör und Fahrer-ausstattung an, angefangen von Helm und Bekleidung über speziell angepasste Koffer- und Taschensysteme bis hin zu Enduro-Reisen und Fahrertrainings.



Zwei erfolgreiche Schwestern abseits der Straße: BMW R 100 GS (links) und R 80 GS.

Sondermodells. Mehr Komfort versprach die längere und breitere Sitzbank sowie ein kleines Windschild, das bei der R 100 GS serienmäßig und bei der R 80 GS als Sonderzubehör erhältlich war.

Einsteigermodell

Die Presse zeigte sich wiederum begeistert und attestierte der GS hervorragende Fahreigenschaften: BMW setzte mit der Neuauflage weiterhin den Maßstab im Segment der Reise-Enduros.

Die Paralever-Modelle knüpften nahtlos an den Erfolg und die Stückzahlen der R 80 G/S an: Bis 1996 sollten über 45.000 Exemplare einen Käufer finden, wobei sich mehr als drei Viertel der Kunden für das 1.000-ccm-Modell entschieden.

Behutsame Modellpflege

1988 präsentierte BMW auf der IFMA das von der GS-Gemeinde schon sehnsüchtig erwartete Dakar-Sondermodell. Die sportliche Legitimation hatte ein paar Monate

Professionelles Fahrertraining

Nachdem die Nachfrage nach Enduro-Fahrertrainings in den 80ern immer größer wurde, erwarb BMW Anfang der 90er Jahre ein 22 Hektar großes Gelände an einer ehemaligen Sand- und Kiesabbauanlage. 1994 erfolgte die offizielle Eröffnung des „Enduropark Hechlingen“: Unter Anleitung erfahrener Instrukturen können seitdem GS-Fahrer auf Schotter- und Kiesstrecken, abgesteckten Trialparcours, steilen Auf- und Abfahrten sowie Sand- und Wasserdurchfahrten das kleine Offroad-Einmaleins erlernen, und auch fortgeschrittene Fahrer fanden in der Vergangenheit hier durchaus noch ihre Herausforderung. Dabei richteten die Planer ihr Augenmerk nicht nur auf die Anforderungen und Vorlieben der Fahrer, sondern räumten auch dem Umwelt- und Naturschutz einen sehr hohen Stellenwert ein, wie unter anderem auch eine Auszeichnung des Bundesumweltministeriums bestätigte.

Ambitionierte GS-Fahrer konnten ab Frühjahr 1990 ein von BMW mit der Firma White Power entwickeltes Sportfahrwerk ordern, und ab September 1990 wurden alle BMW Boxermodelle mit dem Sekundär-Luft-System (SLS) angeboten. Das SLS arbeitete nach dem Prinzip der Abgas-Nachverbrennung und reduzierte die Emis-



Paralever der BMW R 100 GS von 1987.

sionen von Kohlenmonoxid um 40 Prozent, die von Kohlenwasserstoffen um 30 Prozent. Die Mehrzahl der Kunden war sofort bereit, für das SLS einen geringen Aufpreis von 150 D-Mark zu zahlen, um damit die Umwelt zu entlasten.

Aufwertung zum zehnten Geburtstag

1990, zum zehnten Geburtstag der GS-Baureihe, wurde auf der Kölner IFMA eine umfangreiche Modellüberarbeitung für R 80 GS und R 100 GS vorgestellt: Nun bekamen auch die Basismodelle eine rahmenfeste Cockpitverkleidung mit außenliegendem Rohrrahmen spendiert. Neu war der verstellbare Windabweiser und ein gemeinsam mit Bilstein entwickeltes Federbein. Der Rechteck-Scheinwerfer und die Lenkerarmaturen wurden von der K-Baureihe übernommen. Es sollten dies die letzten größeren Änderungen an der zweiten GS-Generation bleiben.

Allerdings hatte BMW für die Fangemeinde noch eine Überraschung parat: Im Oktober 1991 wurde eine von den GS Modellen abgeleitete Straßenversion, die R 100 R, präsentiert. Damit knüpfte BMW an die Tradition der ersten Enduro-Generation an, denn auch von der G/S wurde 1982 eine Straßenversion aufgelegt, die R 80 ST. Während jene allerdings nur knapp 6.000



Käufer in drei Jahren fand, gingen bei der R 100 R bereits nach sechs Monaten 7.000 Bestellungen ein. Dabei profitierte das Modell mit seiner klassischen unverkleideten Optik auch von der Retrowelle auf dem Zweiradmarkt, die Anfang der 90er Jahre einsetzte. Bis zum Produktionsende 1996 konnten über 24.000 Exemplare der R 100 R und der „kleinen“ R 80 R abgesetzt werden.

Enduro einer neuen Dimension

1992 präsentierte BMW auf der IFMA einen neuen Viertventil-Boxermotor, im Januar 1993 folgte die Vorstellung der R 1100

sorgte die R 1100 GS für einen Paukenschlag in der Enduro-Gemeinde. Viele Betrachter äußerten spontan die Frage, ob ein Motorrad dieser Dimension überhaupt als Reise-Enduro geeignet sein könnte. Doch die Nachfrage nach der neuen „Über-Enduro“ war enorm: 9.500 Exemplare verließen bis Ende 1994 die Bänder des BMW Werks in Spandau. Dies ist um so beachtlicher, wenn man bedenkt, dass nicht nur die R 100 GS weiterhin angeboten wurde, sondern dass BMW ab 1993 mit der Einzylinder-„Funduro“ F 650 auch ein geländetaugliches Einsteiger-Motorrad im Programm hatte.



Gewichtheber Manfred Nerlinger beim Fahrertraining auf der GS.

RS, des ersten Motorrads mit diesem revolutionären Antrieb. Der Pressemappe zur R 1100 RS lag die Entwurfszeichnung einer neuen Enduro bei, die den Journalisten schon mal einen Vorgeschmack auf künftige Modelle geben sollte. Ihre Premiere feierte die R 1100 GS dann im September 1993 auf der IAA in Frankfurt: Mit ihrem gewagten Styling und der imposanten Größe – gegenüber der R 100 GS war die Neue 65 mm höher, und das Leergewicht hatte um 23 kg zugelegt –

Was machte also den Erfolg der neuen GS aus? Zunächst einmal das Herzstück, der Viertventil-Boxermotor mit Luft-/Ölkühlung, der vom Aggregat der R 1100 RS abgeleitet wurde. Bei der GS erhielt der Motor allerdings eine andere Leistungscharakteristik, die einen besseren Drehmomentverlauf und damit mehr Durchzug garantierte: 97 Nm lagen schon bei 5.200 U/min an (R 1100 RS: 95 Nm bei 5.500), während die Leistung von 90 PS (66 kW) auf 80 PS (59 kW) reduziert wurde. Trotz dieser Leistungseinbuße erreichte die R 1100 GS eine Höchstgeschwindigkeit von annähernd 200 km/h – für eine Enduro mehr als genug.

Der Telelever

Dass diese Geschwindigkeiten auch bei der hoch – und damit naturgemäß aerodynamisch ungünstig – bauenden R 1100 GS



Links: Gaston Rahier im Marlboro BMW Team von 1986. Rechts: Eine R 100 GS von 1987.

problemlos auf die Straße gebracht werden konnten, dafür sorgte das Fahrwerk, dessen Konzept ebenfalls von der R 1100 RS übernommen wurde: Der Rahmen wurde dreiteilig, mit Motor- und Getriebegehäuse als mittragender Einheit ausgeführt. Am Hinterrad kam eine verbesserte Paralever-Einarmschwinge, bei der Vorderradführung der Telelever zum Einsatz. Beim Telelever, der ebenfalls ein Jahr zuvor mit der R 1100 RS Premiere hatte, handelt es sich um eine Kombination der Teleskopgabel mit einer Längslenker-Abstützung zwischen Gabelbrücke und Rahmen.

Sicherheit und Umwelt

Diese technische Lösung garantierte ein hervorragendes Ansprechverhalten und eine hohe Steifigkeit in Verbindung mit einem Nickausgleich (Anti-Dive), der ein

bremse. Die Scheibenbremse mit Zweikolbenschwimmsattel war mit 276 mm Durchmesser etwas kleiner ausgeführt als bei der RS.

Mit den beiden Scheibenbremsen und dem Telelever waren die perfekten Voraussetzungen für den Einsatz eines Anti-Blockiersystems gegeben, und so wurde den Kunden das BMW ABS II als Sonderausstattung angeboten – in der Enduroklasse eine Weltpremiere. Das ABS konnte für den Einsatz im Gelände, wo blockierende Räder eventuell erwünscht waren, deaktiviert werden. Wer nicht nur etwas für die Fahrsicherheit, sondern auch für die Umwelt tun wollte, konnte seine GS mit geregelterm Katalysator ordern; ab 1995 wurde dieser dann serienmäßig verbaut.

Doch nur mit diesen Innovationen und der imposanten – ja Respekt einfordernden

wichtig, die ein Motor auf dem Prüfstand erreichte, sie waren vielmehr an der Leistung interessiert, die ein Fahrer auch nach stundenlanger Fahrt sicher auf die Straße bringen konnte.

Diesem selbstgesteckten Anspruch wurde BMW auch bei der neuen GS gerecht, wie der Tester der Zeitschrift „Motorrad“ tief beeindruckt zu Papier brachte: „Hat man sich erst einmal an die ausladenden Dimensionen der Groß-Enduro gewöhnt, was schnell geschieht, lernt man bald die angenehmen Seiten der GS schätzen: etwa die bequem aufrechte Haltung, die der Fahrer wie von selbst einnimmt, als auch das gut gepolsterte Sitzkissen, das Fahrer wie Beifahrer gleichermaßen auch nach vielen hundert Kilometern Fahrt schmerzfrei entlässt... In Verbindung mit den 200 mm Federweg am

Bereits heute gesuchte Sammlerstücke



Mit edler Optik glänzte die BMW R 100 GS PD Classic, die 1994 auf den Markt kam.



Retro pur mit der BMW R 80 GS Basic aus dem

Verhärten der Federung beim Bremsen verhinderte. Natürlich wurden für den Geländeeinsatz die Federwege verlängert, statt 120 mm vorn und 135 mm hinten, wie bei der Straßenversion RS, waren es bei der GS 190 mm vorn und 200 mm hinten.

Die gelochte Doppelscheibenbremse mit Vierkolbenfestsätteln und 305 mm Durchmesser wurde von den K-Modellen und der R 1100 RS übernommen. Auch am Hinterrad verzögerte nun erstmals bei einer BMW Enduro eine Scheiben-

– Optik allein lässt sich der Erfolg der nunmehr dritten GS-Generation von BMW nicht erklären. Es war vielmehr der Gesamtcharakter des Motorrades, mit dem sich die Überlegenheit der R 1100 GS erklären lässt. Dieses perfekte Aufeinanderabstimmen der einzelnen Komponenten zu einem harmonischen Ganzen war übrigens schon seit der R 32 von 1923, dem ersten Motorrad mit dem weißblauen Logo auf dem Tank, die große Stärke der BMW Ingenieure. Ihnen war nie allein die Leistung

Hinterrad zeigt sich die GS allen Bodenwellen, schlechten Wegstrecken bis hin zu derben Schlaglöchern gewachsen. Es ist, als gleite ein Luftkissenboot über die raue See... So gelangt die GS mühelos an jedes abgelegene Ziel, erklimmt jeden ausgewaschenen Schotterpass ohne Probleme... Auf kurvenreichen Straßen steckt sie dank niedriger Schwerpunktlage und breiten Geländelenkers auch die versammelte Big Bike-Clique in die Tasche. In Sachen Handling ist sie in dieser Gewichtsklasse

nicht zu überbieten... Mit 3,9 Sekunden von Null auf 100 km/h oder in nur 10,6 Sekunden auf 160 km/h bleibt sie jedem großvolumigen Sporttourer dicht auf den Fersen... Mit der neuen Boxer-Generation und der damit verbundenen Fahrwerkstechnik stößt BMW in Form der R 1100 GS in Dimensionen vor, die großen Reise-Enduros bislang fremd waren.“

Abschied vom Zweiventil-Boxer

Abseits der Euphorie um den Erfolg der neuen Boxer-Generation wurde so langsam das Ende der alten luftgekühlten Zweiventilboxer eingeläutet. Mit diesem Motorenkonzept, seit 1923 untrennbar mit den BMW Motorrädern verbunden, waren die verschärften Abgas- und Lärmschutzbestimmungen auf Dauer nicht mehr zu erfüllen. So legte BMW zur IFMA 1994 eine

Monaten verließen 3.003 Exemplare das Berliner Werk. Die letzte R 80 GS Basic und damit der letzte BMW Zweiventil-Boxer lief am 19. Dezember 1996 vom Band. Das Motorrad mit Fahrgestellnummer 0267503 wurde vom damaligen Leiter der Sparte Motorrad und heutigem Mitglied des Vorstands der BMW AG, Dr. Michael Ganal, in einer feierlichen Zeremonie der Sammlung der BMW Mobile Tradition übergeben.

1998 erschien zum 75-jährigen Geburtstag des BMW Motorrades ein Jubiläumsmodell der R 1000 GS mit Sonderlackierung und üppigem Zubehör. Im September 1998 wurde auf der INTERMOT in München mit der R 850 GS eine kleine Schwester zur 1100er präsentiert. Der Motor war bereits vom 1994 vorgestellten Roadstermodell R 850 R bekannt und bis auf die Bohrung, die von 99,0 auf 87,8 mm



Der damalige Leiter BMW Motorrad, Dr. Michael Ganal, nimmt am 19.12.1996 die letzte Zweiventil vom Band.

nach 13-jähriger Pause wieder mit einer Werkmannschaft an der Rallye Paris-Dakar teilnahm. Das vierköpfige Team war diesmal nicht auf großen Boxermodellen unterwegs, sondern auf Ein-



Jahre 1996.



Das Sondermodell der BMW R 1100 GS zum Jubiläum „75 Jahre BMW Motorrad“, 1998.

Classic Edition der erfolgreichen Zweiventiler auf. Das GS-Sondermodell in edlem Schwarz mit silberner Beklebung wurde noch bis Januar 1996 produziert. Damit schien die Ära der Zweiventiler-Enduros bei BMW endgültig zu Ende gegangen zu sein. Doch BMW legte nach und präsentierte die R 80 GS Basic, mit ihrem 19,5-Liter-Tank und der weißen Lackierung optisch stark an der Ur-G/S von 1980 orientiert, allerdings ausgestattet mit der Paralevertechnik der zweiten Generation. In nur wenigen

reduziert wurde, nahezu identisch mit dem 1100er Aggregat. Er leistete 70 PS (52 kW), war allerdings auch in einer gedrosselten Variante mit 34 PS (24 kW) für Führerscheinneulinge erhältlich. Die BMW R 850 GS wurde nur drei Jahre produziert, 2000 wurde sie im Programm von einem Einzylindermodell, der F 650 GS, ersetzt.

Historischer Erfolg in der Wüste

Bereits 1998 hatte BMW im Geländesport ein Comeback gefeiert, als man

zylinder Motorrädern auf Basis der F 650. Die Ansprüche waren bescheiden, man wollte lediglich durchkommen und zumindest ein Motorrad im Spitzenfeld platzieren. Doch konnten die Erwartungen beim Comeback nicht erfüllt werden, am Ende stand als beste Platzierung des Teams lediglich Rang 35 zu Buche. Im Jahr darauf besann sich das Werk auf seine Stärken und ging das Unternehmen „Dakar“ professioneller an. Der große Konkurrent kam aus Ös-

terreich: 75 Piloten, davon neun Werksfahrer, starteten auf KTM, zwölf Lkw allein für den Service standen bereit. Doch die kleine BMW Mannschaft – es waren wiederum nur vier Werkspiloten gemeldet – setzte sich gegen diese Übermacht durch: Richard Saint, erst 1999 ins Team gekommen, gewann die Motorradwertung und sorgte damit nach den Erfolgen von Auriol und Rahier in den 80ern für den fünften BMW Sieg bei dieser Veranstaltung. Dass BMW zudem alle vier gestarteten Maschinen ins Ziel brachte, war Beweis für die Zuverlässigkeit der Einzylinder-Enduro – und natürlich die Klasse der Piloten.

feierte BMW in Dakar einen historischen Erfolg, als nicht nur Richard Saint seinen Erfolg wiederholen konnte, sondern BMW auch die Plätze 2 bis 4 errang. Zwischen drei Einzylindermotoren hatte Jimmy Lewis seinen Boxer auf Rang 3 pilotiert.

Die F 650 GS

Als BMW im Januar 2000 die F 650 GS präsentierte, war der Sieg noch frisch und gab zusätzlichen Rückenwind für die Modellvorstellung in Malaga, die zeitgleich mit der Zielankunft des Dakar-Trosses in Kairo stattfand. Die F 650 GS lehnte sich in ihrem Styling stark an das Design der



Auf dem Weg zum Sieg der Granada-Dakar 1999: Richard Saint mit der F 650.

und die Kraftstoffversorgung aus der Einspritzanlage – die F 650 hatte noch Vergaser – steuerte. Die F 650 GS war auch das erste Einzylinder-Motorrad mit geregelter Katalysator. Damit war BMW wieder einmal Vorreiter in Sachen Umweltschutz, denn im Jahr 2000 war BMW der einzige Hersteller, dessen komplette Modellpalette mit der effektivsten Form der Abgasreinigung ausgestattet war.

Die F 650 GS wurde in zwei Varianten vorgestellt: Die F 650 Dakar kam zeitgleich mit dem Basismodell auf den Markt und war stärker für den Off-Road-Gebrauch konzipiert. Auffallendstes Unterscheidungsmerkmal neben der Sonderlackierung waren Handprotektoren und Windschild, wie sie auch die Wettbewerbsmotorräder hatten. Das Fahrwerk wurde entsprechend angepasst, der Federweg wuchs an beiden Rädern auf 210 mm (F 650 GS vorn 170, hinten 165 mm), das 19-Zoll-Vorderrad wurde durch ein 21 Zoll großes ersetzt. Dies ergab bei der „Dakar“ rund 45 mm mehr Bodenfreiheit. Das Konzept der „kleinen“ Enduro ging auf, bereits im ersten Jahr wurden über 18.000 F 650 GS produziert.

Modellpflege bei der Boxer-GS

Die R 1100 GS wurde nach sechs Jahren und über 40.000 verkauften Exemplaren im Herbst 1999 von der R 1150 GS abgelöst. Die Leistung war um 5 PS angehoben worden, im Drehzahlbereich von 3.000 und 6.500 U/min lagen permanent mehr als 90 Nm an, was der R 1150 GS in allen Fahrsituationen überlegene Durchzugskraft verlieh. Die Leistung wurde nun über ein 6-Gang-Getriebe an die Kardanwelle abgegeben, der sechste Gang war als Overdrive ausgelegt, was bei hohen Geschwindigkeiten für mehr Komfort und niedrigen



Staubige Angelegenheit: Andrea Mayer auf der BMW F 650 bei der Granada-Dakar 1999.

Im Jahr 2000 trat BMW mit sechs Motorrädern an: Neben vier Einzylindermotoren gingen nun auch wieder zwei Boxer an den Start. Die beiden R 900 RR waren von HPN aufgebaut worden, das drehfreudige 900-ccm-Aggregat leistete 90 PS bei 8.200 U/min. In diesem Jahr

Boxer-Enduros an, unter der Hülle steckte eine komplette Überarbeitung der Funduro F 650. Die größten Modifikationen hatte der Vierventilmotor erfahren. BMW hatte dem Triebwerk als erstem Motorrad-Einzylindermotor überhaupt eine digitale Motorelektronik spendiert, die die Zündung



Richard Saint bei der Rallye Paris-Dakar-Kairo 2000.



Paris-Dakar 2001: John Deacon vom BMW Motorrad Team Gauloises auf R 900 RR.

Verbrauch sorgte. Ab 2001 konnte der sechste Gang auch in sportlicher Auslegung geordert werden.

Fahrwerk und Rahmen erfuhren zahlreiche Detailverbesserungen, angefangen von der verbesserten Telelevergabel über die kürzere Paraleverschwinge bis hin zum optimierten Heckrahmen. Hinzu kam eine Überarbeitung des Designs, die die R 1150 GS auch optisch vom Vorgängermodell absetzte. Mit der R 1150 GS behauptete BMW den Vorsprung in der Klasse der großen Reise-Enduros und konnte die Konkurrenten, die ebenfalls in dieses lukrative Segment drängten, auf Distanz halten.

Die GS für Abenteuer und Fernreise

Für Globetrotter brachte BMW im Frühjahr 2002 als neues Modell die R 1150 GS Adventure auf den Markt. Dabei offerierte BMW nicht nur ein umfangreiches Angebot an Sonderausstattungen und Sonderzubehör, sondern modifizierte auch die Serienausstattung. So wurden die Federwege um je 20 mm auf 210 mm vorn und 220 mm hinten vergrößert. Hinten kam ein Federbein mit wegabhängiger Dämpfung von Showa zum Einsatz, die Federbasis war vorn mit einem Hakenschlüssel, hinten per Handrad verstellbar. Am Vorderrad befand sich die zwölf Monate zuvor eingeführte EVO-Bremse, als Sonderausstattung bot BMW das Integral-ABS in der Teilintegralversion an. Wie bei allen GS war die Bremsregelung abschaltbar.

Der Motor wurde unverändert von der R 1150 GS übernommen, allerdings war er auch für Normalbenzin geeignet. Damit kam BMW dem Wunsch vieler Fernreisen-

der nach, die in den entlegensten Winkeln der Welt oft Schwierigkeiten hatten, Superbenzin aufzutreiben. Hierzu benötigten die Fahrer einen Codierstecker, der ein verändertes Zündkennfeld aktivierte. Als Sonderausstattung konnte ein extrem kurz übersetzter erster Gang für Fahrten im schwierigen Gelände geordert werden, der sechste Gang war nicht mehr als Overdrive, sondern ebenfalls kurz ausgelegt.

Weitere Modifikationen dienten in erster Linie dem Komfort des Fahrers: So wurden Windschild und der vordere Kotflügel verlängert und verbreitert, was einen besseren Schutz des Fahrers vor Wind, Wetter, Spritzwasser und Schlamm garantierte. Lenkerprallschutz und Handprotektoren waren serienmäßig, und auch der Unterfahrschutz des Motors wurde stärker

dimensioniert. Anstelle des 22-Liter-Tanks gab es auf Wunsch auch einen Kraftstoffbehälter mit 30 Litern Inhalt, und für ausreichend Stauraum sorgte ein eigens für die Adventure entwickeltes Kofferset aus Aluminium. Zwei Seitenkoffer und ein Topcase boten zusammen 105 Liter Platz. Dazu gab es noch einen großen Zylinder-schutzbügel, Schutzgitter für den Hauptscheinwerfer sowie Nebelscheinwerfer, ebenfalls mit Schutzgitter.

Mit diesem Sonderzubehör hatte sich BMW einmal mehr als Systemanbieter profiliert und konnte nun auch der Gruppe der Weltenbummler eine perfekte Lösung „aus einer Hand“ offerieren.

Neuer Maßstab: Die BMW 1200 GS

Während die Adventure bis heute im Programm geblieben ist, wurde die R 1150 GS 2004 von der R 1200 GS abgelöst. Das neue Modell überraschte mit einem Gewicht von 225 Kilogramm, was im Vergleich zur R 1150 GS eine Ersparnis von 30 Kilogramm bedeutete. Dieses niedrige Gewicht wurde jedoch nicht mit Kompromissen erkaufte – im Gegenteil: In allen Eigenschaften überbot sie das anerkannt gute Vorgängermodell, und in puncto Agilität, Dynamik und Fahrverhalten wurden sogar noch neue Maßstäbe gesetzt.

Mit 1.200 ccm war der Boxermotor wieder der größte, den es bei einer Enduro



Paris-Dakar-Kairo 2000: Jimmy Lewis fährt den Boxer auf Rang 3.



Bis in die entlegensten Winkel der Erde mit der BMW R 1200 GS.

gab. Mit 100 PS (74 kW) und einem maximalen Drehmoment von 115 Nm hatte die GS eine souveräne Kraftentfaltung und überlegene Zugkraft in allen Drehzahlbereichen und Fahrsituationen. Durch den erstmaligen Einsatz einer Ausgleichswelle bei einem Boxer war der Motor trotz größerem Hubraum noch vibrationsärmer als der des Vorgängermodells. Das Motormanagement übernahm die digitale Motorelektronik BMS-K: Vollsequenzielle Einspritzung, integrierte Klopfregelung und eine schnellere Verarbeitung umfangreicher Sensorsig-

nale durch modernste Mikroelektronik sind ihre wichtigsten Features. Die 2003 in allen großen Boxern eingesetzte Doppelzündung wurde weiter verbessert. Wichtig für Fernreisende: Der auf bleifreies Superbenzin ausgelegte Motor schluckte auch ohne manuellen Eingriff klaglos Normalbenzin. Überhaupt der Verbrauch: Dieser konnte bei knapp 18 Prozent höherer Leistungs- und Drehmomentausbeute gegenüber dem Vorgänger um 8 Prozent reduziert werden.

Das Prinzip des Fahrwerks wurde nicht verlassen, doch ist der Rahmen neu und jedes Detail wurde modifiziert und gewichtsoptimiert. Auffällig am Paralever: Die Momentabstützung lag jetzt oberhalb der Schwinge, was eine größere Bodenfreiheit ergab und zudem die Strebe im schwierigen Gelände besser vor Beschädigungen schützte. Optisch erneuert auch das Gesicht der GS: Behutsame Veränderungen am asymmetrischen Doppelscheinwerfer und ein auch ohne Werkzeug fünfmal verstellbares Windschild gaben der R 1200 GS ihr unverwechselbares Aussehen.

Die Sport-Enduro

Im April 2005 wurde der jüngste Spross der GS Familie der Öffentlichkeit prä-

sentiert. Die Modellbezeichnung ist kurz und knapp und entspricht so gar nicht der bisherigen BMW Typologie. BMW HP2 lautet der prägnante Name, und dieser Name ist Programm: HP steht für „High Performance“ und die „2“ verweist auf den Zweizylinder-Boxermotor.

Mit der HP2 hat sich BMW bei einem frei käuflichen Motorrad erstmals von den Zwängen des Großserienbaus gelöst. Getreu der Devise „von begeisterten Profis für begeisterte Profis“ hat ein eingeschworenes Team aus endurobegeisterten Ingenieuren und Mechanikern ein puristisches, aber dennoch mit edlen technischen Details ausgestattetes Fahrzeug entwickelt. Dabei soll die HP2 nur die erste Vertreterin einer kommenden neuen Motorradkategorie von BMW sein. HP Motorräder nutzen zwar die Basis von Serienmotorrädern, differenzieren sich aber von diesen klar durch eine kompromisslose Auslegung auf ihren Einsatzzweck, durch eine konsequente Sportorientierung und exklusive Produktfeatures.

Die HP2 basiert auf der R 1200 GS. Bis auf das Bordnetz wurden jedoch nahezu alle Komponenten neu entwickelt oder zumindest modifiziert. Dazu wurde ein umfangreiches Testprogramm aufgelegt, welches neben den üblichen Prüf-

Der Traum eines jeden Endurofahrers: Mit der kraftvollen BMW R 1150 GS durch die Wüste.



25 Jahre Erfolg: Technische Daten der GS Reihe

BMW R 80 G/S

| | |
|-----------------------|-------------|
| Bauzeit | 1980 - 1987 |
| Hubraum | 797,5 ccm |
| Leistung | 37 kW/50 PS |
| Gewicht | 186 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 168 km/h |



BMW R 100 GS

| | |
|-----------------------|-------------|
| Bauzeit | 1987 - 1996 |
| Hubraum | 980 ccm |
| Leistung | 44 kW/60 PS |
| Gewicht | 210 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 181 km/h |



BMW R 80 GS

| | |
|-----------------------|-------------|
| Bauzeit | 1987 - 1996 |
| Hubraum | 797,5 ccm |
| Leistung | 37 kW/50 PS |
| Gewicht | 210 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 168 km/h |



BMW R 65 GS

| | |
|-----------------------|-------------|
| Bauzeit | 1987 - 1990 |
| Hubraum | 649,6 ccm |
| Leistung | 20 kW/27 PS |
| Gewicht | 198 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 146 km/h |



BMW R 1100 GS

| | |
|-----------------------|-------------|
| Bauzeit | 1994 - 1999 |
| Hubraum | 1.085 ccm |
| Leistung | 59 kW/80 PS |
| Gewicht | 243 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 195 km/h |



BMW R 850 GS

| | |
|-----------------------|-------------|
| Bauzeit | 1998 - 2000 |
| Hubraum | 848 ccm |
| Leistung | 52 kW/70 PS |
| Gewicht | 192 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 187 km/h |



BMW R 1150 GS

| | |
|-----------------------|---------------|
| Bauzeit | 1999 - 2004 |
| Hubraum | 1.130 ccm |
| Leistung | 62,5 kW/85 PS |
| Gewicht | 249 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 195 km/h |



BMW F 650 GS

| | |
|-----------------------|--------------|
| Bauzeit | Ab 2000 |
| Hubraum | 652 ccm |
| Leistung | 37 kW/50 PS |
| Gewicht | 192 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | ca. 170 km/h |



BMW F 650 GS Dakar

| | |
|-----------------------|-------------|
| Bauzeit | Ab 2000 |
| Hubraum | 652 ccm |
| Leistung | 37 kW/50 PS |
| Gewicht | 193 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 170 km/h |



BMW R 1150 GS Adventure

| | |
|-----------------------|---------------|
| Bauzeit | Ab 2002 |
| Hubraum | 1.130 ccm |
| Leistung | 62,5 kW/85 PS |
| Gewicht | 253 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 192 km/h |



BMW R 1200 GS

| | |
|-----------------------|---------------|
| Bauzeit | Ab 2004 |
| Hubraum | 1.170 ccm |
| Leistung | 72 kW/98 PS |
| Gewicht | 225 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | über 200 km/h |



BMW HP2

| | |
|-----------------------|--------------|
| Bauzeit | Ab 2005 |
| Hubraum | 1.170 ccm |
| Leistung | 77 kW/105 PS |
| Gewicht | 196,5kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 200 km/h |





BMW F 650 GS mit passendem Rallye-Anzug aus dem BMW Fahrer-Ausstattungsprogramm.

standsläufen und Fahrten auf den BMW Testgeländen auch Erprobungen in extrem kalten oder heißen Ländern, Vollgasfahrten auf Autobahnen oder die Teilnahme bei der Rallye „Baja California“ einschloss.

Das Ergebnis ist die sportlichste BMW Enduro, die es je gab: Das Trockengewicht beträgt 175 kg, und selbst vollgetankt bringt die HP2 mit 196,5 kg weniger als vier Zentner auf die Waage. Die Leistung des Motors wurde gegenüber der R 1200 GS geringfügig auf 105 PS (77 kW) angehoben, allerdings nicht auf Kosten des Drehmoments, dessen maximale Spitze von 115 Nm weiterhin bei 5.500 U/min anliegt. Da die HP2 hauptsächlich für den sportlichen Einsatz im Gelände konzipiert ist, wurde aus Gewichtsgründen beim Motor auf die Ausgleichswelle verzichtet. Da für die HP2 keine Koffer vorgesehen sind, konnte die Abgasanlage kürzer und 2 kg leichter ausgelegt werden.

Das Fahrwerk ist eine komplette Neuentwicklung, in das die 25-jährige Enduroerfahrung und die Erkenntnisse der Wüsteneinsätze mit der R 900 RR in den Jahren 1999 bis 2001 eingeflossen sind. Eng angelehnt an die R 900 RR ist das Layout des Gitterrohrrahmens. Die Vorderadrfederung wird von einer Teleskopgabel übernommen, da die Telelever-Konstruktion für einen Federweg von 270 mm nicht sinnvoll ist. Die Gabel mit einem Standrohrdurchmesser von 45 mm hat eine wegabhängige Dämpfung, Zug- und Druckstufe sind getrennt einstellbar. Das

Vorgestellt im April 2005: BMW HP2, die sportlichste Enduro, die es je gab.

Prinzip der Paraleverschwinge am Hinterrad wurde beibehalten, jedoch bei der HP2 neu ausgelegt: Beim neuen Paralever – 30 mm länger als bei der GS – handelt es sich um eine Schweißkonstruktion aus hochfesten geschmiedeten Leichtmetallschalen, die auch härtestem Geländeeinsatz standhält. Das Federbein am Hinterrad ist eine Weltpremiere im Motorradbau: Es ist das erste Feder-Dämpfsystem, das ausschließlich mit Luft arbeitet.

Die Vorderradbremse – eine „semischwimmend“ gelagerte Einscheibenbremse mit einer Dicke von lediglich 4,5 mm – ist eine Neuentwicklung, die Einscheiben-Hinterradbremse wurde von der GS übernommen. Für die Kreuzspeichenräder der Dimension 1,85“ x 21 (vorne) und 2,5“ x 17 (hinten) entwickelte BMW gemeinsam mit der Firma Metzeler einen neuen schlauchlosen Höchstleistungs-Geländereifen. Für den überwiegenden Geländebetrieb wird als Sonderzubehör auch ein Motocross-ähnlicher Reifen mit hohem Negativ-Profilanteil angeboten. Auch dieser entstand aus der Kooperation von BMW mit Metzeler.

Keine Kompromisse

Aufs Wesentliche beschränkt bleibt die Gestaltung von Tank, Sitzbank und Bedienelementen, die an den ergonomischen Anforderungen des Enduro-Einsatzes, bei dem viel im Stehen gefahren wird, angepasst wurden. Der 13-Liter-Kraftstofftank aus halbtrans-

parentem und schlagzähem Kunststoff ist komplett neu, er ist zwischen den oberen Rahmenrohren eingebettet und von einem leichten Kunststoffcover abgedeckt. Tankbereich und Sitzbank sind bei der HP2 besonders schlank ausgeführt. Zahlreiche Innovationen gibt es auch bei sonst eher unscheinbaren Details wie dem Fußbremshebel, der sich über ein klappbares Distanzstück ohne Werkzeug an die Position des Fußes anpassen lässt.

Alles in allem ist die HP2 der kompromissloseste Serien-Gelände-Boxer, den es je gab. Die hochwertige Produktschubstanz, die herausragenden Gesamteigenschaften und nicht zuletzt die vergleichsweise niedrigen Stückzahlen haben selbstverständlich auch Auswirkungen auf die Preisgestaltung: Rund 16.000 Euro wird der Einstiegspreis für die HP2 betragen, wenn sie im Herbst 2005 zu den Händlern kommt. Noch vor Markteinführung werden internationale Topfahrer mit der HP2 bei verschiedenen Rennen in Europa und den USA an den Start gehen.

Somit schließt sich der Kreis wieder, denn am Anfang der Enduro-Erfolgsgeschichte war es die Geländesportbegeisterung einiger BMW Spezialisten, die den Anstoß für die erste große Serienreise-Enduro überhaupt gab. Und auch heute, bei der HP2, sind es solche Enthusiasten, die mit ihrer Leidenschaft ein phantastisches Produkt zur Serienreife





Links: Fahrwerk der BMW R 1150 GS, daneben die BMW R 1200 GS mit dem oben liegenden Paralever.

brachten. Und wie damals werden es auch heute harte Geländesportveranstaltungen sein, in denen sich die BMW Enduro mit ihren Konkurrenten, aber auch an den eigenen Ansprüchen messen lassen wird. Und der Start war viel versprechend: Beim „Iron Road Prolog“ des Erzbergrodeos in der österreichischen Steiermark sicherte sich der Finne Simo Kirssi in einem Starterfeld mit mehr als 1.000 Fahrern den Gesamtsieg. Mit Platz 3 und 5 für Jimmy Lewis und Christian Pfeiffer konnten sich zwei weitere BMW Piloten im Spitzenfeld platzieren.

Im Jubiläumsjahr: Jedem die passende GS

25 Jahre sind seit der Vorstellung der BMW R 80 G/S, der ersten großen Reise-Enduro überhaupt, vergangen. In diesem Vierteljahrhundert hat sich dieses Segment auf dem Weltmarkt prächtig entwickelt, und BMW als Pionier hat zu jeder Zeit mit seinen Modellen den Standard einer unerreichten harmonischen Synthese aus Offroad- und Onroad-Eigenschaften definiert. Heute hat BMW fünf Enduros im Angebot: den Allrounder R 1200 GS, den Nachfolger in der fünften Generation

der Ur-G/S von 1980. Weltenbummler finden mit der R 1150 GS Adventure die richtige Maschine für Fernreisen auch abseits der Zivilisation. Diesem Globetrotter ist auch das Editionsmodell „25 Jahre GS“ gewidmet, mit Heizgriffen, einem Fahrer-Information-Display, Endurogetriebe mit kurzem ersten Gang, teilintegrale BMW Motorrad-ABS, weißen Blinkern, einem 30-Liter-Tank sowie Motor-Schutzbügel. Lackiert in den Sonderfarben Alpinweiß matt, Blau und Grau.

Für Einsteiger gibt es die beiden Einzylindermodelle F 650 GS und F 650 GS Dakar. Und mit der HP2 hat BMW mit reichlich Rallye-Erfahrung die ultimative Sport-Enduro auf die Räder gestellt. Mit dieser stimmigen Modellpalette und dem Stolz auf das in 25 Jahren Erreichte kann BMW Motorrad optimistisch in die Enduro-Zukunft blicken.

Auch im schwersten Gelände wird die HP2 ihren Konkurrenten das Leben schwer machen.





Wo der bayerische Automobilbau seinen Anfang nahm

BMW in Eisenach (1928 bis 1952)

Am 13. Mai wurde das neue BMW Werk in Leipzig offiziell durch Bundeskanzler Gerhard Schröder eröffnet. BMW kann auf eine gewisse Tradition des Automobilbaus in Ostdeutschland zurückblicken: Der Ursprung der BMW PKW-Produktion lag nicht etwa in München, sondern in Eisenach. Als die Direktion gegen Ende der 20er Jahre beschloss, nach den Erfolgen im Bau von Motoren und Krafträdern auch in den Automobilbau einzusteigen, standen nur die hohen Investitionen des Aufbaus neuer Produktionsanlagen im Weg. Als die Fahrzeugfabrik Eisenach 1928 zum Verkauf stand, bot sich für BMW die Möglichkeit, ohne aufwändige Entwicklungs- und Aufbaukosten direkt mit der Produktion von Automobilen zu beginnen.

Von Caroline Schulenburg

Nachdem sich BMW mit der Herstellung von Motoren und Krafträdern einen Namen gemacht hatte, entschied die Unternehmensleitung in der zweiten Hälfte der 20er Jahre, sich nun auch mit der Produktion von Automobilen zu beschäftigen. Schon 1925 waren erste Versuchsmodelle ausführlichen Erprobungen unterzogen worden. Nur der kostspielige Aufbau neuer Werksanlagen hinderte die BMW AG zunächst noch daran, in die Reihen der Automobilhersteller einzutreten. Es erschien der BMW Direktion erstrebenswerter, bereits existierende Produktionsanlagen

zu übernehmen. Daher ergriff man die Gelegenheit, als im Herbst 1928 von der Gothaer Waggonfabrik die Fahrzeugfabrik Eisenach („Dixi-Werke“) zum Verkauf angeboten wurde. Dieses Unternehmen war

Drei in 3/15-Dixis umgewandelte Austin Seven vor dem Direktionsgebäude der Fahrzeugfabrik Eisenach. Rechts: der BMW Kaufvertrag.





bereits 1896 gegründet worden und stellte ursprünglich vor allem nicht-motorisierte Militärfahrzeuge und Fahrräder her. Seit 1899 beschäftigte man sich in Eisenach auch mit der Herstellung von Kraftfahrzeugen, bis 1918 sehr erfolgreich. Um sich der bis Mitte der 20er Jahre anhaltenden schwierigen wirtschaftlichen Situation der Weimarer Republik anzupassen, wurde entschieden, einen Kleinwagen nach einer Lizenz der Austin Motor Company zu produzieren. Es handelte sich hierbei um eine Fertigung des „Austin Seven“, der auch in den USA unter der Bezeichnung „Bantam“ und in Japan als „Datsun“ gefertigt wurde. Neben der Automobilproduktion wurde in Eisenach auch die Herstellung von Heeresgütern weitergeführt.

Nach der Übernahme durch BMW wurde der nach Austin-Lizenz gefertigte Kleinwagen 3/15 (Dixi) weiterproduziert. Der BMW 3/15 Typ DA 2 war das erste Automobil mit dem weiß-blauen Markenzeichen. Am 22. März 1929 verließ die erste Limousine die Produktionshalle. Bis Anfang der 30er Jahre wurden die Autos in Eisenach weiter nach der Lizenz der Firma Austin gefertigt. Im März 1932 kündigte BMW den Lizenzvertrag mit der Austin Motor Company jedoch vorzeitig. Der BMW Typ DA 4 war das letzte Modell, das auf

Familientauglich: Der BMW 326, der meistverkaufte BMW vor dem Weltkrieg, 1936.

dieser Lizenz basierte. Schon im April desselben Jahres wurde das erste Modell präsentiert, das von Ingenieuren der BMW AG entworfen worden war. Während der Motor des neuen 3/20 PS Typ AM 1 aus dem Stammwerk in München kam und das Chassis in Eisenach hergestellt wurde, stammten die Karosserien aus dem Daimler-Benz-Werk in Sindelfingen.

Da kurz nach Abschluss des Kaufs des Eisenacher Werks wegen der Weltwirtschaftskrise die Nachfrage an Automobilen merklich nachließ, hätte der Automobilbau der BMW AG zu Beginn der 30er Jahre beinahe schon wieder ein Ende gefunden – hätte es für das Eisenacher Werk einen Käufer gegeben. Weder der Aufsichtsrat noch der Vorstand konnten jedoch Interessenten ausfindig machen, und so wurde die Produktion weitergeführt. Der Schwerpunkt lag zunächst weiter auf einem Kleinwagen. Das änderte sich mit dem Aufschwung der deutschen Wirtschaft ab der zweiten Hälfte des Jahres 1932.

So wurde auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin im Februar 1933 der Typ 303 vorgestellt, der erste BMW Wagen mit Sechszylindermotor. Im April des Jahres begann die Serienproduktion, und BMW stieß in ein neues Marktsegment vor. Als erstes Automobil wies der 303 das typische BMW Merkmal auf, die „Niere“ als Kühlergrill.

Bereits ein Jahr nach Produktionsbeginn dieses ersten Sechszylinders kam als Nachfolger der BMW 315 auf den Markt. Bis auf den stärkeren Motor entsprach der Wagen in Technik, Optik und Ausstattung weitgehend dem Vorgängermodell. Im Mai desselben Jahres erschien der BMW 315/1, ein Sport-Zweisitzer mit Dreivergasermotor und höherer Verdichtung. Mit diesem Roadster erzielte BMW beachtliche Rennsporterfolge in der 1,5-Liter-Klasse.

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung im Februar

BMW 3/20 PS AM 1 aus Eisenach, 1932.



1936 vorgestellt, ging der BMW 326 Mitte des Jahres in Serie und avancierte zum meistverkauften BMW Automobil der Zwischenkriegszeit. Ende 1937 stieg BMW mit dem Sportkabriolett 327 in den Bereich der Hersteller von Luxuswagen auf.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde die Produktion von zivilen Fahrzeugen merklich reduziert und im April 1941 schließlich komplett eingestellt. Gleichzeitig wurde ab Dezember 1941 und vor allem während des Jahres 1942 die Motorradproduktion von München nach Eisenach verlegt. Aber auch diese wurde im Laufe desselben Jahres eingestellt, das Werk stand nun völlig im Dienst der Flugmotorenproduktion. Zwischen 1928 und 1941 hat BMW in Eisenach 18 verschiedene Automobiltypen mit vier und sechs Zylindern hergestellt. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 88.622 PKW ausgeliefert.

Erfolg mit Flugmotoren

Seit 1936 hatte BMW noch ein zweites Standbein in Eisenach. Am 16. Oktober wurde die Eisenacher Flugmotorenfabrik GmbH als Zweigniederlassung der BMW Flugmotorenbau GmbH gegründet. Eine Vorgabe des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) bedingte, dass die Werksanlagen des Motorenbaus den gängigen Luftschutz- und Tarnungsbestimmungen entsprechen mussten. Daher konnte das Motorenwerk nicht an das Automobilwerk angeschlossen werden, sondern wurde auf ein neu erschlossenes und größeres Werksgelände am Stadtrand, nach Dürrerhof, ausgelagert. Fabrikation und Vertrieb der Motoren wurden am 1. Januar 1937 aufgenommen. Die Anlagen für Heeresgerätebau wurden vom alten BMW Werk in das neue Motorenwerk überführt. Im Som-

mer 1937 wurde das Kapital der Flugmotorenfabrik GmbH von 20.000 Reichsmark auf fünf Millionen Reichsmark erhöht, wobei rund zwei Drittel des Kapitals die staatliche Luftfahrtkontor GmbH als Vertreterin des Reichs hielt. Dies hatte zur Folge, dass weitere benötigte finanzielle Mittel als zinslose Reichskredite aufgenommen werden konnten.

Die Teilhaberschaft des Reiches ermöglichte dem RLM, in betriebliche und produktionsbezogene Arbeitsabläufe einzugreifen. Auch bei der Besetzung des Beirates oder der Bestellung von Prokuristen hatte das Ministerium ein Mitspracherecht. Daher ist es nicht verwunderlich, dass der BMW Konzern von Anfang an bestrebt war, die Schulden zu tilgen und die Reichsbeteiligung in Eisenach zu beenden. Auch das Reich hatte wegen der sich verschlechternden wirtschaftlichen Situation ab der zweiten Hälfte der 30er Jahre ein Interesse, Beteiligungen an Rüstungsbetrieben abzustoßen. Im Februar 1940 übernahm die BMW Flugmotorenbau GmbH sämtliche noch im Besitz des Reiches befindlichen Anteile.

Das Flugmotorenwerk der BMW in Eisenach zählte zu den modernsten und produktivsten seiner Zeit. Da die Motoren zwischen 1934 und 1939 nach einem identischen Baumuster hergestellt wurden, konnten sie zu wesentlich geringeren Preisen als die der Konkurrenz angeboten werden. Neben den niedrigen Preisen zeichnete sich das BMW Flugmotorenwerk Eisenach bis zum Zweiten Weltkrieg auch durch hohe Leistungsfähigkeit aus.

Sowohl in Eisenach als auch in Dürrerhof haben während des Krieges Zwangsarbeiter gearbeitet. Schon 1939 kam es zum Einsatz von Kriegsgefangenen. Der Anteil der Zwangsarbeiter betrug in Eisenach bis zu 40 Prozent und in Dürrerhof bis zu 65 Prozent. Seit März 1944 wurden verstärkt KZ-Häftlinge, vor allem aus dem Außen-

lager des KZs in Buchenwald, in beiden Werken eingesetzt.

Notproduktion auch in Eisenach

Durch die Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg waren 60 Prozent der Werksanlagen des Automobilbaus in Eisenach zerstört worden. Während der amerikanischen Besetzung Thüringens (April bis Juli 1945) zeigten die Behörden wenig Interesse an einer Wiederaufnahme der Pro-

entlohn zu können, wurde schon im Sommer 1945 mit einer Notproduktion begonnen. Diese setzte sich vor allem aus Haushaltsgeräten (Besteck, Töpfe, Bügelbretter) und Handkarren zusammen. Durch persönliches Engagement von BMW Arbeitern konnte die Sowjetische Militäradministration für Deutschland (SMAD) davon überzeugt werden, dass die noch vorhandenen Produktionsanlagen nicht demonstrieren wurden. Stattdessen erging ein Befehl



BMW 3/15 PS DA 2 Zweisitzer auf dem beschwerlichen Weg zur Wartburg, 1930.

duktion. Das änderte sich erst, als Thüringen der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) zugeteilt wurde. Durch einen Beschluss vom 7. September 1945 wurden sämtliche Besitztümer der BMW AG in Thüringen beschlagnahmt. Während die Automobilproduktion in Eisenach wieder aufgenommen werden sollte, durfte das Flugmotorenwerk wegen seiner ausschließlichen Produktion militärischer Güter nicht reaktiviert werden. Die Gebäudesubstanz des Motorenwerkes wurde verwendet, um die Produktionsstätten des Automobilbaus wieder aufzubauen. Die Instandsetzungsmaßnahmen der Fabrikationsanlagen waren langwierig, und zu Beginn der 50er Jahre waren erst rund 87 Prozent des ursprünglichen Vorkriegszustands wiederhergestellt worden. Um die Arbeitskräfte der Instandsetzung

zur Inbetriebnahme der Automobil- und Motorradproduktion im ehemaligen BMW Werk in Eisenach. Noch im Oktober 1945 wurden hier die ersten PKW (BMW 321) und Motorräder (BMW R 35) produziert.

Vor dem Krieg waren die Karosserien für die BMW Wagen durch die in Berlin ansässige Firma Ambi Budd bzw. zwischen 1931 und 1937 von Daimler-Benz gefertigt worden. Die von der SMAD geforderten Produktionszahlen bedingten jedoch die Karosseriefertigung in Eisenach selbst, so



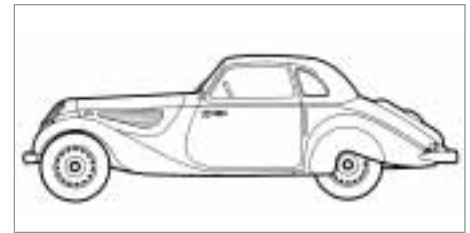
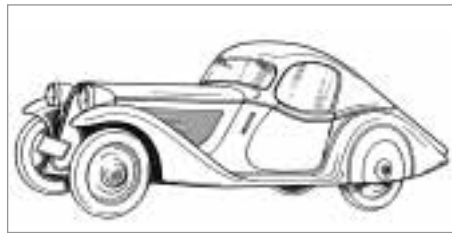
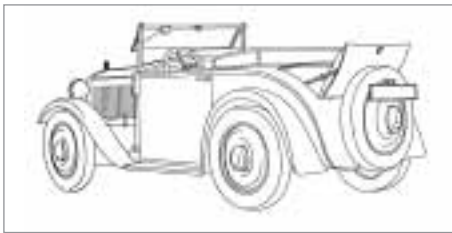
Links: Luftbild des Werks Dürrerhof, wegen der Tarnung „Waldwerk“ genannt, 1940.



Rechts: die BMW 303 Limousine.

dass alle noch verwertbaren Maschinen der Firma Ambi Budd nach Eisenach transferiert wurden.

Durch die Einteilung Deutschlands in vier Besatzungszonen und das Verbot für Firmen im Westsektor, Teillieferungen in die SBZ durchzuführen, kam es immer wieder zu Engpässen in der Produktion. Daher wurde das Werk im September 1946 in die staatliche sowjetische Aktiengesellschaft AWTOWELO eingegliedert.



Strichzeichnungen früherer BMW Automobile (von links): BMW 3/20 PS Cabriolet (1932), BMW 315/1 von 1934 und BMW 327 aus dem Jahre 1938.

Zwischen 1945 und 1949 konnte die Produktion von PKW und Motorrädern stetig gesteigert werden. Ein Großteil der Automobile wurde exportiert, vor allem in die UdSSR. Die Exporterfolge der BMW Produkte ermöglichten die Erwirtschaftung dringend notwendiger Devisen. Um das Exportgeschäft zu steigern, wurde beschlossen, die Modellpalette weiter auszubauen, und schon 1949 wurden auf der Leipziger Frühjahrs-Messe die neuen BMW Modelle aus Eisenach präsentiert.

Die Wagen trugen alle das BMW Logo und waren auf der Basis von Vorkriegsmodellen konstruiert. Bis 1948 produzierte Eisenach nach den Baumustern des BMW 321. Erst ab 1949 wurde dann die Produktion eines neuen Modells, des BMW 340, aufgenommen. Dieser Typ war zwar das erste in Eisenach eigenständig entwickelte Modell, aber immer noch eine Weiterentwicklung des BMW 326. Auch die gleichzeitig entwickelten Sportfahrzeuge BMW

S1 und BMW 340/1 basierten auf einem Vorkriegsmodell, dem BMW 328. Besonders erfolgreich ließen sich die Eisenacher BMW Wagen in den Ostblock (vor allem UdSSR, Ungarn und Polen) und in die skandinavischen Länder ausführen.

Neben den Automobilen produzierte das Werk in Eisenach auch weiterhin Motorräder. Die jährlichen Produktionszahlen der BMW R 35 erreichten bis 1950 rund 6.650 Einheiten. Die Unternehmensplanung sah nicht vor, von diesem Modell abzugehen, sondern einige Details zu verändern, um Verbesserungen zu erreichen. Im Oktober 1949 wurde die Zweigniederlassung in Eisenach auf Antrag des Vorstands in München aus dem Handelsregister gelöscht. Offizielle Bezeichnung war nun „Awtowelo AG“, und in Kontakt mit dem Westen nannte man sich selbst „Eisenacher Motorenwerke“. Trotz der Namensänderung zierte die Wagen zunächst auch weiterhin das BMW Logo, auf dem auch immer noch der Name „BMW“ zu lesen war. Das ehemalige „Mutterwerk“ BMW München ging darauf gerichtlich gegen mehrere Importeure und ausländische Generalvertretungen des Eisenacher Werkes vor, um den Firmennamen für seine Produkte zu schützen. In Eisenach produzierte Fahrzeuge durften fortan gemäß des Gerichtsbeschlusses unter dem Firmennamen und Firmenlogo nur in der DDR, nicht aber im Ausland abgesetzt werden. Somit war die Ausfuhr in westliche Länder, die für die Devisenbeschaffung besonders interessant war, ab Ende 1950 nicht mehr möglich. Daraufhin änderte das

Werk in Eisenach nach dem Namen nun auch sein Firmenlogo. Die Form und Aufteilung in vier Farbfelder wurde übernommen, allerdings waren die ehemaligen blauen Felder nun rot ausgefüllt. Als Abgrenzung der farbigen Felder hatte man die Form eines Vierzacksterns gewählt, was wiederum die Daimler-Benz AG auf den Plan rief.

Im Sommer 1952 wechselte der Besitzer des Werkes, als dieses von der

UdSSR als Volkseigentum der DDR klassifiziert wurde. Durch den Besitzerwechsel änderte sich auch der Name. Die neue Firmenbezeichnung lautete „VEB IFA

Mit dem Werk 8.1 bei Eisenach knüpfte BMW 1992 an eine über 60-jährige Geschichte an.

– Automobilfabrik EMW Eisenach“. Nach der Wiedervereinigung eröffnete 40 Jahre später, 1992, das neue Werk der BMW Fahrzeugtechnik GmbH in Thüringen. Im Werk 8.1, das westlich von Eisenach im neuen Industriegelände Deubachshof steht, werden Großwerkzeuge für den Karosseriebau gefertigt. Gemeinsam mit dem neuen Werk in Leipzig, das 2005 in Betrieb genommen wurde, knüpft BMW somit an seine Tradition des Automobilbaus in Ostdeutschland an.



Links: Das neue Logo der Eisenacher Motorenwerke behielt die ursprüngliche Struktur bei, änderte jedoch die Farben. Rechts: Firmenbezeichnung „AWTOWELO“ am BMW Werk Eisenach, 1950.





Heinrich Richter-Brohm – der Sanierer

In schwieriger Lage übernahm Dr. Heinrich Richter-Brohm die Leitung der BMW AG. Sein Sanierungsprogramm wies einen Weg in eine bessere Zukunft, scheiterte jedoch kurz vor dem Ziel an internen und externen Hemmnissen. Aus der Sicht des Managements bestand im Herbst 1959 die letzte Chance für das Unternehmen in der Anlehnung an einen starken Partner: die Daimler-Benz AG. In einer denkwürdigen Hauptversammlung verweigerten Kleinaktionäre und Händlervertreter die Zustimmung zu diesem Plan, für den Richter-Brohm stand, und retteten BMW so die Selbstständigkeit.

Von Dr. Florian Triebel

Die Situation

Die Geschäftsentwicklung der BMW AG bot in der Mitte der 50er Jahre keinen Anlass zu großen Hoffungen für das Unternehmen. Das bisherige Produktionsprogramm bot keine Basis für zukunftsweisende Strategien.

Der Motorradmarkt zeigte seit 1953 Schwächen – der Zweirad-Boom der ersten Nachkriegsjahre schwand und mit ihm die Gewinne aus diesem Geschäftsbereich. In den vergangenen Jahren hatten die Erträge aus dem Motorradverkauf den Großteil der

Investitionen für den Aufbau einer BMW Automobilproduktion erwirtschaftet.

In der Unternehmenssparte Automobil erwies sich zudem die Entscheidung, zunächst einen „Großwagen“ zu bauen, als schwerwiegender strategischer Fehler. Zwar erforderte eine Kleinserie von Automobilen der oberen Klasse insgesamt weniger Investitionen für die Fertigung, doch zeigte sich, dass die „Barockengel“ nicht zu BMW und den in der Zwischenkriegszeit erarbeiteten Werten der Marke passten. Die Großwagen fielen zu schwer, zu wenig agil und zu unsportlich

aus. Ferner wurden schon bald schwerwiegende Mängel in der Qualität und der Zuverlässigkeit der Wagen sichtbar.

Außerdem entwickelte sich der Markt für große Automobile in Deutschland keineswegs so progressiv, wie es die sehr groben Händlerbefragungen der BMW Vertriebsabteilung vorausgesagt hatten. Mit der 1955 aufgenommenen Lizenzfertigung des Motocoups „Isetta“ lastete das Unternehmen zwar einen Teil der brachliegenden Kapazitäten des Motorradbaues aus. Doch konnten die durchaus erfreulichen Absatzzahlen des

Helmut Werner Bönsch (M.) und Heinrich Richter-Brohm (li.) mit einem BMW 700, 1959.

Kleinstwagens keine größeren Beiträge für eine Besserung der Unternehmensfinanzen leisten.

Zu allem Überflus entschieden die US-Truppen 1955, das Werk Allach, in dem sie bislang einen Reparaturbetrieb für ihren Fahrzeugpark unterhalten hatten, aufzugeben und die Anlagen der BMW AG wieder zurückzugeben. Somit fielen zukünftig auch die Pachtzahlungen der Amerikaner weg, die das operative Betriebsergebnis des Unternehmens bislang geschönt hatten.

Diese Lage und die sich daraus ableitenden düsteren Aussichten für die BMW AG hoben sich vor dem Hintergrund eines gesamtwirtschaftlichen Booms, der bald schon als „Wirtschaftswunder“ bezeichnet wurde, grotesk ab. Der Aufsichtsrat des Unternehmens musste reagieren. Zum Jahreswechsel 1956/57 enthob er Hanns Grewenig (MTL 03/2004) und Kurt Donath (MTL 02/2004) ihrer Ämter. Der Aufsichtsrat machte diese beiden Mitglieder des Vorstandsgremiums für die unerfreuliche Situation des Unternehmens verantwortlich. Einzig Heinrich Krafft von Dellmensingen (MTL 01/2005), im Vorstand zuständig für die innere Verwaltung des Unternehmens, blieb als Mitglied des engeren Leitungsgremiums im Amt und sicherte so eine gewisse Kontinuität in der Unternehmensführung.

Die drei Vorstände hatten die BMW AG bis dahin gemeinschaftlich und ohne nominellen Vorsitzenden geführt. Möglicherweise sah der Aufsichtsrat auch in dieser Konstellation eine Ursache dafür, dass wichtige Entscheidungen nur zögerlich getroffen und halbherzig umgesetzt wurden. Jedenfalls entschloss sich das Kontrollgremium nun, erstmals in der Nachkriegsgeschichte einen Vorstandsvorsitzenden zu berufen. Als Kandidaten für diesen Posten hatte man Dr. Heinrich Richter-Brohm vorgesehen.

Der Kandidat

1904 in Kehl am Rhein geboren, hatte Richter-Brohm in Göttingen, Marburg, Lausanne und Berlin Jura studiert, unterbrochen von einem Aufenthalt in den USA. Er beendete das Studium

1932 mit Prädikat und schloss zwei Promotionen zum Doktor der Wirtschaftswissenschaften und zum Doktor der Rechtswissenschaften an. Noch im gleichen Jahr trat er beim Preußischen Innenministerium als Abteilungsleiter der Bau- und Finanzdirektion ein.

1934 wechselte er von der Staatsverwaltung in die Industrie. Zum 1. Juni übernahm er die Leitung der juristischen Abteilung der Mannesmann AG. Nach der deutschen Annexion der Tschechoslowakei 1939 sandte ihn seine Firma nach Prag. Die Mannesmann AG war dort an der Prager Eisen- und Industriegesellschaft beteiligt, bei der er nun als Oberdirektor und Vorstandsmitglied fungierte. Drei Jahre später wechselte Richter-Brohm als Generaldirektor zur Böhmisches-Mährischen Maschinenfabrik AG.

Diesen steilen Aufstieg im Zeichen der nationalsozialistischen Expansionspolitik und Kriegswirtschaft verdankte Richter-Brohm allerdings nicht einer engen Verbindung zur NSDAP. Nach der nationalsozialistischen Machtübernahme gab er noch 1933 sein Parteibuch zurück. Ungeklärt ist, ob sein Wechsel aus der Staatsverwaltung in die Wirtschaft ebenfalls aus Opposition zur Politik des Regimes erfolgte. Dennoch profitierte Richter-Brohms Karriere offensichtlich von der Politik Hitlers. Er ist als Vertreter der „technokratischen Elite“ zu sehen, die ungeachtet persönlicher moralischer Bedenken und Vorbehalte gegenüber der Politik der nationalsozialistischen Regierung die ihr anvertrauten Funktionen und Posten pflichtgemäß ausfüllte – und dadurch erfolgreich Karriere machte.

Münchens Oberbürgermeister Thomas Wimmer besichtigt das Werk 1 in Milbertshofen (oben mit Vorstand Willy Black, links, Richter-Brohm jeweils rechts), 1957.

Diese „Technokraten“ waren nach 1945 eine der tragenden Säulen für den Aufbau der Nachkriegswirtschaft in den verheerten Staaten Mitteleuropas. So gelang es auch Richter-Brohm 1947 wieder, einen aussichtsreichen und verantwortungsvollen Posten in der Industrie zu übernehmen. In diesem Jahr trat er als Generaldirektor in die neu gegründeten Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke (VÖEST) mit Sitz in Linz ein. Ab 1952 überprüfte er als Beauftragter einer Gruppe süddeutscher Banken Fabriken auf Sanierungsmöglichkeiten; in dieser Eigenschaft begleitete er auch die Liquidation der IG Farben AG. Drei Jahre später wechselte er als Vorsitzender des Vorstandes zur Maschinenfabrik Pintsch Bamag AG im hessischen Butzbach. Im Aufsichtsrat dieser Gesellschaft hatte das Vorstandsmitglied der Deutschen Bank AG,



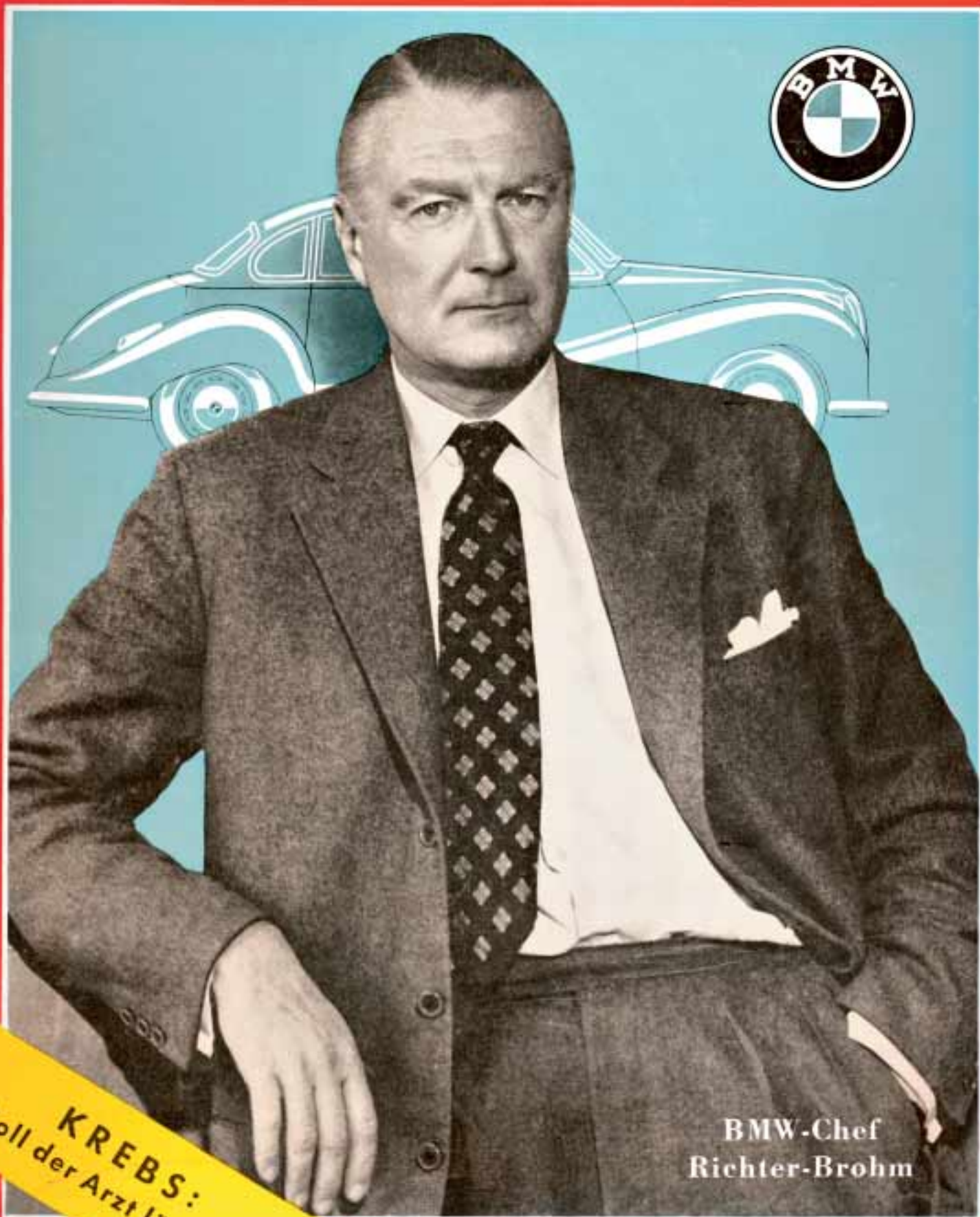
DER SPIEGEL

13. JANUAR 1968 • NR. 3

14. JAHRGANG • 1 DM

ERSCHEINT MITTWOCHS

POSTKENNZ. C 6380 C



BMW-Chef
Richter-Brohm

KREBS:
Soll der Arzt lügen?

Titelbild „Der Spiegel“ 3/1960 mit BMW Vorstandsvorsitzendem Heinrich Richter-Brohm.

Robert Frowein, den stellvertretenden Vorsitz inne. Als Frowein im Juni 1956 dieselbe Funktion bei der BMW AG übernahm und die deprimierende Situation des Unternehmens erkannte, empfahl er seinen Aufsichtsratskollegen im Rahmen des geplanten größeren Revirements in der BMW Führung Richter-Brohm als neuen Vorsitzenden des Vorstands. Ausschlaggebend für Richter-Brohms Wahl waren dessen Anfang der 1950er Jahre erworbenen Erfahrungen als Unternehmensanierer, die er nun für die Restrukturierung der BMW AG nutzbringend einsetzen sollte.

Der neue Vorstandsvorsitzende trat zum 1. März 1957 sein Amt an und führte umgehend eine Reihe von Neuerungen ein. Er richtete ein Vorstandssekretariat ein, das erstmalig detaillierte Protokolle des Leitungsgremiums anfertigte und die zentrale Statistik verantwortete.

Einen der größten Missstände hatte Richter-Brohm darin identifiziert, dass die bei BMW entwickelten und produzierten Produkte nicht absetzbar, also nicht marktgerecht waren. Aus diesem Grund führte er im Oktober einen neuen Arbeitskreis ein, in dem regelmäßig hochrangige Vertreter des Vertriebs mit ihren Kollegen aus dem Entwicklungsressort kundenorientierte Änderungen und Verbesserungen an den Modellen besprechen und beschließen sollten. Allerdings verließ er sich nicht allein darauf, wie diese BMW Manager den Markt und die Kunden beurteilten. Bereits zum 1. April 1957 schuf er eine neue Abteilung, die sich mit systematischer Marktforschung beschäftigte. In rascher Folge erstellten die Mitarbeiter eine Reihe von grundlegenden Studien. Richter-Brohm war die bei BMW in der Vergangenheit vernachlässigte Beobachtung der Märkte ein wichtiges Anliegen. So ließ er in einer der ersten Vorstandssitzungen die ausdrückliche Bitte an seine Kollegen protokollieren, unabhängig von diesen Spezialstudien „ihr besonderes Augenmerk der vermutlich künftigen Entwicklung auf dem in- und ausländischen Kraftfahrzeugmarkt“ zu widmen.

Das Zukunftsprogramm

Um sich ein Bild über die Situation seines neuen Aufgabenbereichs zu machen, begann Richter-Brohm unmittelbar nach seinem Amtsantritt damit, einen umfangreichen Bericht über die BMW Aktiengesellschaft zu erstellen. Er sollte bereits zur ersten Aufsichtsratsitzung unter seiner Unternehmensleitung im Juni 1957 fertig sein. Da jedoch noch einige Daten der Marktforschung zu diesem Zeitpunkt nicht verfügbar waren, verschob Richter-Brohm die Vorlage seines Berichts auf die nächste Sitzung des Kontrollgremiums.

In seiner Analyse legte der neue Vorstandsvorsitzende schonungslos die Missstände und Fehler offen, die zur betrüblichen Lage der BMW AG bis zu seinem Amtsantritt geführt hatten. Den größten Anteil an der finanziell schwierigen Lage hatte der Geschäftszweig Automobile. Seit der Aufnahme der Automobilfertigung war die Produktion der Großwagen unrentabel. Die größten Löcher in die Ergebnisrechnung rissen dabei die Sechszylinder-Modelle. Aus diesem Grund war bereits beschlossen worden, deren Produktion einzustellen.

Auf Basis dieser Unternehmensanalyse und der Ergebnisse der Marktforschungsstudien entwarf Richter-Brohm ein „Zukunftsprogramm“ für die BMW AG. Aus den gewonnenen Daten gab es für ihn keine Zweifel daran, dass ein „Mittelwagen“ mit BMW typischen Eigenschaften die Rettung bringen würde. Er sollte schnell und wendig sein und über eine großzügige Motorisierung verfügen. Die Ergebnisse der Marktforschung hatten gezeigt, dass ein solcher Wagen, der „an die Tradition des bis

Trotz treffender Analyse konnte Richter-Brohm die Sanierung nicht beenden.

heute noch in weiten Kreisen der Bevölkerung unvergessenen BMW 1,5-Liter-Wagens“ anknüpfte, großen Erfolg versprechen würde.

Zwar wurde ein solcher Fahrzeugtyp seit 1946 immer wieder in der BMW Entwicklungsabteilung diskutiert, doch die notwendigen Arbeiten waren nur halbherzig und wegen der knappen Unternehmensfinanzen schleppend voran-



Oben: Der erste Entwurf für den „Mittelwagen“ BMW 530, der in Anlehnung an den BMW 503 gestaltet ist.

Unten: Der zweite Entwurf wies in der Frontpartie Bezüge zum BMW 507 auf.



getrieben worden. Im „Zukunftsprogramm“ veranschlagte Richter-Brohm die Entwicklungszeit für einen solchen „Mittelwagen“ aufgrund der Vorarbeiten und Erfahrungen bei BMW mit ähnlichen Baumustern aus der Vorkriegszeit auf etwa 18 Monate – und damit auf deutlich weniger als

die für ein solches Projekt damals üblichen zwei bis drei Jahre. Die Produktion könne BMW mit den bewährten und gut ausgebildeten Fachkräften und den durch die Einstellung der unrentablen Großwagen frei werdenden maschinellen Kapazitäten ohne weiteres und zügig aufnehmen.

Doch müsse man die Zeit bis zur Produktionsaufnahme des vorgeschla-



Richter-Brohm spricht auf der Hauptversammlung 1959. Rechts: die Aufsichtsräte.



genen „Mittelwagen“ überbrücken. Hierfür schlug Richter-Brohm mehrere Maßnahmen vor.

Mit Ausnahme der Sechszylinder-Typen sollte die Großwagenproduktion bis zur Fertigungsaufnahme des „Mittelwagens“ einstweilen weitergeführt werden. Daneben müssten jedoch zwei neue Modelle die Kapazitäten beschäftigen und zumindest die Fixkosten erwirtschaften.

Ein aus der Isetta weiterentwickeltes größeres Fahrzeug, in gleicher kugeligter Formgebung, aber mit zusätzlicher Tür und einer zweiten Sitzbank, stehe bereits kurzfristig zur Verfügung. Daneben arbeiteten die Entwicklungsabteilungen bereits an einem Fahrzeug der unteren Fahrzeugklasse, das ebenfalls einen Motorradmotor als Antrieb habe, aber wieder wie ein „normales Automobil“ aussehe. Dies verlangten die Kunden von BMW. Beide, die „große Isetta“ unter dem Namen BMW 600 und der BMW 700, würden die Funktion einer Übergangslösung gut ausfüllen

und auf den „Mittelwagen“ hinleiten. Zusätzlich sah das „Zukunftsprogramm“ vor, im Werk Allach die Lizenzfertigung eines Triebwerk-Modells des amerikanischen Herstellers Lycoming aufzunehmen. Schließlich sollten die anerkannt guten V-8- und Motorradmotoren als Industrie- und Marinemotoren angeboten werden. Diese Zweitverwendung der BMW Aggregate würde zusätzlich einen Teil der Fertigungskapazitäten auslasten und ohne weitere große Investitionen Einnahmen bringen.

Sowohl die Zwischenlösung als auch das „Zukunftsprogramm“ würden jedoch nur unter zwei Voraussetzungen zu realisieren sein:

Zum einen müssten die Banken und die staatlichen Stellen der BMW AG noch einmal Finanzmittel in einer Gesamthöhe von 55 Millionen D-Mark zur Verfügung stellen.

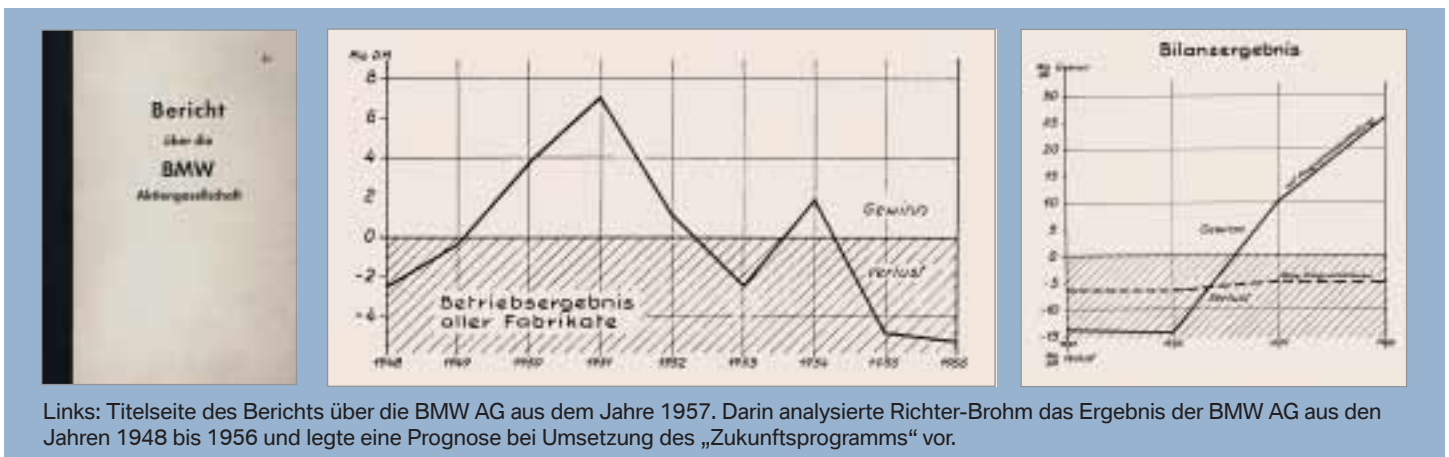
Von äußerster Wichtigkeit sei es zum anderen, dass bei der Umsetzung des Programms diszipliniert und gemäß dem aufgezeigten Plan vorgegangen werde

und die Kostenentwicklung während der Sanierung unter strenger Kontrolle stehe.

Das Scheitern der Planungen

Nach der grundsätzlichen Zustimmung des Aufsichtsrats zu Richter-Brohms Plänen im August 1957 ging man bei BMW daran, die ersten Schritte einzuleiten. Doch ergaben sich bei der Umsetzung unerwartete Schwierigkeiten. Zunächst entwickelten sich die Verkaufszahlen für die BMW Isetta und den BMW 600 im Laufe des Jahres rückläufig – ein Trend, der sich 1958 verstärkte. Zudem gestalteten sich die von Richter-Brohm geführten Verhandlungen mit den Banken und dem Freistaat Bayern zur Finanzierung der notwendigen Investitionen äußerst schwierig.

Einziger Lichtblick in dieser Situation blieb, dass die Entwicklung des BMW 700 planmäßig verlief, der „Hoffnungsträger“ im Frühjahr 1959 der Presse vorgestellt werden konnte und im Spätherbst die ersten Fahrzeuge vom Band liefen.



Den Plänen Richter-Brohms brach jedoch ein „Vorratsauftrag“ für Großwagen das Genick, den der Fertigungsleiter Kurt Deby unter Missachtung anders lautender Vorstandsbeschlüsse eingeleitet hatte, sowie eine vom Produktionsvorstand Willy Black zu verantwortende Verzögerung von Investitionsanträgen für den Produkthanlauf des geplanten „Mittelwagens“.

Im Herbst 1959 sah die Finanzlage der BMW AG derart desolat aus, dass alternative Sanierungsszenarien geprüft wurden. Am zukunftssträtigsten schien Vorstand und Aufsichtsrat ein Verkauf der Firma an einen starken industriellen Partner. Schon im Frühjahr 1958 waren hierfür erste Sondierungen mit Vertretern der Daimler-Benz AG aufgenommen worden, die sich nun im Augenschein der unmittelbaren Insolvenz konkretisierten.

Zur Hauptversammlung der BMW AG über das Geschäftsjahr 1958 am 9. Dezember 1959 lag nun ein Angebot aus Stuttgart zur Sanierung von BMW vor. Es sah einen Kapitalschnitt mit anschließender neuer Erhöhung des Eigenkapitals vor. Vom Bezug der jungen Aktien waren jedoch alle alten Aktionäre ausgeschlossen. Die neuen Anteile sollten nur die Firmen des Sanierungskonsortiums mit Daimler-Benz an der Spitze zeichnen können. Alle an diesen Plänen Beteiligten hofften, dass die alten Aktionäre dieser partiellen Enteignung zustimmen würden, um wenigstens einen Teil ihres Kapitals zu retten.

Die Hoffnungen zerstoßen jedoch im Laufe der Hauptversammlung. Erich Nold als Vertreter der Kleinaktionäre und Dr. Friedrich Mathern, der im Auftrag einer Reihe von BMW Händlern sprach, zogen die Entscheidungsfindung hinaus. Mathern warf Aufsichtsrat und Vorstand vor, nicht alle Alternativen zur vorgeschlagenen Verkaufslösung eingehend und vorurteilsfrei betrachtet zu haben. Außerdem seien in den Kalkulationen zum Verkaufswert von BMW zwei der besten Unternehmenswerte nicht eingeflossen: Die ausgebildeten und motivierten Mitarbeiter und die Marke, die immer noch über eine große Strahlkraft verfüge.

Während der Versammlung saß Richter-Brohm unbewegt auf dem Podium des Kongress-Saals. Dies provo-

zierte die anwesenden Anteilseigner zuzätzlich. Aufgebracht titulierten sie ihn gut-bayerisch als „Bazi“. Für sie war Richter-Brohm der Verantwortliche für den Niedergang des Unternehmens. Damit befanden sie sich jedoch nicht im Recht.

Sicherlich hatte er einige Ver-säumnisse und Schwierigkeiten bei der Umsetzung des „Zukunftsprogramms“ zu verantworten. So neigte er zu einsamen Entscheidungen und ging ohne

Nach mehr als neun Stunden Dauer stellte Mathern einen Antrag zur Ver-tagung der Hauptversammlung. Damit lief das befristete Angebot aus Stuttgart aus und wurde nicht mehr verlängert. Für Heinrich Richter-Brohm bedeutete dies das Scheitern seiner letzten Lösung für die Sanierung des Unternehmens. Für Alternativen stand er nicht mehr zur Verfügung.

Mit Wirkung vom 26. Februar 1960 entband der Aufsichtsrat Richter-Brohm



Heinrich Richter-Brohm erläutert Wirtschaftsminister Ludwig Erhard den BMW Stand auf der IAA in Frankfurt im Jahre 1959.

Absprache mit seinen Vorstandskollegen und dem Aufsichtsrat vor. Ferner verprellte er durch seine Verhandlungsführung die Vertreter des Bayerischen Wirtschaftsministeriums.

Doch hatte er 1957 bei BMW eine nur unter Anspannung aller Kräfte lösbare Aufgabe übernommen. Für das Scheitern seiner Pläne und den beabsichtigten Verkauf der BMW AG an Daimler-Benz waren maßgeblich die internen Hindernisse bei der Umsetzung des Programms und der nicht geplante Einbruch der Absatzzahlen bei den Kleinwagen verantwortlich.

von seinen Aufgaben. Trotz des Scheiterns ist seine kurze Amtszeit von großer Bedeutung für die BMW AG. Die von ihm eingeleiteten organisatorischen Änderungen professionalisierten das Unternehmen, und die im „Zukunftsprogramm“ entworfenen Konzepte waren die Basis für die erfolgreiche Sanierung von BMW in den Jahren nach 1960.

Nach seinem Ausscheiden bei BMW übernahm Richter-Brohm Aufgaben bei ausländischen Explorationsgesellschaften. Er starb am 12. April 1994 im Alter von 90 Jahren.

„Why don't you paint a car?“

Als am 14. Juni 1975 um 16 Uhr der Startschuss zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans fiel, war die Geschichte um diese legendäre Rennstrecke im Nordwesten Frankreichs um eine Facette reicher. In der Startaufstellung grollte der Motor eines BMW 3.0 CSL, um sich endlich mit der Konkurrenz zu messen. Nicht seine 430 PS machten das Renncoupé mit der Startnummer 93 zur Attraktion, Leistung und Hubraum waren auch andernorts im Überfluss zu bewundern. Vielmehr bestach der BMW durch seine Lackierung. In schillernden Farben erhob er sich aus der Menge der Sponsorschriftzüge und zeigte sich dem Publikum mehr als Kunstwerk, denn als Träger ökonomischer Interessen. Tatsächlich handelte es sich bei dem CSL um eine Synthese aus Kunst und Rennsportfahrzeug. Was die Zuschauer damals bewundern konnten, markierte den Beginn einer weltweit einzigartigen Fahrzeugsammlung: der BMW Art Cars.

Von Manfred Grunert

Die Idee, Kunst und Rennsport zu vereinigen, stammte vom französischen Auktionator und Rennfahrer Hervé Poulain. Im Jahre 1973 hatte er sich bereits in seinem Buch „L'Art et l'Automobile“ mit dem Thema öffentlich beschäftigt. Er beklagte, wie wenig Brücken zwischen beiden Gebieten menschlichen Schaffens bis dahin geschlagen worden seien und wie selten diese beschritten wurden.

Heute gelesen, klingt sein Fazit fast wie eine Aufforderung an sich selbst, neue Impulse zu setzen. Anfang 1975 nahm er das Projekt in Angriff: Die Assoziation von Kunst und Industrie als Gegenentwurf zur zunehmenden Degradierung des Mythos Automobil in Zeiten der Ölkrise und des industriellen Pessimismus, so skizzierte er theoretische Grundzüge des Vorhabens in seinem Aufsatz „Les mobiles de Calder et les miennes“.

Der Übergang von der Theorie zur Umsetzung gestaltete sich dagegen eher unspektakulär: „Why don't you paint a car?“ fragte er bei einem Mittagessen seinen Freund Alexander Calder, einen der renommiertesten Bildhauer seiner Zeit, und konfrontierte ihn mit seiner Idee. Calder, bekannt als Künstler ohne Berührungängste, willigte begeistert ein und forderte ihn auf, sich sogleich nach einem geeigneten Fahrzeug umzusehen. Poulain hatte mit einer derartigen Reaktion nicht gerechnet. Er hatte bis dahin weder an eine bestimmte Marke noch einen bestimmten Fahrzeugtyp gedacht.

Bekannt mit vielen Personen der Tourenwagenszene, wandte er sich mit seinem Anliegen an den französischen Piloten Jean Todt, „einen der fortschrittlichsten Männer der Motorsportwelt“, wie ihn Poulain damals charakterisierte. Todt versicherte ihm, dass es aus seiner Sicht nur eine Person im Rennzirkus gebe, die sowohl den künstlerischen Aspekt verstehen würde als auch Verständnis für das öffentliche Interesse habe: den BMW Rennleiter Jochen Neerpasch. Todt kannte Neerpasch aus dem Jahre 1973, als der Franzose zusammen mit Achim Warmbold auf BMW 2002ti den Gesamtsieg bei der österreichischen Alpenfahrt einfahren konnte.

Poulain folgte dem Rat seines Landsmannes und rief den BMW Rennleiter an. Die Antwort aus München erinnerte er folgendermaßen: „Unsere Autos sind in den Vereinigten Staaten. Wir wollen in diesem Jahr an keinem Rennen in Europa teilnehmen, aber... das geht in Ordnung!“ Todt hatte Recht behalten, und Poulain war einen entscheidenden Schritt wei-

ter bei der Verwirklichung seines Projekts. Selbst als er den Wunsch äußerte, in Le Mans zu fahren, willigte Neerpasch ein.

Keine Selbstverständlichkeit, denn am selben Wochenende stand ein Rennen der amerikanischen IMSA-Serie an, bei dem dann nur ein Fahrzeug statt der geplanten zwei starten konnte, denn eine Mechaniker-Crew musste schließlich in Frankreich ihren Dienst tun. Die Präsenz der Marke bei der amerikanischen Rennserie war damals von großer Bedeutung, denn auf diesem Wege konnte man im größten Automobilmarkt der Welt für Aufmerksamkeit sorgen und damit am Ende auch für Fahrzeugbestellungen.

Um eine – wenn auch kurzfristige – Absenz beim amerikanischen Rennzirkus im Unternehmen durchzusetzen, benötigte Neerpasch Schützenhilfe. Die erhielt er von Horst Avenarius, dem damaligen Leiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Avenarius erkannte schnell den Wert des Vorhabens für das Unternehmen. Dabei standen aus seiner Sicht keine werblichen Aspekte im Vordergrund, denn ihm war sehr bewusst: „Wo sie [die Industrie, der Verf.] sich mit den Künstlern verbindet, lässt sie sich auf ein Abenteuer ein. Sie kann vor Abgründe gestellt werden oder Gesänge zu lauschen bekommen“, so Avenarius in seinem Nachwort zur Ausstellung „Das Automobil in der Kunst“ aus dem Jahre 1986. Sein Verständnis von Mäzenatentum folgte vielmehr der Idee einer Auseinandersetzung mit der Kunst, die einen Erfahrungshorizont eröffnen und damit dem eigenen – industriellen – Handeln Tiefe geben sollte.

Nachdem für die notwendige Rückendeckung gesorgt war, fiel die Fahrzeugauswahl nicht schwer. Mit dem BMW 3.0 CSL hatte die Marke zwei Jahre zuvor mit einem sensationellen Sieg für Furore in Le Mans gesorgt und schließlich die Tourenwagen-Europameisterschaft errungen. Hans-Joachim Stuck hielt mit dem Renncoupé den Rundenrekord für Tourenwagen auf dem Nürburgring (08:09), und auch in der IMSA-Serie bestach das Fahrzeug durch Leistung und Fahrdynamik. Doch bevor Calder diese „rasende Leinwand“ zur Verfügung gestellt werden konnte, mussten noch Rennen in den USA bestritten werden. Die Zeit bis Le Mans wurde jedoch immer knapper.

Vereinigung von Kunst und Technik in den Hallen der Motorsport GmbH. Titelblatt der Pressemappe zum 24-Stunden-Rennen in Le Mans, 1975.



24 H. DU MANS

14-15 JUIN 1975



Damit Calder einen Eindruck von der Form des Fahrzeugs gewinnen konnte, behalf sich Poulain mit einem einfachen Trick: Er gab seinem Freund ein Spielzeugauto. Das Glück war, dass Calder über reichlich Erfahrung verfügte bei der Projektion seiner Kunst vom kleinen Modell zum großen Kunstwerk. Wieder und wieder hatte er diese Technik bei der Produktion seiner riesigen Skulpturen angewandt.

Außergewöhnlich schien jedoch die Aufgabenstellung, ausgerechnet einen Bildhauer, also einen, der Formen schafft, damit zu beauftragen, eine feste, bereits durch technische Maßgaben definierte Form allein durch Farbgebung zu verändern.

Aber auch dies war Calder nicht neu, hatte er doch zwei Jahre zuvor für die Braniff South American Airlines einen Linienjet bemalt. Seine Leidenschaft für

das Spiel zwischen Statik und Dynamik war schon weit früher zu erkennen. Bereits 1932 hatte er 15 Motoren, unter anderem durch Farbgebung, verändert und stilisiert.

Zunächst von der überschwänglichen Kritik als „L'art automobile“ gefeiert, bezeichnete der französische Künstler Marcel Duchamp die Skulpturen als „Mobile“. Sowohl der Begriff Duchamps als auch das Wesen dieses



frühen Werkes charakterisierten damals schon die Konstanten von Calder: die Nutzung der Mechanik, der Bewegung und der lebendigen Farben. Bis heute zählen seine „Mobiles“ zu den innovativsten Skulpturen des 20. Jahrhunderts.

Ganz klein angefangen

Poulain besuchte Calder während seiner Arbeit in der Touraine mehrere



Male. Die beiden Freunde einigten sich drauf, nach dem Spielzeugauto eine Maquette im Verhältnis 1:5 zu bemalen. Der Künstler fragte den Rennfahrer immer wieder nach seinen Gefühlen, die er während des Rennens empfinde. Poulains Schilderungen dieser Situation verglich Calder mit dem Rennen der Stiere, ihrer gleichzeitigen Sucht nach der Farbe und Angst vor dem Tod.

Bald begann Calder mit der Bemalung. Er verteilte die Farben Gelb, Rot und Blau großflächig auf das Modell, als wären es „die Schweife eines dreifarbigem Kometen“, so Poulain. „Wie ein vorzeitlicher Priester bei den Wandbemalungen, der weiß, dass die Farben forttragen und vorwärts streben.“ Calder benutzte die Geschwindigkeit einer Dreifarbigkeit, die in ihrer Zusammensetzung eine Dynamisierung hervorbrachte – eine unentwegte, nie enden wollende Beschleunigung. Der Künstler beschrieb sein Schaffen weitaus lakonischer: Als ihn ein Kameramann, der Poulain bei einem seiner Besuche begleitete, fragte, warum er immer nur diese drei Farben verwende, entgegnete ihm Calder schmunzelnd: „Das ist alles, was ich kann!“

Nach der Fertigstellung der Maquette wurde diese nach München gebracht. Sie diente dort als Vorlage für die Lackierung des originalen Rennfahrzeuges. Zu dieser Zeit hatte man sich bei der BMW Motorsport GmbH für die Fahrerkombination entschieden. Hervé Poulain als Initiator des Projektes sollte gemeinsam mit seinem Landsmann Jean Guichet und dem Amerikaner Sam Posey in Le Mans an den Start gehen.

Start in Le Mans: kein Problem

Posey fuhr für BMW mit Hans-Joachim Stuck und Brian Redman in der IMSA-Serie und hatte nicht nur reichlich Erfahrung mit dem Leichtbaucoupé, sondern auch Erfolg, gewann er doch kurz zuvor das 12-Stunden-Rennen von Sebring. Doch Posey war ebenso wenig nur Rennfahrer, wie Poulain nur Auktionator war. So hatte Posey an der Rhode Island School of Design studiert, Bilder

Calder und Poulain mit dem Spielzeugauto, das als Vorlage für das erste Art Car diente.



Calders Signet auf der Heckflosse des BMW: „Farben, die fortwährend vorwärts streben“.

gemalt und Möbel entworfen. Dies und seine Leidenschaft für Literatur und Film machte ihn zur Idealbesetzung für das CSL-Cockpit. Damit waren alle notwendigen Voraussetzungen für einen Start in Le Mans gegeben.

Doch die Rennstrecke war keineswegs die erste Bühne, auf dem das „Kunstauto“, wie es damals noch genannt wurde, zu bewundern war. Seine Premiere feierte es am 30. Mai 1975 im Musée des Arts Décoratifs des Pariser

Poulain und Calder waren ein ideales Gespann für dieses Projekt.

Louvre – und war damit wahrscheinlich das erste Rennsportfahrzeug der Welt, das sein Debüt in einem Museum gab. Die Bedeutung des Fahrzeugs für die zeitgenössische Kunst und ihr Verhältnis zu ökonomischen Interessen erläuterte der Kurator François Mathey bei seiner Eröffnungsrede: „Die Kunst macht sich über die Industrie lustig. Die Industrie ignoriert die Kunst. Alle Versuche, die darauf abzielen, das Gegenteil zu beweisen, sind nichts als Alibis, um das Gewissen zu beruhigen.“

Aber selbst das ist schon nicht schlecht. Sich bewusst werden, dass ein solches Problem existiert und es sich nicht um dekorative oder werbliche Zwecke handelt, ist Calders Verdienst,



Premiere auf Asphalt: Das BMW Art Car von Alexander Calder in Le Mans 1975.

da er weiß, dass es nichts Ernsthafteres gibt als das Spiel und ein Rennwagen das hochentwickelteste Spielzeug derer ist, die ernst sein wollen. Wir danken Calder und wir danken Hervé Poulain, weil sie noch wissen, wie man sich amüsiert und sie uns erfreuen.“

Eine Woche später bekamen die Münchner den außergewöhnlichen Rennwagen zu sehen – im Haus der Kunst. Horst Avenarius betonte damals, welches außergewöhnliches Moment die Gäste der Vernissage beiwohnten: „Ein BMW im Haus der Kunst, wie vor Tagen im Louvre und demnächst voraussichtlich im Museum of Modern Art in New York: Das ist für BMW kein alltägliches Ereignis. Wir haben es Alexander Calder zu verdanken.“

Ein ganz neues Renn-Design

Anschließend charakterisierte Avenarius die Verbindung von BMW zu Calder: „Seine Freude an der Farbe entspricht unserer Freude am Fahren. Diese Daseinsfreude ist uns beiden gemeinsam.“

Links: Calders Auto im Haus der Kunst in München 1975.
Rechts: vor dem BMW Hochhaus.

Dahinter steht beiderseits die Überzeugung, dass ein Gegenstand nicht nur nach seinem schieren Nutzen und Gebrauchswert bemessen werden sollte, sondern darüber hinaus nach dem Lebensgenuss, den er vermittelt; nach dem Spiel (und Sport), das er ermöglicht.“ Um



eben dieses Spiel und den Sport ging es dann eine Woche später.

Der Reiz des Verbotenen

Das Auto war pünktlich im Nordwesten Frankreichs angekommen, um sich nach den Kunstkritikern nun auch der PS-starken Konkurrenz zu stellen. Angesichts der in Le Mans erwarteten Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 280 Stundenkilometer stand beim Start des Kunstautos viel auf dem Spiel. BMW hatte das Auto zwar mit einer Million D-Mark versichert, jedoch fürchtete man viel mehr um den ideellen Wert als um reale finanzielle Verluste.

Aber genau darin bestand die Anziehungskraft des Projektes, sozusagen der Reiz des Verbotenen: die Entgren-

zung des Motorsports und die der Kunst gleichermaßen – Kunst in Le Mans und Motorsport im Museum. Calder war selbst zu Gast in Le Mans und einer der meistfotografierten Männer des Wochenendes.

Beim Training zuvor hatte der CSL die Bestzeit in seiner Klasse erreicht – allerdings nicht ohne Schrecksekunden. Poulain erinnert sich, wie ihm in der Hunaudières ein Porsche rückwärts entgegengeflogen kam: „Bei 290 km/h war es unmöglich, auszuweichen, und ich fuhr in eine Wolke aus Staub, verbranntem Gummi und Kieselsteinchen und habe mysteriöserweise nichts berührt.“ Seine größte Angst galt ab diesem Moment nicht mehr sich selbst: „Meine einzige Furcht war, dass Sam Posey, der im

Rennen den Anfang machte, das Auto vor dem ersten Wechsel zu Schrott fuhr.“

Nichts davon passierte: Um 22 Uhr, nach neun Stunden Rennzeit, raste Poulain durch die Dämmerung, auf Rang 1 der Tourenwagenwertung platziert und als Fünfter im Gesamtfeld, als ein lauter Krach unter seinen Füßen die Siegesfahrt plötzlich stoppte. Die Antriebswelle war gebrochen.

The most craziest idea

Dies war das Ende der „most craziest (and most refreshing) idea of this troubled decade“, wie Ron Wakefield in „Road&Track“ damals befand, und zugleich war es der Anfang einer einzigartigen Sammlung zeitgenössischer Kunst: der BMW Art Car Collection.

Der Künstler und seine Werke: Alexander Calder mit Hervé Poulain (links hinten) und Jochen Neerpasch (rechts) vor dem BMW 3.0 CSL und einigen seiner Mobiles.





Der BMW V12 Rennsportwagen, den die amerikanische Konzeptkünstlerin Jenny Holzer 1999 gestaltete.

Die BMW Art Car Collection

In der BMW Art Car Collection, einer außergewöhnlichen Kunstsammlung, berühren sich zwei Welten – die Welt des Automobils und die Welt der Kunst. Die mittlerweile 15 Fahrzeuge, allesamt gestaltet von weltberühmten Künstlern, waren vom 23. Mai bis 10. Juni 2005 im Atrium, FIZ Projekthaus, zu sehen. Unter dem Titel „30 Jahre BMW Art Car Collection“ informierte die Ausstellung über die Schöpfer und bot eine der seltenen Gelegenheiten, alle Art Cars an einem Ort versammelt zu sehen. In Zusammenarbeit mit dem IOS-Team entstand das Konzept für die Ausstellung.

Von Gudrun Freier

Mit kräftigen Farben und geschwungenen Flächen bemalte Alexander Calder 1975 den BMW 3.0 CSL seines Freundes Hervé Poulain, Auktionator und Rennfahrer des 24-Stunden-Rennens von Le Mans. Calder verbindet auf diese Weise Kunst und Motorsport – die Idee, ein Automobil von Künstlerhand gestalten zu lassen, ist geboren.

Die Faszination der Künstler durch das Automobil ist alt. In mehr als 100 Jahren Automobilgeschichte setzten sich

Künstler aller Stilrichtungen abstrakt oder gegenständlich, kritisch oder heroisierend damit auseinander. Mit den BMW Art Cars wurde nun erstmals das Automobil selbst zum künstlerischen Objekt.

Mit dieser ungewöhnlichen Kunstsammlung machte BMW in den vergangenen 30 Jahren weltweit von sich reden. Ob in den Guggenheim Museen New York und Bilbao, im Pariser Louvre oder in Sydneys Powerhouse Museum – eine



Die Art Cars von Andy Warhol (links), der mit eigener Hand auf das Auto malte, Robert Rauschenberg (Mitte) und David Hockney (rechts).

neue Art der Begegnung zwischen Kunst und Technik war geschaffen.

Nach namhaften Pop-Art-Künstlern, wie Roy Lichtenstein und Andy Warhol, der den BMW M1 als erster Künstler selbst bemalte und das Auto gelungener fand als das Kunstwerk, gab es neue Stilrichtungen und Künstler weiterer Nationalitäten – der Österreicher Ernst Fuchs, die Australier Michael Jagamara Nelson und Ken Done oder auch der Japaner Matazo Kayama.

Es wurden nicht mehr nur Rennsportfahrzeuge bemalt, sondern auch Fahrzeuge aus dem Serienbau wie der BMW 635 CSi von Robert Rauschenberg (1986) oder der BMW Z1, den A. R. Penck 1991 als erster Deutscher künstlerisch ge-

staltete. Er zeigt mit seinen Figuren und Zeichen „Kunst auf Kunst, Kunst auf Technik – vor allem auf einem plastischen Objekt“. Für Penck war die künstlerische Gestaltung eine kreative Auseinandersetzung wie bei der Entwicklung eines Automobils. Die Kreativität der Ingenieure und Designer, beim Z1 besondere Freiheiten der Phantasie entfalten zu können, inspirierte auch Penck. Die Herausforderung für den Betrachter ist, sich auf die Zeichensprache Pencks einzulassen und die eigentlich einfachen Symbole als Chiffren zu entschlüsseln...

Jenny Holzer, amerikanische Konzeptkünstlerin, schließt 1999 den Kreis – eine Rückkehr nach Le Mans, dem Ursprungsort der BMW Art Cars. Sie

„beschreibt“ das 15. Art Car, einen BMW V12 Rennsportwagen für die BMW Art Car Collection. Als kritische Künstlerin der Gegenwart provoziert Jenny Holzer mit ihren Sprüchen die Welt des Motorsports durch überraschende Botschaften wie „MONOMANIA IS A PRE-REQUISITE OF SUCCESS“ bei spektakulären Autorennen.

Zahlreiche Mitarbeiter der BMW Group nutzten die exklusiv für sie präsentierte BMW Art Car Collection zu einem Zwischenstopp, um die berühmten Werke einmal live und aus der Nähe zu betrachten – und verbanden auf diese Weise Faszination, Innovation und Kunstgenuss. Weitere kulturelle Aktivitäten der BMW Group: www.bmwgroup.com/kultur

Wie alle anderen Art-Car-Künstler gestaltete auch der Pop-Art-Vertreter Roy Lichtenstein den BMW (vorne) in seinem unverkennbaren Stil.





Helmut Polensky – der Senkrechtstarter

Nur selten war es einem Fahrer vergönnt, einen so fulminanten Einstieg ins Renngeschehen zu erleben: erstes Rennen – erster Sieg, erste Saison – erster Meistertitel. Doch es sollten harte und entbehrungsreiche Jahre folgen, bis ein weiterer Titel, der des Europameisters, die Karriere des Helmut Polensky krönen sollte.

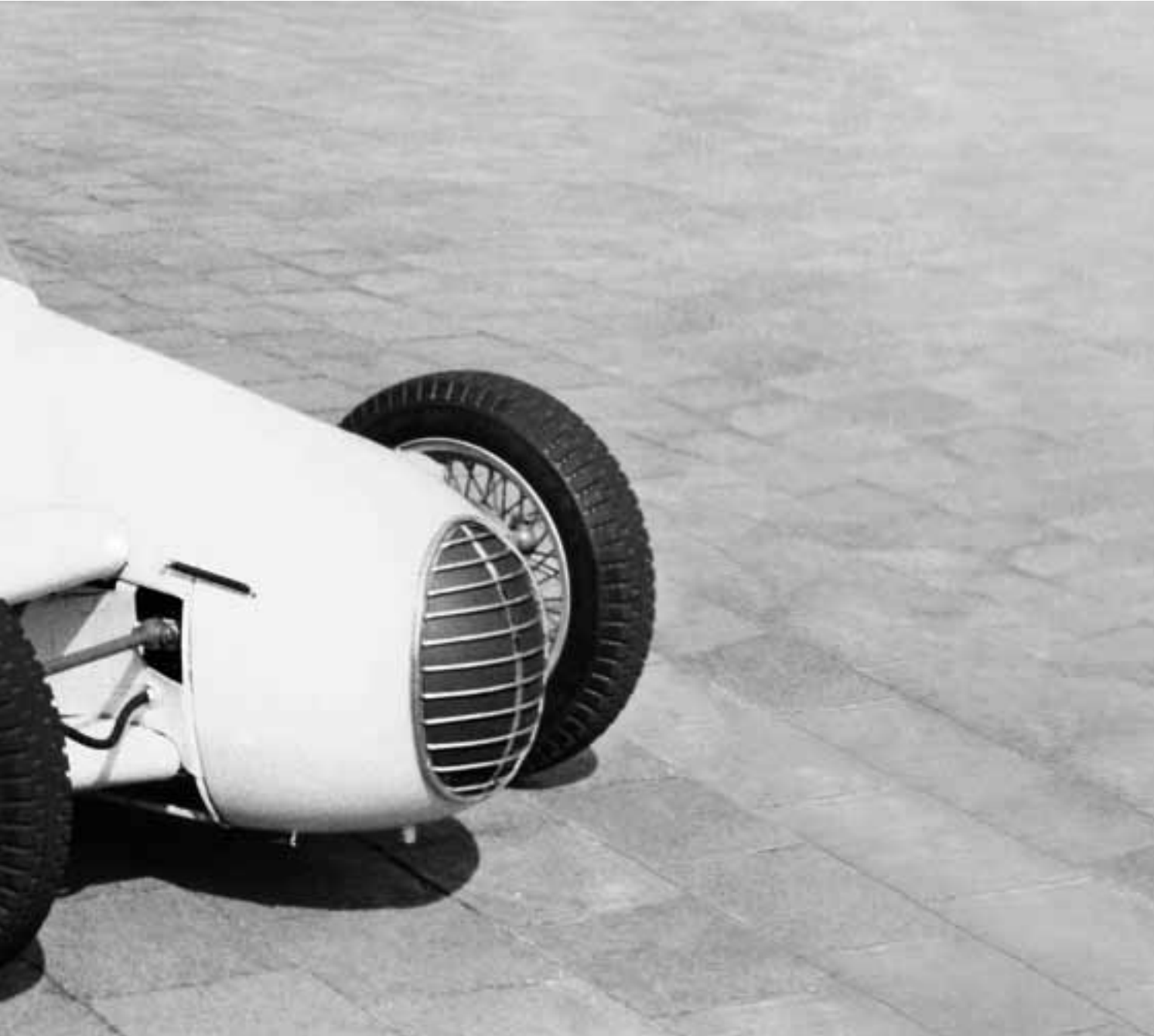
Von Hagen Nyncke

Für Helmut Polensky, den gebürtigen Berliner, war schon früh klar, dass er sich nicht dem familieneigenen Baugeschäft widmen wollte. Vielleicht war die Nähe der Avus zum elterlichen Haus in Zehlendorf mit daran schuld. Wenn dort nämlich Rennen stattfanden, verlief sich der Junge auf dem Weg zur Schule regelmäßig. Sobald er Motorrad fahren durfte, musste es schnell

gehen, und so sammelte er die ersten motorsportlichen Erfolge bei Langstrecken- und Geländeprüfungen. Eine solide kaufmännische Ausbildung erwarb er sich dann bei der Auto-Union, denn irgendetwas mit Autos wollte er machen, so viel stand fest.

Seinen gebrauchten BMW 328 kaufte er im Frühjahr 1939. Und da ihm der Sportwagen so viel Freude bereitete, beschloss

er, es auch einmal mit einem Rennen zu versuchen. In der Kundendienstabteilung des Münchner BMW Werkes wurde der Wagen wettbewerbsmäßig zurechtgemacht. Auch drei Wagen der NSKK-Mannschaft waren dort mit einem enormen finanziellen Aufwand auf den neuesten Stand gebracht worden. Bisher waren diese nur bei Veranstaltungen im Ausland



Polensky im Monopoleta Formel-3-Rennwagen.

zu sehen gewesen, in diesem Jahr sollten sie auch auf heimischem Boden Siege für die Parteiorganisation gewinnen. Erstmals gab es für die Rennsaison 1939 nämlich die Ausschreibung einer deutschen Meisterschaft für Sportwagen, und die Aussicht auf den Titel „Großdeutscher Meister“ sollte eine spürbare Belebung der deutschen Rennszene nach sich ziehen.

Erster Start – erster Sieg

Das Hamburger Stadtparkrennen im Mai war der erste Lauf zur neuen Meisterschaft. Schon im Training hatte Polensky ausgezeichnete Zeiten gefahren, doch das war weitgehend unbemerkt geblieben, schließlich kannte niemand den 23-jährigen Neu-

ling. Ansonsten waren einige erfahrene Fahrer gemeldet. Unfälle im Training hatten allerdings auch zwei der Favoriten um ihre Startchance gebracht: Dr. Fritz Werneck und Fritz Huschke von Hanstein waren zu Zuschauern degradiert.

Im Rennen selbst ließ es Polensky erst mal ruhig angehen. Erst kurz vor Schluss gab er richtig Gas und beendete sein erstes Rennen zur Verwunderung aller als Sieger. Jetzt hatte ihn der Ehrgeiz gepackt. Das folgende Eifelrennen auf dem Nürburgring konnte er leider nur als Zuschauer miterleben, da sein Motor im Training blockierte und der weiße Sportwagen daraufhin einige kleinere Fichten in der Eifel unsanft zu Boden gelegt hatte.



Polensky nach seinem ersten Sieg im BMW 328 beim Hamburger Stadtparkrennen 1939.

Links: Mit dem ersten Neumaier BMW am Großglockner. Mit dem Sieg beim Großen Bergpreis erwarb er den erstmals verliehenen Titel „Großdeutscher Meister“.
Rechts: Leichtbau à la Neumaier: das Chassis für den „Kurpfalz“.

Beim Training für das Rennen „Rund um Schotten“ im Vogelsberg fiel ihm der Wagen eines Konkurrenten besonders auf, da er die normalen BMW 328 deutlich hinter sich ließ. Es war Anton Neumaier's Eigenbau mit 328er-Motor, der nicht nur mit einer formschönen Karosserie Blicke und Kameeralinsen auf sich zog, sondern vor allem mit einer phänomenalen Straßenlage brillierte. Kurzentschlossen überredete Polensky Neumaier, den Wagen zu verkaufen, und fuhr damit im Rennen die schnellste Rundenzeit. Ein Benzinrohrbruch zwang ihn allerdings zur Aufgabe, und sein ärgster Rivale, Huschke von Hanstein, konnte den Sieg erringen.

Erste Saison – erster Titel

Das nächste Rennen fand nicht auf einer Rundstrecke statt, sondern am Berg. Der Große Bergpreis von Deutschland wurde seit dem Vorjahr am Großglockner ausgetragen. Hier war die leichte Neumaier'sche Konstruktion gegenüber den normalen BMW 328 deutlich im Vorteil. Polensky verwies alle Favoriten, einschließlich der Fahrer der NSKK-Mannschaft, erneut auf die Plätze. Dass auch die 1,5-Liter-Klasse von Hermann Kathrein auf einem Neumaier BMW gewonnen wurde, dürfte bei den Ingenieuren in München einiges Kopfschütteln verursacht haben. Polensky lag



Hochgeschwindigkeitskurs in Hockenheim starten sollte. Der Kriegsausbruch verhinderte die Austragung des letzten Rennens, und so wurde Polensky zum ersten deutschen Sportwagenmeister ernannt.

Im Jahr darauf stellte er die Weichen für seine spätere berufliche Laufbahn und kaufte die Berliner BMW Vertretung „Kurpfalz“ am Kurfürstendamm. Diese Planung erwies sich bei Kriegsende als Fehlinvestition. Polensky war vor dem Einmarsch der Roten Armee noch die Flucht geglückt. Mit einer BMW R75, im Beiwagen seine spätere Frau und im Anhänger das zum Überleben Notwendigste, hatte er sich nach Westen durchgeschlagen.

In Hamburg übernahm er später die Leitung einer Zylinderschleiferei. Sein Neumaier-Chassis hatte den Krieg, bei einem Bauern in der Scheune versteckt, gut überstanden. Jetzt brachte er es mit in den Westen und ließ darauf eine schnittige Karosserie in „Intertyp“-Bauweise bauen. Mit diesem in Erinnerung an die Berliner Jahre mit dem Namen „Kurpfalz“ versehenen Wagen fuhr er in der Rennsaison 1947 in der Sportwagenklasse bis 2.000 ccm. Nachdem er in Schotten wieder



Der schöne Rennwagen ließ ihn noch öfter im Stich, so dass er sich nach einem neuen Projekt umsah.

Mittlerweile war er nach Karlsruhe umgezogen, wo er sich nun seine eigene Zylinderschleiferei einrichtete. Von jeher war Polensky von der Konstruktion der Auto-Union-Rennwagen begeistert gewesen, und so verwundert es nicht, dass er dieses Prinzip der Heckmotor-Bauweise (heute würde man von einem Mittelmotor sprechen) in seine eigene Planung einbezog. Die für die Saison 1948 neu geschaffene Formel 2 für Rennwagen bis 2.000 ccm sollte für ihn das neue Betätigungsfeld werden. Als Antriebsquelle nahm er den Motor des BMW 328, die Vorderachse vom VW, die Hinterachse von Mercedes und montierte alles in ein selbst konstruiertes Rohrrahmen-Fahrgestell. Karosseriert wurde der Wagen als Monoposto, die Form des Wagens in Kombination mit dem Namen des Erbauers ergab die Bezeichnung „Monopol“. Nach der Überwindung der üblichen Kinderkrankheiten errang er im August 1948 beim Aachener Waldrennen seinen ersten Lorbeerkranz. Am Wochenende darauf beim Rennen in Schotten hieß es wieder einmal: „Schnellste Runde“ für Helmut Polensky – und dann verweigerte der Motor seine Mitarbeit.

Abschied vom „Monopol“

Seine alte Idee einer speziellen Stromlinienkarosserie für das schnelle Rennen in Hockenheim griff Polensky nun wieder auf und ließ dem Monopol im Frühjahr 1949 ein neues Kleid in „Vollstromlinie“ anpassen. Motorprobleme ließen im Rennen aber nur einen fünften Platz zu. Bei seinem vierten Auftritt in Schotten gelang nicht nur wiederum die schnellste Runde, sondern endlich mal der erste Platz in der Rennwagenklasse. Die folgenden Rennen brachten wieder nur mäßige Platzierungen, und es wurde deutlich, dass der Wagen dringend einer Weiterentwicklung bedurfte – doch dazu fehlte einfach das Geld. Da der



Ein eleganter Sportwagen, aber im Rennen leider erfolglos: Neumaier BMW „Kurpfalz“.

jetzt auf Platz 1 in der Meisterschaftswertung und ließ sich bei Neumaier noch ein weiteres Chassis bauen, das, mit einer Stromlinienkarosserie versehen, auf dem

eine Rekordrunde hingelegt hatte, brach ihm in voller Fahrt ein Hinterrad. Polensky konnte den Wagen zwar auf der Strecke abfangen, aber der Sieg war wieder dahin.

Motoren-Konstrukteur Richard Küchen jun. aus Ingolstadt gerade nach einem geeigneten Fahrgestell zur Erprobung seiner neu entwickelten V8-Motoren suchte, fiel es Polensky nicht allzu schwer, sich von dem Monopol zu trennen.

Es gab nämlich schon länger ganz neue Pläne. Einen großen Aufschwung hatte es in der notleidenden deutschen Rennszene gegeben, nachdem man mit den Kleinstrennwagen eine preisgünstige Klasse nicht nur für den Nachwuchs geschaffen hatte. Die Motoren bis 750 ccm von BMW oder Zündapp waren aus Wehrmachtsbeständen reichlich vorhanden, bei den Fahrgestellen konnten sich Bastler ebenso wie gestandene Ingenieure austoben. Fred Eckhardt, ein Ingenieur aus Neu-Isenburg, hatte bereits drei solcher Fahrzeuge ins Rennen geschickt, die unter den Namen LTE „Juwel“ und „Brillant“ mit Ferdi Lehder als Fahrer hervorragende Erfolge errungen hatten.

Nächster Versuch mit der Monopoletta

Polensky erwarb die Rechte an dieser Konstruktion von Eckhardt in der Absicht, eine Serie dieser kleinen Rennwagen mit 500 ccm BMW Motor für die neue Formel 3 aufzulegen. Ein Name war sofort gefunden, denn in Anlehnung an den großen Vorgänger sollten die Kleinen nun „Monopoletta“ heißen. Die Basiskonstruktion der in Polenskys Karlsruher Firma entstehenden Rennwagen blieb weitgehend unverändert. Als Motorenspezialisten konnte er Hans Meier aus München gewinnen, Bruder des legendären „Schorsch“. Die neuen, pro-



Im Monopol beim Rennen „Rund um Schotten“. Polensky fuhr zwar die schnellste Runde, musste aber mit Motorschaden aufgeben.



Ungewöhnliche Konstruktion: der BMW 328 Motor im Heck des Monopol.

fessionell gestylten Karosserien baute Hans Klenk, dessen Ruhm im Rennsport erst noch kommen sollte. Sogar ein eigener Prospekt wurde gedruckt.

In der Saison 1950 blies den deutschen Formel-3-Fahrern allerdings starker Gegenwind entgegen. Die schnellen englischen Cooper mit ihren JAP-Motoren waren trotz ihrer einfachen Bauweise den deutschen Konstruktionen meist überlegen. Dennoch konnten sich die drei gebauten Monopolettas im Renngeschehen gut behaupten und erste Preise beim Freiburger Bergrekord und beim Großen Preis auf dem Nürburgring gewinnen. Einer gesteigerten Motorleistung waren die verwendeten Motorradgetriebe aber nicht mehr gewachsen, zudem zeigte sich, dass aus den Motoren auch nicht viel mehr herauszuholen war. An eine Weiterentwicklung oder gar eine Serienfertigung war aus finanziellen Gründen nun nicht mehr zu denken.

Ein kurzes Gastspiel gab Polensky noch im gleichen Jahr bei der Targa Florio in Sizilien. Für dieses Rennen hatte Eckhardt noch einen kleinen Sportwagen mit 750er BMW Motor entworfen. Der „Fidelitas“ getaufte Wagen brachte aber auch kein Glück und streikte mit gebrochener Antriebswelle. Damit endete auch Polenskys Beziehung zu BMW Produkten.

Von Vespas und Porsches

In Zukunft sollte er sich um den Verkauf von Vespas und vor allem Produkten aus dem Hause Porsche kümmern. Die Leidenschaft für das Schnellfahren ließ ihn allerdings lange nicht los. Durch seine Beziehungen zu Porsche nahm er auch einige Male an großen Langstreckenprüfungen wie der Rallye Lüttich-Rom-Lüttich teil, die er zweimal gewinnen konnte. Beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans sah man ihn mehrmals im 550 Spyder. Der Höhepunkt war aber im Jahre 1953 erreicht, als er auf Porsche zusammen mit seinem Freund Walter Schlüter den ersten Titel eines Rallye-Europameisters gewinnen konnte.

Helmut Polensky feiert am 10. Oktober seinen 90. Geburtstag. Wir gratulieren herzlich.



Extra für das Rennen in Hockenheim wurde der Monopol mit einer Vollstromlinienkarosserie versehen. Wegen Motorproblemen reichte es aber nur für Platz 5.



Großer Preis von Deutschland (Nürburgring): Der Ausfall kam in der letzten Runde.



Eine für alles: BMW R80 G/S.

Satteln Sie die neue BMW R80 G/S. Fahren Sie hinaus in die freie Natur und lassen Sie Streß und Hektik des Alltags hinter sich. Oder gehen Sie auf Abenteuerreise – abseits von den Routen der Urlaubskarawanen, ohne Bindung an befestigte Straßen. Denn die BMW R80 G/S ist auf der Straße zuhause und abseits davon in ihrem Element. Mit attraktiver neuer Technik und einem Fahrverhalten, das nicht nur Enduros distanzliert, sondern selbst zu mancher Straßenmaschine Klassenunterschiede offenbart.

Die BMW R80 G/S ist mit 167 kg Trockengewicht das leichteste Serienmotorrad der großen Klasse. Die spielerische Leichtigkeit und ein vorbildliches Handling sind optimale Voraussetzung für problemlose Freude an einem faszinierenden

Freizeitvergnügen.

Starten Sie also in eine neue Welt des Motorradfahrens. Die BMW R80 G/S ist für erfahrene Profis ebenso wie für Fahrer am Anfang ihrer Karriere ein erlebenswertes Ereignis. Verzichteten Sie nicht darauf – machen Sie bald eine Probefahrt.

Für mehr Information schreiben Sie an BMW Motorrad GmbH, Abt. RM-M, Postfach 400360, 8000 München 45.



BMW – Freude am Fahren