

90 Jahre Marke BMW.

Bis 1914 hatten die meisten Unternehmen der deutschen Luftfahrtindustrie den Charakter von Handwerksbetrieben. Wegen der großen Nachfrage des Militärs im ersten Weltkrieg entwickelte sich die gesamte Industrie binnen kürzester Zeit zu einem wichtigen Wirtschaftszweig, in dem 1918 rund 125.000 Personen beschäftigt waren. Auch in München gab es einige Betriebe dieser neuen Zukunftsindustrie. Hierzu gehörten die 1913 gegründeten Rapp Motorenwerke, die Flugmotoren produzierten.

Der Krieg führte zu nicht für möglich gehaltenen Leistungssteigerungen bei Flugzeugen und Flugmotoren. Verantwortlich für den Fortschritt waren aber nicht nur die Ingenieure der Flugzeugfirmen, die erfolgreich an einer fortlaufenden Verbesserung der Zellen arbeiteten. Einen ebenso großen Anteil hatten die Flugmotorenkonstruktoren. Ihre Aufgabe war besonders schwierig, da sie einerseits leistungsstarke Motoren bauen sollten, dabei aber niemals das Motorgewicht außer Augen verlieren durften.

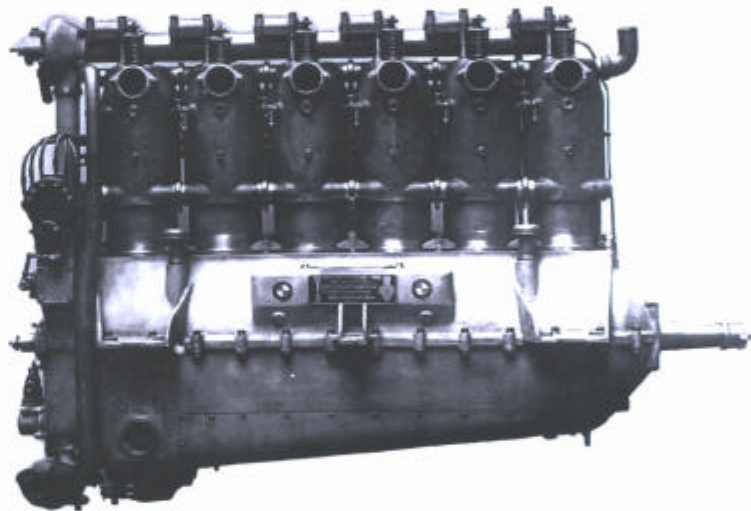


Max Friz konstruierte noch vor der Namensgebung Bayerische Motoren Werke GmbH den Flugmotor, der als BMW IIIa bekannt wurde.

Die beiden dominierenden Unternehmen im deutschen Flugmotorenbau waren Daimler und Benz. Diese beiden Firmen lieferten bis Kriegsende fast 70 % der gesamten deutschen Motorenproduktion. Die Rapp Motorenwerke nahmen weder am technischen noch am wirtschaftlichen Boom der Luftfahrt teil. Zwar konstruierte Karl Rapp eine Vielzahl von Motorentypen, aber keiner konnte die harten Prüfungen der Reichswehr bestehen. Im Jahre 1917 änderte sich dies. Der junge Ingenieur Max Friz trat zu Jahresbeginn eine Stellung als Konstrukteur in dem kleinen Münchener Unternehmen an. Friz war

on. Erst in den 1930er Jahren setzten sich Lader als Standardtechnologie im Flugmotorenbau durch.

Max Friz verfolgte ein anderes Konzept. Er wollte einen „überbemessenen und überverdichtenden“ Motor bauen. Maybach hatte bereits einen solchen Motor konzipiert, der aber wegen einiger Schwierigkeiten nicht in Serie gefertigt wurde. Gleich nach seiner Ankunft bei den Rapp Motorenwerken machte sich Friz an die Arbeit und konstruierte einen neuen Flugmotor, wobei er auf bewährte Technik zurückgriff und die wichtigsten damals bekannten Innovationen des Flugmotorenbau be-



Der Motor BMW IIIa erwies sich als das richtige Konzept bezüglich Höhenleistung und Kraftstoffverbrauch. Er trug als erstes Produkt das neue weiß-blaue Markenzeichen.

zuvor bei der renommierten Daimler-Motoren-Gesellschaft in der Motorenentwicklung tätig gewesen. Es war ihm aber nicht gelungen, sich mit seinen Ideen gegen Paul Daimler, Chefkonstrukteur und Sohn des Firmengründers, durchzusetzen. Der Konflikt bezog sich auf eines der Hauptprobleme der Luftfahrt – die Abnahme der Motorleistung mit steigender Flughöhe. Paul Daimler wollte dieses Problem durch einen Lader lösen. Im Prinzip war dies der richtige Weg. Die Technik war aber zu komplex, um sie unter hohem Zeit- und Erfolgsdruck betriebssicher zu machen. Daher ging bis Kriegsende kein Motor mit Lader in die Serienprodukti-

rücksichtigte. Während Friz an der Konstruktion seines Motors arbeitete, stand es um seinen Arbeitgeber nicht zum Besten. Die Beschaffungsstellen des Heeres planten, dass die Rapp Motorenwerke ab Jahresmitte 1917 in Lizenz Daimler und Benz Motoren fertigen sollte. Es drohte das Absinken zu einem Montagewerk.

Buchstäblich in letzter Sekunde konnte dies verhindert werden. Bei einem Besuch hochrangiger Militärs, der die Umstellung auf Daimler- bzw. Benz-Motoren vorbereiten sollte, legte man Zeichnungen des neuen Motors vor. Die Kommission war begeistert. Von einer Zurückstufung des Werkes war

keine Rede mehr und binnen weniger Tage bekam die Firma einen ersten Großauftrag. Dies alles geschah nur auf der Grundlage von Konstruktionsplänen. Kein einziges Versuchsmuster war bisher gefertigt worden. In dieser erfreulichen Situation gab es mit Karl Rapp auch einen großen Verlierer. Der Erfolg von Friz hatte den Gesellschaftern des Unternehmens deutlich vor Augen geführt, dass seine nicht zuverlässigen Motoren bisher einen Geschäftserfolg verhindert hatten. Er wurde aus der Firma gedrängt, die jetzt einen neuen Namen erhielt. Am 21. Juli 1917 wurde die Rapp Motorenwerke GmbH in Bayerische Motoren Werke GmbH umfirmiert. Erstmals trug ein Unternehmen den Namen BMW.

Das Ausscheiden von Karl Rapp ermöglichte eine grundsätzliche Neustrukturierung des Unternehmens. Franz Josef Popp wurde Generaldirektor, Max Friz Leiter der Entwicklung. Der neue Firmename BMW erforderte auch ein neues Firmenlogo. Man blieb in der Grundgestaltung nahe am bisherigen Bild. In einem schwarzen Kreis wurde der Firmename aufgeführt, im Inneren ein Symbol. Früher stand somit im Kreis „Rapp Motor“ und im Zentrum war der Kopf eines Rappens abgebildet. Nunmehr standen ab Oktober 1917 im äußeren Ring die drei Buchstaben „BMW“. In das Zentrum setzte man in Bezug zum Firmennamen die bayerischen Landesfarben weiß und blau. Erst etwa 10 Jahre später, Ende der 20er Jahre, interpretierte man dieses weiß-blaue Feld als sich drehenden Propeller.

Diese Umbenennung brachte auch dem Friz Motor seine endgültige Bezeichnung ein. Als BMW IIIa sollte er weltweit bekannt werden. Ohne ihn hätte es BMW wohl nie gegeben. Er begründete den Ruf des Unternehmens als Hersteller herausragender Motoren. Dies trug maßgeblich dazu bei, dass sich BMW in den nächsten Jahrzehnten zu einem der führenden deutschen Flugmotorenhersteller entwickeln konnte.

Christian Pierer
BMW Konzernarchiv



Bereits im Jahre 1918 wurde der 500ste BMW IIIa fertiggestellt.



In seiner Gestaltung ähnelt das BMW Logo dem früheren Rapp Zeichen. Im äußeren schwarzen Ring steht jeweils der Markenname. Im Zentrum befindet sich das Symbol, bei Rapp der Kopf eines Rappens, bei BMW die bayerischen Landesfarben weiß und blau.

