

Mobile Tradition live

Fakten und Hintergründe

Fakten

Die wichtigsten Ereignisse der kommenden Monate sowie Termine, Jubiläen und Events Seite 3-5

BMW Group Mobile Tradition

Gelebte Tradition bei der BMW Group. Ein Querschnitt aller Aktivitäten Seite 6-9

Motorradrennsport

Mit Motorrädern begann die Rennsportgeschichte der BMW Group. Große Namen und große Erfolge erinnern an die Zeit der Vorkriegsrennen Seite 10-13

BMW Cabrios

Seit es BMW Automobile gibt, gibt es auch BMW Cabrios. Eine „offene“ Reise durch die Zeit Seite 14-18



BMW und der Motorradrennsport

Seite 10

Jubiläen im Jahr 2003

| | |
|---------------|--|
| vor 85 Jahren | Serienstart für das erste BMW Produkt |
| vor 70 Jahren | BMW 132 – erster großer Sternmotor von BMW |
| vor 70 Jahren | Der erste BMW Sechszylinderwagen erscheint |
| vor 30 Jahren | BMW Konzernzentrale und BMW Museum |
| vor 20 Jahren | Der erste BMW mit Dieselmotor |

BMW „Open“ – die Historie der BMW Cabrios



BMW 3/15



BMW 335



BMW 3er

Im September 2003 wird BMW mit der Vorstellung der 6er Reihe eindrucksvoll an eine fast 75-jährige Cabrio-Tradition anknüpfen.

Mit einer Produktpalette vom Kleinwagen bis zum reinen Luxusgefährt waren Cabrios fast von Beginn an Teil der BMW Geschichte. Das erste Cabrio stellte BMW 1929 vor, ein gerade mal drei Meter langer Kleinwagen mit 750 ccm Hubraum und 15 PS – der BMW 3/15 PS, eine Lizenz des Austin Seven, des damals erfolgreichsten Kleinwagens.

Immer schneller und stärker wurden die Modelle, bis schließlich mit dem Typ 327 das erste reine Luxusmodell entstand. Die Leidenschaft der Autofreunde für Cabrios wurde nach der Kriegsunterbrechung im Jahre 1954 fortgesetzt und zieht sich über die „Topcabriolets“ der 70er-Jahre bis zu den äußerst erfolgreichen Cabrios der 3er Reihe, die mittlerweile in fünf Grundmodellen und einer schier unerschöpflichen Menge an Varianten zu haben sind.

Einen Überblick über die Geschichte der BMW Cabrios finden Sie ab Seite 14.



Liebe Freunde der BMW Group,

rechtzeitig zur größten Oldtimermesse Europas, der Techno Classica in Essen, präsentiert die BMW Group Mobile Tradition ein neues Medium: „Mobile Tradition live“. Darin werden Sie ab sofort alle drei Monate Berichte und Hintergrundinformationen aus der Historie der BMW Group, ihrer Produkte und ihrer Marken, aber auch der damit verbundenen geschichtlichen Ereignisse und Personen finden.

Damit spiegelt die BMW Group die erfreuliche Entwicklung der vergangenen Jahre wider und liefert Enthusiasten historischer Fahrzeuge und den Freunden der Konzernmarken eine weitere Plattform. Denn die vergangenen Jahre haben eines deutlich gemacht: Nicht nur für Oldtimerfans und -besitzer spielt Tradition eine wichtige Rolle – wir spüren dieses Echo auch in der breiten Bevölkerung. Seit Jahren wächst das Interesse und die Begeisterung für historische Fahrzeuge kontinuierlich. BMW kommt dabei eine besondere Rolle zu: verfügen wir doch in dieser Branche über die größte aktive Clubszene.

„Mobile Tradition live“ wird Ihnen die Geschichte lebendig machen. Über detailliert recherchierte Berichte und dokumentarisches Bildmaterial, über Restaurierungsbeispiele aus unserer umfangreichen Fahrzeugsammlung sowie Reportagen und Berichterstattung zu und von den wichtigsten Events weltweit. Welche Leistungen Ihnen die BMW Group Mobile Tradition darüber hinaus bietet, zeigen wir Ihnen zu Beginn dieses Heftes (Seite 6). In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine angenehme Reise in die Gegenwart der Historie.

Viel Freude beim Lesen,

Holger Lapp

Holger Lapp, Leiter BMW Group Mobile Tradition



Ernst Henne beim Weltrekordversuch bei Wiener Neustadt 1931.
Lesen Sie mehr darüber ab Seite 10.

Inhalt Ausgabe 01.2003

Termine, Facts, Jubiläen:

Die wichtigsten Ereignissen der kommenden Monate Seite 03

BMW Group Mobile Tradition:

Mobilität zum Anfassen, Geschichte zum Erleben Seite 06

BMW Motorräder:

BMW und der frühe Motorradrennsport Seite 10

BMW „Open“:

Die Geschichte der BMW Cabrios Seite 14

Das Unikat:

Der BMW 3200 CS Cabriolet, ein Glanzstück der Fahrzeugsammlung Seite 19

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

Termine und Veranstaltungen

April 2003

10. bis 13. April 2003 / Essen
Techno Classica

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

25. bis 28. April 2003 / Cernobbio (I)
Concorso d'Eleganza Villa d'Este

Rundfahrt historischer Automobile durch Oberitalien.

Mai 2003

22. bis 25. Mai 2003 / Brescia (I)
Mille Miglia

Rallye, Neuauflage der legendären Rennen aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Schauplatz großer BMW Erfolge.

29. Mai bis 1. Juni 2003 / Schwerin
27. Internationales Jahrestreffen

Rallye, veranstaltet vom BMW Veteranen Club e.V.

Juli 2003

3. bis 6. Juli 2003 / Montafon (A)
Silvretta Classic

Historische Alpen-Rallye durch das österreichische Gebirgsmassiv.

4. bis 6. Juli 2003 / Garmisch-Partenkirchen
3. Internationales Bikermeeting

Ausstellung und Rallye, ein Muss für Fans historischer Motorräder.

11. bis 13. Juli 2003 / Goodwood (GB)
Goodwood Festival of Speed

Ausstellung und Rennen am Ort der berühmten historischen Rennen und des neuen Rolls-Royce Werks.

Facts | Fakten | Faits | Fatti

BMW Group Mobile Tradition auf der Techno Classica

München. Es ist ein Pflichttermin, der von allen Beteiligten ausgesprochen gerne wahrgenommen wird: Die Essener Techno Classica ist der europaweit größte Treffpunkt für Klassikerfreunde. Auch 2003 wird sich die BMW Group Mobile Tradition auf 2.000 qm in der Halle 12 den Besuchern umfangreich und großzügig präsentieren. Hier die wichtigsten Themen für dieses Jahr:

Um das Motto „Bavarian Open“ herum zeigt der Stand Schmuckstücke aus der reichen Tradition der BMW Cabrios: vom BMW 3/15 Cabriolet, das aus 15 PS 75 km/h holte, bis zum ersten BMW M3 Cabrio, weit über 230 km/h schnell. Absolutes Highlight ist ein echtes Unikat: das BMW 3200 CS Cabriolet – ein Geschenk des Vorstandes der BMW AG an Herbert Quandt, den Großaktionär, der 1959 durch sein Eingreifen die Unabhängigkeit des Unternehmens sicherte. Das V8 Coupé wurde von Bertone in ein Cabriolet umgebaut. Weiterer Schwerpunkt sind drei Jubiläen: Seit 80 Jahren baut BMW Motorräder,

vor 25 Jahren wurde der BMW M1 vorgestellt, und im Jahre 1983 – also vor 20 Jahren – wurde Nelson Piquet auf dem Brabham BMW BT52 Formel-1-Weltmeister. Das erste Modell R 32 von 1923, mit Boxermotor und Kardantrieb, ist ebenso auf dem Stand wie ein neues Highlight der Sammlung: eine BMW Kompressor, gefahren zuletzt von Rennfahrerlegende John Surtees, im originalen Vorkriegszustand.

Der BMW M1 ist mit einem Serienmodell und zwei Rennversionen vertreten. Für das Formel-1-Engagement der BMW Group steht das Siegerfahrzeug der Weltmeisterschaft 1983, ein F1 Brabham BMW Turbo BT 52. Traditionell sind in der Halle der BMW Group Mobile Tradition auch wieder die Markenclubs vertreten.

Auch der kommunikative Auftritt der BMW Group Mobile Tradition wird auf der Techno Classica in neuem Gewand präsentiert. Unter www.bmwgroup.com/history ist dann eine komplett neu strukturierte Homepage zu finden.

Motorradteilekatalog 2003

Seit nunmehr 80 Jahren tragen BMW Motorräder maßgeblich zur Geschichte des Unternehmens BMW bei. Für das Jubiläumsjahr wird eine neue, erweiterte Auflage des Teilekatalogs für historische Motorräder aus den Jahren 1948 bis 1969 erscheinen.

In diese Auflage kommen zusätzlich fast 70 neue Produkte, die von Speichen in verschiedenen Größen bis hin zu Unterbrecherkontaktsätzen aller Art und von Stoßdämpfern bis zu den Tachometern für die Klassikermaschinen reichen.

Auch der neue Katalog ist wieder sehr klar strukturiert. Schön übersichtlich kann man die Teile im Layout erkennen. Sämtliche Teile können bei den BMW Händlern bestellt werden.

Der 40-seitige Motorradteilekatalog wird in zwei Sprachvarianten (Deutsch/Englisch) ab Anfang April bei jedem BMW Händler verfügbar sein. Bestellnummer ist die 01 20 5 590 032.

Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2003

Cernobbio/München. Der Concorso d'Eleganza Villa d'Este ist der einzige noch bestehende traditionelle Concours d'Elegance, der den Bogen von klassischen Traumwagen zu aktuellen Concept Cars und Prototypes schlägt.

Die Veranstalter erwarten am 26. und 27. April am Comer See in Norditalien einen fantastischen Querschnitt durch Design- und Automobil-Geschichte zwischen 1920 und 1970. Sämtliche Fahrzeuge müssen den strengen Kriterien der FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) entsprechen und werden entweder in ihrem Originalzustand oder in ori-

ginalgetreu restauriertem Zustand präsentiert.

Der Concorso, der 1929 erstmals ausgerichtet wurde, erhielt in den letzten Jahren durch gezielte Integration von Sponsoren neue Impulse. Dr. Jean-Marc Droulers, Präsident der Villa d'Este S.p.a., erläutert die Rolle der Sponsoren: „Mit der BMW Group hat die Villa d'Este S.p.a. einen Hauptsponsor, der sich perfekt in das Konzept integriert. Mit dem Image eines Premiumherstellers und mit seiner langen und hervorragenden Tradition bringt die BMW Group sich in außerordentlich positiver Weise ein.“

Drittes Internationales BMW Motorrad Bikermeeting

Garmisch-Partenkirchen. Am ersten Juli-Weekend 2003 ist es wieder so weit: das BMW Motorrad Bikermeeting lockt die Fahrer und ebenso die Fans der bayerischen Maschinen ins bayerische Oberland.

Schon das 2. Internationale BMW Motorrad Bikermeeting war mit 17.000 Motorradfahrerinnen und -fahrern ein großartiger Erfolg. Diese Veranstaltung hat sich mittlerweile als fester Termin im internationalen Bikerkalender etabliert.

BMW hat sich, auf Grund der traumhaften Lage, wieder für Garmisch-Partenkirchen entschieden. Somit haben auch Sie die Möglichkeit, die einzigartige Gastfreundschaft zu erleben.

Für Fahrer und Besucher wurde wieder ein sehr abwechslungsreiches und interessantes Programm zusammengestellt, das das 3. Internationale BMW Motorrad Bikermeeting vom 4. bis 6. Juli 2003 zu einem ganz besonderen Erlebnis machen wird. Zum 80-jährigen Jubiläum von BMW

Motorrad gibt es eine große Ausstellung mit den Highlights aus 80 Jahren BMW Motorradgeschichte sowie selbstverständlich auch wieder einen Verkauf von BMW Motorrad Fahrerausstattung inklusive eines eigens designten T-Shirts und Caps vom Bikermeeting.

Alle Fahrer historischer Fahrzeuge sind selbstverständlich herzlich eingeladen, an unserem Oldtimer-Corso teilzunehmen und so das einzigartige Flair einer tatsächlich bewegten Geschichte zusammen mit vielen gleich Gesinnten zu erleben.

Merken Sie sich diesen Termin schon jetzt vor. Buchen Sie schon heute Ihr Zimmer bei der Tourist Information, Frau Freya Hofmann, unter reservation@gapa.de oder Tel. +49 (0) 88 21-18 07 26.

Weitere Informationen hierzu finden Sie unter <http://www.bmw-motorrad.de/bikermeeting> oder rufen Sie Frau Astrid Busch unter +49 (0) 89-38 23 75 48 an.

Formel-1-Ausstellungsfahrzeuge im Einsatz

München. Ab sofort übernimmt BMW Group Mobile Tradition das Handling der Formel-1-Ausstellungsfahrzeuge von BMW Williams. Dies umfasst die gesamte Terminplanung, die Logistik, Transporte und Betreuung der Fahrzeuge durch die „Einsatzsteuerung“ der BMW Group Mobile Tradition. Diese Regelung bietet eine Reihe von Vorteilen. So kann eine bereits bestehende Organisation mit exzellenten Fachkräften und vorhandenem Transportequip-

ment genutzt werden, die ihre mehr als 20-jährige Erfahrung aus dem weltweiten Handling der Fahrzeuge der Historischen Sammlung und der BMW Art Car Sammlung schöpft. Wenn Sie also heute ein solches Fahrzeug im Fernsehstudio in einer Sportsendung, bei einer Händlerpräsentation oder einem anderen Event rund um den Globus, bei dem BMW involviert ist, stehen sehen, so kommt es aus den Händen der BMW Group Mobile Tradition.

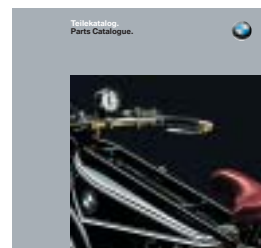
Teilekatalog jetzt auch online

Für Besitzer historischer BMW Fahrzeuge ist der Teilekatalog eine unerlässliche Hilfe bei der Restaurierung. Ab Mai 2003 gibt es ihn deshalb nun auch im Internet. Unter der Rubrik „Teilvertrieb“ der Homepage www.bmw-mobiletradition.com werden alle Ersatzteile grafisch dargestellt. Für Isetta, 1500 – 2000 CS, 1502 – 2002 tii, 2500 – 3.3 Li, 2.5 CS – 3.0 CSL, E12, E21, E23, E 24, E26 (M1) und Z1 stehen durch permanente Aktualisierung immer neueste Daten zur Verfügung. Zudem gibt es eine Auflistung der Teilenummern. Die Ersatzteile können über den BMW Handel bezogen werden. Listen der monatlichen Nachfertigung der letzten zwölf Monate sind abrufbar. Nötig ist dazu lediglich eine unkomplizierte Registrierung. Nach zwei Werktagen erfolgt die Freischaltung.

Accessoires-Katalog 2003

In diesem Jahr erscheint ein neuer, erweiterter Sammler- und Accessoires-Katalog. Zum 80-jährigen BMW Motorrad Jubiläum gibt es darin besondere, motorradbezogene Produkte: liebevoll gestaltete Miniaturen, wie die Jubiläumsedition der BMW R 32 auf Acrylsockel und die in Feinarbeit gefertigte R 90 S, einen schönen Motorrad-Knirps sowie eine Motorrad-Cap und einen handgefertigten Boxer-Schlüsselanhänger.

Außerdem gibt es 32 weitere neue Produkte zum Thema BMW Automobile. Die 19 hochwertigen Miniaturen reichen von Modellen der 02er Reihe, wie einem 2002 Baur Cabrio, zwei roten M3 E30 und einer hellgrünen Isetta mit Campinganhänger bis zum M1. Einige Modellautos sind ab Frühjahr in neuen Farbvarianten verfügbar. Vier Miniaturen aus der „Art Car Museum Edition“ werden zum ersten Mal angeboten: die Meisterstücke von Alexander Calder, Andy Warhol, Sandro Chia und Jenny Holzer. Der 120-seitige Accessoires-Katalog wird in vier Sprachen ab Anfang April 2003 verfügbar sein.



Historische Motorräder
wird nicht bestanden
Classicmotorcycles built
between 1948 and 1989.



Jubiläen der BMW Unternehmensgeschichte

vor 85 Jahren

Serienstart für das erste BMW Produkt

1917 wird in der Schleißheimer Straße 288 in München mit dem Flugmotor BMW IIIa das erste Produkt der Bayerischen Motoren Werke überhaupt entwickelt. Die Verantwortung für das Aggregat, konzipiert für die 200-PS-Klasse, trägt Max Friz. Im Mai liegen erste Konstruktionszeichnungen vor, am 17. September läuft der Motor auf dem Prüfstand.

Nach erfolgreichem Erstflug im Dezember 1917 läuft Anfang 1918 die Serienfertigung an. Seine Leistungsreserven in großen Höhen und der niedrige Kraftstoffverbrauch machen den IIIa für den Militäreinsatz im Ersten Weltkrieg interessant, bald übersteigt die Nachfrage die Produktionskapazitäten von BMW erheblich. Deshalb wird der IIIa, der vor allem in die Fokker D VII und in die Junkers-Flugzeugtypen Ju A 20 und Ju F 13 eingebaut wird, auf Weisung der Militärbehörden auch bei Opel gefertigt.

Dass das erste BMW Produkt mit einer Drei statt mit einer Eins bezeichnet wurde, lag ebenfalls am Militär: Anfang 1917 führte die „Inspektion der Fliegertruppen“ einheitliche Typenbezeichnungen für Flugmotoren ein. Die römische Ziffer kennzeichnete die Leistungsklasse. Klasse I etwa galt für Motoren von 100 bis 105 PS. Mit seinen 185 PS fiel der BMW Motor in die Kategorie III.

vor 70 Jahren

BMW 132 – erster großer Sternmotor von BMW

Nachdem BMW am 3. Januar 1928 vom US-Hersteller Pratt & Whitney Aircraft Company die Lizenz zur Fertigung luftgekühlter Sternmotoren übernommen hatte, produzierte man zunächst das Neunzylinder-Modell Pratt & Whitney Hornet fast unverändert unter dem Namen „BMW Hornet“. Bald schon begann die eigene Entwicklung: Das Ergebnis war der BMW 132, der 1933 in Serie ging. Neben primär in der zivilen Luftfahrt eingesetzten Vergaserausführungen wurden für die Luftwaffe auch Versionen mit Kraftstoff-Direkteinspritzung gefertigt. Je nach Ausführung erzielten die Motoren aus einem Hubraum von 27,7 Litern bis zu 1.200 PS. Durch den Einsatz in der Junkers Ju 52 wurde der BMW 132 zu einem der wichtigsten Flugmotoren der zivilen Luftfahrt der 30er-Jahre. Zahlreiche Pionierflüge wurden damit unternommen, am herausragendsten der erste Direktflug von Berlin nach New York mit einer Focke Wulf Fw 200 S-1 Condor am 10. August 1938 in 24 Stunden und 57 Minuten, ausgerüstet mit vier BMW 132.

vor 70 Jahren

Der erste BMW Sechszylinderwagen erscheint

Noch heute bildet der geschmeidig und kraftvoll arbeitende Sechszylinder-Reihenmotor das Kernstück der meisten BMW Automobile, vor 70 Jahren nahm diese Geschichte mit einem kleinen Wagen ihren Anfang. Nachdem Mitte 1929 das erste BMW Auto erschienen war, eine weiterentwickelte Lizenz des Austin Seven, folgte 1932 die erste weit gehende BMW Eigenkonstruktion: der Kleinwagen vom Typ 3/20 PS. Den ersten Schritt in eine höhere Klasse wagte BMW dann 1933 mit dem ersten Sechszylinderwagen

Modell 303. In kürzester Zeit hatten die BMW Konstrukteure Fritz Fiedler und Rudolf Schleicher ein völlig neues Automobil auf die Räder gestellt. Zum Preis von 3.600 Reichsmark erhielt der Kunde den kleinsten Sechszylindermotor Deutschlands, verpackt als Limousine in eine moderne Ganzstahlkarosserie oder, etwas teurer, eingebaut in attraktive offene Modelle. Nach rund einem Jahr Bauzeit und 2.300 produzierten Wagen wurde dieses 30 PS starke und 90 km/h schnelle Urmodell der BMW Sechszylinder-Tradition im Frühjahr 1934 vom stärkeren Typ 315 abgelöst.

vor 30 Jahren

BMW Konzernzentrale und BMW Museum

Ende der 60er-Jahre platzte das BMW Stammwerk in München aus allen Nähten. Durch die Expansion in den Jahren zuvor mussten immer mehr Abteilungen Büros außerhalb des Werksgeländes beziehen. Um eine räumliche Zersplitterung der BMW Organisation zu verhindern, sollte ein neues Verwaltungsgebäude die zentralen steuernden und planenden Abteilungen des Konzerns auf dem Gelände südlich des Werks zusammenführen.

Der Entwurf des Wiener Architekten Prof. Karl Schwanzer fügte einen Büroturm, den „BMW Vierzylinder“, mit einem kreisrunden Museumsbau, der „Museumsschüssel“, und einem flachen Funktionsbau zu einem charakteristischen Ensemble zusammen. Das avantgardistische „Hänge“-Hochhaus war in einem eigens entwickelten, neuartigen „Hubverfahren“ errichtet worden.

Das neue BMW Museum sollte die Geschichte des Unternehmens nicht statisch darstellen, sondern verstand sich als „Fortsetzung der Straße im umbauten Raum“, das die BMW Unternehmens- und Produktgeschichte dynamisch präsentierte.

Nach weniger als dreijähriger Bauzeit präsentierte BMW die Gebäude am 18. Mai 1973 der Öffentlichkeit und eröffnete sie mit einem feierlichen Festakt.

vor 20 Jahren

Der erste BMW mit Dieselmotor

Ein Dieselmotor und die typische BMW Dynamik – lässt sich das vereinbaren? Das fragten sich Kunden wie Mitarbeiter Mitte 1983 angesichts des Typs 524td, dem ersten BMW Automobil mit Dieselmotor. Wenig später war klar: Auch der 524td war ein echter BMW. Setzte man Diesel-Automobile allgemein mit Sparsamkeit, Langlebigkeit und Behäbigkeit gleich, so musste angesichts der Performance des 524td der letzte Punkt revidiert werden. Mit einer Beschleunigung von 0–100 km/h in weniger als 13 Sekunden und einer Spitzengeschwindigkeit von 180 km/h kam auch bei „alten“ BMW Fahrern nicht das Gefühl von Leistungsmangel auf.

Entwickelt wurde der 85 kW (115 PS) starke 2,4-Liter-Sechszylinder-Dieselmotor mit Turboaufladung im Werk der 1980 in Betrieb genommenen BMW Motoren Gesellschaft m. b. H. im österreichischen Steyr, die ab 1983 unter anderem auch diesen Motor produzierte. Der Erfolg gab BMW zum Thema Diesel Recht; schon das erste BMW Dieselmodell wurde während seiner fünfjährigen Produktionszeit in über 74.000 Exemplaren verkauft. Heute setzt BMW hochmoderne Dieselaggregate in vier Modellreihen ein.



Die erste Fahrzeugsammlung – 1967 auf dem Werksgelände eröffnet.

Die Bayerischen Motoren Werke und ihre Historie – Traditionspflege mit Leidenschaft

Die Geschichte von BMW reicht bis ins Jahr 1917 zurück. Die lückenlose Dokumentation und Aufbereitung der Unternehmens-, Marken- und Produkthistorie ist seit 1994 Aufgabe der BMW Group Mobile Tradition. Die Anfänge der Traditionspflege bei BMW reichen jedoch weiter zurück.

Schon 1930 zeigte BMW mit dem Motorrad R 32 den ersten „Oldtimer“ auf dem Pariser Salon. Der war allerdings zu diesem Zeitpunkt gerade mal sieben Jahre alt. Denn die Bayerischen Motoren Werke waren diese sieben Jahre zuvor gerade mit ihrem ersten Motorrad-Modell, eben jener R 32, auf den Markt gekommen. Bis dahin hatte man ausschließlich Flugzeugmotoren gefertigt. Dieses Geschäft war zwar sehr erfolgreich, doch in den Jahren nach dem Versailler Vertrag auch ein Markt mit erheblichen Einschränkungen.

Die R 32, jener Urahn aller BMW Motorräder, der mit 500 ccm und 8,5 PS den Fahrer auf immerhin 95 Stundenkilometer brachte, kam auch zum zehnjährigen Motorradjubiläum 1933 auf der Automobilausstellung in Berlin wieder zu Ehren und belegte den Anspruch des Unternehmens, von Anfang an Modelle zu fertigen, auf die man auch rückblickend stolz sein kann.

Aus dem Jahr 1943 stammt der erste schriftliche Verweis auf ein Werksarchiv, damals der Werbeabteilung angegliedert, worin sämtliche wichtigen technischen Informationen zu allen gefertigten Produkten gesammelt waren. Dieses Archiv war während des Krieges ausgelagert worden, um es vor der Zerstörung zu bewahren, und mittlerweile an einen anderen Besitzer übergegangen. 1947 erwarb es BMW zu einem zeitgemäßen Preis zurück: Für zwei Ster Holz wurde es wieder BMW Eigentum.

1966 feierte BMW 50-jähriges Bestehen. Nachdem das Unternehmen noch Ende der Fünfzigerjahre vor dem Aus stand, beging man, dank gut gefüllter Auftragsbücher, die Feierlichkeiten mit neuem Selbstbewusstsein. Höhepunkt war ein großer Festakt in der Münchner Oper.

Zu diesem „halben Jahrhundert BMW“ entstand die erste Unternehmenschronik mit einer umfangreichen Sammlung historischer Dokumente. Im folgenden Jahr öffnete

das Unternehmen auf dem Werksgelände seine Fahrzeugsammlung in einem Museum dem breiten Publikum. Der Umfang der Sammlung war zwar noch eher bescheiden, die Richtung war jedoch schon festgelegt: Der eigenen Historie, auf die man schon zu Beginn der Unternehmensgeschichte – sozusagen vorausschauend – mit Stolz geblickt hatte, sollte nun ein exponierter Platz eingeräumt werden. 1973 war es dann mit der offiziellen Eröffnung des BMW Museums so weit.

Seit dieser Zeit informieren sich jährlich hunderttausende Besucher über die BMW Geschichte. Das über die Jahre stetig gewachsene Interesse der BMW Enthusiasten fand drei Jahre später, im November 1976, Ausdruck in der Gründung des ersten BMW Veteranenclubs, der eng an die BMW AG angebunden wurde.

Ende der Siebzigerjahre wuchs dann das öffentliche Interesse an der Automobil- und Motorradgeschichte. Zu jener Zeit entstanden die zweibändige Unternehmensgeschichte „BMW, eine deutsche Geschichte“ von Horst Mönnich sowie die beiden umfangreichen Abhandlungen von Halwart Schrader und Stefan Knittel zur Automobil- und Motorradgeschichte von BMW.

Um das Profil der Marke zu schärfen, rückte BMW die Tradition auch intern stärker in den Mittelpunkt. Ab Mitte der Achtzigerjahre wurde die eigene Fahrzeugsammlung ausgebaut und die

Fahrzeuge wurden verstärkt – auch auf den immer hochwertigeren Veranstaltungen – national und international präsentiert. Es verfestigte sich eine duale Strategie: Neben dem BMW Museum direkt am Stammsitz etablierte sich ein „Rollendes Museum“, das mit faszinierenden Produkten Menschen in aller Welt für die Marke BMW begeisterte.

1994 wurde die Traditionspflege durch Gründung der BMW Group Mobile Tradition in der Unternehmensstruktur fest verankert.



Feier zum 50-jährigen Firmenjubiläum.

BMW Group Mobile Tradition: Mobilität zum Anfassen, Geschichte zum Erleben

Seit nunmehr neun Jahren ist die BMW Group Mobile Tradition als konzernweite Organisation für die Erhaltung und Vermittlung der unternehmensinternen Historie verantwortlich.

Im Jahr 1994 gründete BMW die BMW Group Mobile Tradition und schuf damit die strukturellen Voraussetzungen für eine vollständige, professionelle und lückenlose Integration der bedeutenden Unternehmensgeschichte in den Gesamtkonzern. Die Aufgabe der BMW Group Mobile Tradition bestand von Anfang an darin, die Geschichte nicht nur zu konservieren, sondern sie vor allem auch in der Gegenwart erlebbar zu machen und auf diese Weise lebendig zu erhalten. Im Vordergrund steht die Verantwortung für alle aktiven wie inaktiven Marken – also auch für die Marken MINI und Rolls-Royce sowie für die inaktiven Marken Triumph und Riley und die in der Marke BMW aufgegangenen Marken Dixi und Glas.

Das Motto „Mit uns läuft die Geschichte“ ist dabei durchaus wörtlich zu nehmen. Sämtliche Fahrzeuge, die sich in der beinahe lückenlosen Fahrzeugsammlung der BMW Group Mobile Tradition befinden, sind vom Fleck weg fahrbereit und nehmen als mobile Ausstellungsstücke an zahlreichen Veranstaltungen und Rundfahrten teil.

Die BMW Group Mobile Tradition hat zur Aufgabe, das Erbe des Konzerns zu pflegen. Die umfassende Betrachtung der Markengeschichte und der BMW Unternehmensgeschichte ist stets eingebunden in die aktuellen Unternehmensaktivitäten und versteht sich als lebendiger Umgang mit historischer Mobilität.

Die BMW Group Mobile Tradition kümmert sich um alle Aktivitäten und Dienstleistungen rund um die Historie des Unternehmens und der Marken des BMW Konzerns. Die BMW Group Mobile Tradition gliedert sich in die Bereiche Archiv, historische Fahrzeugsammlung, Werkstatt, Teile und Accessoires, BMW Museum sowie Kommunikationsmaßnahmen und Events.

Ein weiteres wichtiges Element ist die Steuerung der zahlreichen BMW Clubs, die durch die BMW Group Mobile Tradition mit Information, Organisation



Der Firmensitz der BMW Group Mobile Tradition in München – in direkter Nachbarschaft zum Forschungs- und Innovationszentrum von BMW.

und teilweise auch finanziell unterstützt werden.

Information und Wissen: das Archiv

Hier werden sämtliche Dokumentationen zur Unternehmens-, Marken- und Produktgeschichte, wie zum Beispiel zu allen Fahrzeugen, ihren technischen Daten, Konstruktionszeichnungen und Reparaturanleitungen gesammelt, gesichert und zur weiteren Verwendung ausgegeben: Das Archiv ist die zentrale Anlaufstelle aller internen Abteilungen, die historische Informationen jedweder Art benötigen.

Darüber hinaus ist das Archiv aber auch ein bedeutender Anlaufpunkt für Nachfragen von Journalisten, Autoren, Historikern und allen, die sich mit der Tradition der BMW Group und ihrer Produkte beschäftigen. Über eine individuelle und kostenlose Zugriffsberechtigung können Interessenten über

das Internet Recherchen im BMW Archiv durchführen. Dabei kommt fortschrittlichste Archivtechnologie zum Einsatz. Hunderttausende von verschiedenen Dokumenten, von Betriebsanleitungen über Fotos und Plakate bis hin zu Akten, Prospekten und Trophäen, stehen den Anwendern zum Abruf bereit. Unter der



Das Archiv: die zentrale Anlaufstelle für alle Dokumente zur BMW Historie.



Die Fahrzeugsammlung der BMW Group Mobile Tradition.



Zur originalgetreuen Restaurierung: der BMW Motorradteilekatalog.

Adresse www.historischesarchiv.bmw.de sind Datenbanken verfügbar, die vom Gründungsjahr 1916 bis in die 70er-Jahre reichen und die ständig um weitere Jahre ergänzt werden.

Das eigens entwickelte Archiv-IV-System (HIAS) vernetzt die Archivlandschaft und die Bestände und schafft so schnellen Zugriff auf die gesuchte Information. Eine interaktive, benutzerfreundliche Suchfunktion eröffnet dem Besucher die gesamte Bandbreite der historischen Archivmaterialien. Über Verknüpfungen lässt sich die Suche problemlos erweitern und verfeinern, ganz nach den Bedürfnissen der Nutzer. Dort finden sich nicht nur Informationen zu den einzelnen BMW Modellen, sondern auch zu Konstrukteuren und darüber hinaus Testberichte, Prospekte, Bilder, Anzeigen und vieles mehr.

Chronologie der Einzigartigkeit: die Fahrzeugsammlung

Das Kernstück der BMW Group Mobile Tradition ist die Historische Sammlung. Sie besteht aus über 400 Automobilen und 170 Motorrädern aus der Serienfertigung aller Jahrzehnte. Außerdem Motorenexponate aus Automobilen, Motorrädern und Flugzeugen. Natürlich dürfen Exponate aus der langjährigen BMW Motorsportgeschichte nicht fehlen.

Und so finden sich Teilnahme Fahrzeuge der Rallye Paris-Dakar neben historischen Rennmotorrädern der Vorkriegszeit, Tourenwagen neben Formel-1-Boliden. Sondermodelle wie die BMW Art Cars von den namhaftesten Künstlern der vergangenen 40 Jahre stehen neben Fahrzeugen aus Hollywoodfilmen und

machen im Zusammenklang den unschätzbaren Wert dieser umfangreichen und für jeden Interessierten zugänglichen Sammlung aus.

Der Name BMW Group Mobile Tradition steht für das Ziel, Tradition lebendig zu erhalten: einerseits durch die Sammlung historischer Fahrzeuge und andererseits durch originalgetreue Restaurierung. So wird der ursprüngliche Zweck der Mobilität auch für die Zukunft sichergestellt. Sämtliche Fahrzeuge der Sammlung sind fahrbereit und nehmen regelmäßig an mehreren hundert Einsätzen pro Jahr teil, vorzugsweise im stark wachsenden Freizeitmarkt der Oldtimeraktivitäten. Auf der historischen „Mille Miglia“ zum Beispiel legen

die Fahrzeuge 1.600 Kilometer durch Italien zurück.

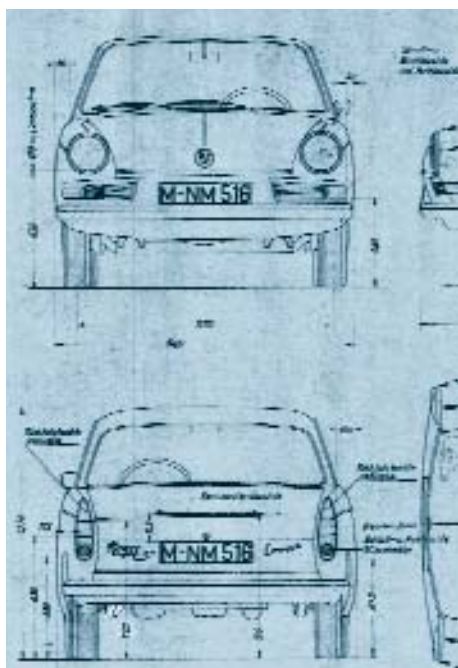
So bekommt das Ziel, Geschichte erlebbar zu machen, eine ganz reale, handfeste Bedeutung für Millionen von Zuschauern. In den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts feierte BMW große Rennerfolge auf der legendären Rennveranstaltung der Vorkriegszeit. Dieser Ruhm lebt bis heute im Beinamen des BMW 328 „Mille Miglia“ weiter, der regelmäßig an diesen Veranstaltungen teilnimmt.

Service nonstop: Teile und Accessoires

Damit die Tradition lebendig erhalten bleibt und die historischen BMW Fahrzeuge weltweit mobil bleiben, garantiert die BMW Group Mobile Tradition eine umfangreiche Teileversorgung für eine originalgetreue Restaurierung der BMW Oldtimer. 15 Jahre nach dem Auslaufen der Serienproduktion versorgt BMW Group Mobile Tradition die Besitzer historischer Fahrzeuge mit sämtlichen Ersatzteilen. Insgesamt sind das mehrere zehntausend Teilepositionen.

BMW berät Händler und Besitzer und steuert die gesamte Distribution und Logistik. In der Werkstatt der BMW Group Mobile Tradition arbeitet ein Team hoch spezialisierter Mechaniker an der Instandhaltung und Wiederherstellung sämtlicher Fahrzeuge der Historischen Sammlung.

Zusätzlich erhalten die Freunde der Marke BMW Hilfe und Informationen zu ihrem Fahrzeug aus erster Hand: BMW stellt originalgetreue Reparaturanleitungen für den weltweiten Bestand an



Maßzeichnung des BMW 700 aus dem Archiv.

225.000 Autos und 120.000 Motorrädern zur Verfügung.

Sämtliche Informationen sind selbstverständlich in zeitgemäßer Form digital verfügbar und können über elektronische sowie gedruckte Kataloge schnell und einfach gefunden werden. Die Experten der BMW Group Mobile Tradition konzipieren auch das umfangreiche Angebot an Accessoires, die den speziellen Bedürfnissen der Oldtimerfahrer entsprechen.

Eine Reise durch die Zeit: das BMW Museum

Das BMW Museum wurde 1973 eröffnet. Seit dieser Zeit nahmen Millionen von Besuchern an diesem „Rundgang“ durch die BMW Geschichte teil. Die Ausstellung „Zeithorizont“ spannt den geschichtlichen Bogen von den Anfängen des 20. Jahrhunderts bis in die Gegenwart und sogar die Zukunft der Marke BMW und zeigt die Eingebundenheit des Unternehmens BMW in soziale und gesellschaftliche Zusammenhänge. Das BMW Museum war eines der ersten Museen dieser Art und genießt heute weltweit hohes Ansehen – auch auf Grund der Vision des Architekten, der damit einen anerkannten städtebaulichen Akzent im Norden Münchens setzte.

Sein Ziel war es, in der Endlichkeit des abgeschlossenen Raumes etwas vom unendlichen Wesen der Zeit erlebbar zu machen. Auf rund 2.000 Quadrat-



Das BMW Museum: ein architektonischer Höhepunkt im Norden Münchens.



Höhepunkt der Oldtimer-Saison: Concorso d'Eleganza Villa d'Este in Cernobbio am Comer See, 2001.

metern erschließen sich dem Besucher über eine spiralförmige Ausstellungsführung die bedeutendsten Automobile, Motorräder und Flugmotoren der Marke BMW. Eine Reihe von Zusatzinformationen über unterschiedliche Medien und wechselnde Ausstellungen zu speziellen Themen ergänzen die Darstellung der BMW Geschichte.

Die lebendige Historie: Clubs, Events und Kommunikation

Rund um die Welt finden jährlich zahlreiche Ausstellungen und Veranstaltungen zur Tradition der BMW Group, ihrer Marken, Produkte und Innovationen statt. BMW Group Mobile Tradition steuert hierzu einen bedeutenden Teil bei, denn sie macht die Tradition für die Menschen und die Freunde der Marke BMW erlebbar.

Das starke Wachstum der Oldtimer-szene in den vergangenen Jahren belegt das steigende Interesse der Menschen für die Tradition: sei es auf der weltgrößten Branchenausstellung, der „Techno Classica“ in Essen, bei einem Kongress des International Council, der Dachorganisation des weltweiten BMW Clubs, sei es beim „Concorso d'Eleganza Villa d'Este“ in Cernobbio am Comer See, beim „Festival of Speed“ in Goodwood oder bei einem sonstigen der zahlreichen Events.

Der typische BMW Spirit äußert sich auch in der BMW Cluborganisation, der größten weltweit in diesem Bereich. Pioniergeist, Sportlichkeit und Kreativität sind die Attribute der

Freunde der Marke BMW – und das sind immerhin über 200.000 Mitglieder in mehr als 180 Clubs rund um die ganze Welt. Die BMW Group Mobile Tradition unterstützt die Clubs bei ihren Veranstaltungen und liefert Basisinformationen über Unternehmen, Marken und Produkte durch unterschiedliche Kommunikationsmittel. Die BMW Clubmitglieder sind aktive Bewahrer der BMW Tradition und ein wichtiger Partner bei der Sammlung von Informationen zum Service- und Teilemarkt historischer Fahrzeuge.

Die BMW Group Mobile Tradition veröffentlicht drei Publikationsreihen im Umfeld der BMW Tradition: „BMW Dimensionen“, „BMW Profile“ und „BMW Porträts“. Im Jahr 2003 erscheinen das Porträt von „Paul Rosche: Ein genialer Motorenkonstrukteur. Geschichten zur Geschichte“ sowie eine Neuauflage des Profilebands „BMW Coupés. Tradition der Eleganz“.



Perfekte Betreuung: Einsatzsteuerung bei den Veranstaltungen der BMW Group Mobile Tradition.



Motorsport als Wettbewerbsfaktor

Weltrekorde und Gesamtsiege: BMW und der Motorradrennsport

Motorsport kostet Geld – das war in den Zwanzigerjahren nicht anders als heute, wo die enormen Budgets der Formel-1-Teams in der breiten Öffentlichkeit diskutiert werden. Da Unternehmen profitorientiert arbeiten, stellt sich die Frage, warum eine Firma wie die Bayerischen Motoren Werke bereits in den Zwanziger- und Dreißigerjahren des vergangenen Jahrhunderts personelle und finanzielle Mittel für den Rennsport aufwandte.

von Fred Jakobs

Die Bayerischen Motoren Werke betraten den deutschen Motorradmarkt relativ spät: Als BMW im Herbst 1923 mit der R 32 sein erstes Modell vorstellte, hatten in Deutschland bereits hunderte von Motorradfabriken die Produktion aufgenommen. Zahlreiche ausländische Fabrikate wurden zudem seit den 1910er-Jahren nach Deutschland importiert.

BMW hatte sich zwar zuvor als Flugmotorenhersteller einen guten Namen gemacht, aber nach dem Versailler Vertrag war das Stammgeschäft weggebrochen. Deshalb war es für den Neuling notwendig, auch als Motorradmarke schnell einer breiten Öffentlichkeit be-

kannt zu werden und das Publikum mit seinen Produkten zu überzeugen.

Doch wie konnte man zu Beginn der Zwanzigerjahre die Öffentlichkeit erreichen? Radio und Fernsehen hatten ihren Siegeszug noch nicht angetreten und die Tagespresse, die heute Automobil und Motorrad ganze Beilagen widmet, kannte damals die Kraftfahrtindustrie außerhalb des Sportteils lediglich als willkommene Werbekunden für Kleinanzeigen.

„Trotz Jugend auffallend schnell“

Das Angebot an Fachpresse war ebenfalls noch gering. Aber auch in den wenigen Fachpublikationen wurden Fahrzeuge kei-

nen Tests im heutigen Sinne unterzogen. Vielfach gab es nur kurze, subjektive Beschreibungen, die viele Fragen offen ließen. So schrieb die Zeitschrift „Der Motorwagen“ zur Premiere der R 32 auf der Berliner Automobilausstellung 1923: „... endlich der Gipfelpunkt der Motorradausstellung, die neue B.M.W. Maschine mit quer zur Fahrtrichtung gestellten Zylindern, eine trotz ihrer Jugend auffallend schnelle und erfolgreiche Maschine.“

Dies war zwar ein nettes Kompliment, doch worin die Vorzüge des Motorrades lagen, blieb dem Leser verborgen, hatte doch bis dahin kein Journalist Gelegenheit gehabt, das Fahrzeug außerhalb des

Franz Bieber errang 1924 die erste Deutsche Meisterschaft für BMW.

Messestandes zu erleben, geschweige denn, es selbst zu fahren.

Nachprüfbar Aussagen über die Leistungsfähigkeit eines Produkts gaben solche Beschreibungen nicht und bis es zu direkten Vergleichstests kam, wie sie heute in den Motorradmagazinen zu finden sind, sollten noch rund 50 Jahre vergehen. Wenn also ein Kunde annähernd objektiv zwischen verschiedenen Modellen vergleichen wollte, so blieben ihm hierfür nur die Ergebnislisten der Rennwochenenden. Diese fanden sich nicht nur in den Fachmagazinen wieder, sondern hatten auch im Sportteil der Tagespresse ihren Platz. Getreu der Devise, dass das schnellste auch das beste Motorrad war, konnte der Leser diese Listen zur Urteilsfindung heranziehen.

Erfolg gleich in der ersten Saison

BMW war bereits in der ersten Rennsaison 1924 sehr erfolgreich: Mit dem Solitude-Rennen bei Stuttgart gewann das Unternehmen eine der prestigeträchtigsten Sportveranstaltungen Deutschlands und sicherte sich durch den Sieg auf dem Schleizer Dreieck erstmals den Titel des Deutschen Meisters. 240 erste Preise wurden bis Ende 1926 errungen, die für eine anhaltende Präsenz in der Presse sorgten.

Ein Glücksfall war es, wenn Rennen ausführlicher kommentiert wurden und die Fachpresse besonderen Konstruktionen erhöhte Aufmerksamkeit widmete.

Die Briten: voll des Lobes

So gewann BMW 1926 bei den Sixdays in England internationales Renommee, als der Konstrukteur Rudolf Schleicher als Privatfahrer auf seiner R 37 startete und eine Goldmedaille errang. Die britische Presse war voll des Lobes für die noch junge Motorradmarke aus Deutschland: „Wohl die interessanteste Maschine des Wettbewerbs“, begeisterte sich die Zeitschrift „Motor-Cycle“, damals die Bibel der europäischen Motorradfahrer.

Der Artikel, der mit eigens angefertigten Zeichnungen aufwändig illustriert war, schloss mit einem Fazit, wie es in der BMW Werbeabteilung nicht besser hätte formuliert werden können: „Nach den schwersten Tagen konnten wir nirgends

einen Ölspritzer entdecken, die Maschinen waren schön geräuschlos und schienen eine gewaltige Reservekraft zu besitzen. Sie sind Meilen voraus vor jeder britischen Maschine, was die Konstruktion betrifft.“

Dies war die erste nennenswerte Erwähnung der BMW Motorräder in der ausländischen Presse. Schleichers „Abenteuer“ hatte sich ausgezahlt: Der Name BMW war nun auch Motorradfreunden außerhalb Deutschlands ein Begriff.

Die Rennen: ein Sieg der Werbung

Die Hersteller selbst nutzten die Sporterfolge intensiv in ihrer Werbung: 95 Prozent der Motorradplakate aus den Jahren 1923 bis 1940, die sich im Historischen Archiv der BMW AG befinden, werben ausschließlich mit Siegen und Rekorden. Es gab aufwändig gestaltete Vordrucke mit Freiflächen, in die die aktuellen Ergebnisse – so sie denn BMW vorne sahen – bereits am Renntag im einfachen Hochdruckverfahren eingefügt wurden.

Damit waren diese Plakate allen anderen Druckmedien bezüglich Geschwindigkeit der Herstellung und Verteilung überlegen.

Wie alle anderen Hersteller und viele Zulieferer schaltete BMW auch Anzeigen mit den Erfolgen und auch die Prospekte verwiesen auf Siege, Meisterschaften und Rekorde. BMW druckte in den Zwanzigerjahren sogar gesonderte Prospekte, die ausschließlich Rennerfolge auflisteten. Gegen Ende der Zwanzigerjahre kam es dann jedoch zu einer wahren Inflation von rennsportbezogener Werbung.

Kaum ein Hersteller verzichtete auf die Erwähnung von solchen Siegen und Erfolgen, war die Veranstaltung auch noch so unbedeutend. Bezeichnend ist eine Anzeige von Sunbeam, die mit 1.000 Siegen allein im Jahr 1927 warb. Damit bekamen die Rennen eine gewisse Beliebtheit, Siege wurden eher austauschbar, da bei der Vielzahl der



Otto Ley und Karl Gall 1937 auf der Avus. Veranstaltungen ein neutraler Vergleichsmaßstab fehlte.

Europameister mit einem Sieg

Rennserien waren unbekannt – noch bis in die Dreißigerjahre hinein entschied ein einziges Rennen über die Vergabe sowohl der Deutschen als auch der Europameisterschaft. Und zumeist spielte der Heimvorteil der Fahrer eine entscheidende Rolle, wie die Geschichte der Tourist Trophy auf der Isle of Man zeigt: 1907 erstmals ausgetragen, sollte es bis 1938 dauern, ehe mit Ewald Kluge auf DKW der erste Ausländer einen Klassensieg erringen konnte. Ein Jahr später gelang schließlich Georg Meier mit seiner Kom-



Als Otto Ley und Karl Gall 1937 beim Rennen auf der Avus einen Doppelsieg feierten, waren Plakatvordrucke, die noch am Renntag ergänzt wurden, die schnellste Art der Werbung.



Ernst Henne und der erste Weltrekord für ein BMW Motorrad: Plakat aus dem Jahr 1929.

pressor BMW der erste Sieg eines Nicht-Briten in der Senior-Klasse, was gleichbedeutend war mit dem Gesamtsieg.

Um einen wirklich objektiven und fairen Vergleich zu ziehen, welches das schnellste und damit beste Motorrad der Welt war, mussten die Bedingungen also standardisiert werden.

Der erste Standard: Weltrekord

Sie mussten in jedem Land Europas Gültigkeit haben, ebenso in Übersee. Weltrekordfahrten, wenn sie nach den Bedingungen der FICM, der Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes, ausgetragen wurden, setzten einen solchen allgemeingültigen Vergleichsmaßstab.

Zwar gab es zahlreiche Klassen und Dauerrekorde, die Krone aber war der

ren. Die Zeitnahme war unbestechlich und ließ keine Ausreden mehr zu.

Im September 1929 ging Ernst Henne erstmals für BMW auf die Jagd nach dem Rekord. Auf der Ingolstädter Landstraße erreichte er eine Geschwindigkeit von 216,750 km/h, womit er die bisherige Bestleistung um rund 9 Stundenkilometer übertroffen hatte.

Von nun an hatte BMW einen griffigen Slogan, der sich vortrefflich in der Werbung verwenden ließ: „Das schnellste Motorrad der Welt“ schmückte Plakate, Anzeigen und Prospekte an prominenter Stelle. Der Werbewirkung bewusst, setzte BMW alles daran, den Titel zu verteidigen beziehungsweise so schnell wie möglich zurückzuerobern, denn ein Slogan

rad, das darüber hinaus auch noch als erstes die Ziellinie überfuhr, war technisch ausgereift und der Konkurrenz überlegen. Unter diesen Prämissen hatte sich BMW 1937 an die Spitze des Motorradbaus gesetzt: Mit dem Gewinn der Sixdays besaß BMW das zuverlässigste, mit Ernst Hennes Weltrekorden das schnellste und ab 1938 mit dem Gewinn der erstmals über eine ganze Saison ausgetragenen Europameisterschaft durch Georg Meier auch das beste Rennmotorrad der Welt.

Rennen als technisches Testfeld

Ein Unternehmen konnte jedoch nicht nur durch einen Imagegewinn vom Rennsport profitieren. Mitentscheidend für die Motorsportaktivitäten eines Werks war der Technologietransfer vom Rennsport in die Serie und damit die Weiterentwicklung der eigenen Produkte. Tech-

Die Spitze des Motorradbaus: 1937 besaß schnellste und außerdem auch das beste

nische Neuerungen legten ihre Bewährungsprobe in der Regel im Rennsport ab, wo man den Fortschritt direkt mit den Produkten und Detaillösungen der Konkurrenz vergleichen konnte. Bei BMW begann diese Vorgehensweise schon beim ersten Modell, der R 32.

Im Mai 1923, fünf Monate vor der offiziellen Vorstellung, absolvierte BMW Chefkonstrukteur Max Friz die „Fahrt durch Bayerns Berge“ strafpunktfrei und stellte damit die Zuverlässigkeit des Produkts unter Beweis. In den Folgejahren wurden dann zahlreiche Detaillösungen im Rennsport auf Herz und Nieren geprüft, am bedeutendsten ist sicherlich die weltweit erste hydraulisch gedämpfte Telegabel, die bei den Modellen R 12 und R 17 in die Serie übernommen wurde.

Der Konstrukteur siegt selbst

Die Fahrer waren jedoch nicht immer begeistert, wenn sie technische Neuerungen erproben sollten. So weigerte sich die BMW Werksmannschaft bei den Sixdays 1936, die von Alexander von Falkenhausen entwickelte Geradweg-Hinterradfederung im Renneinsatz zu erproben, da sie eine Verschlechterung des Fahrverhaltens befürchtete. BMW Rennleiter Rudolf Schleicher, der der Entwicklung der Hinterradfederung selbst skeptisch gegenüberstand, beschied daraufhin von Falkenhaus-



Auch auf den wichtigsten Produktmessen – hier der Pariser Salon von 1930 – stand das schnellste Motorrad der Welt im Mittelpunkt.



Zeitmessung beim Rekord Hennes.

„absolute“ Weltrekord: Um bei diesen Fahrten äußere Einflüsse wie Gefälle oder Rückenwind auszuschließen, galt es, eine Strecke von einem Kilometer innerhalb einer bestimmten Zeitspanne in beiden Richtungen jeweils einmal zu durchfah-

ren. „Zweitschnellstes Motorrad der Welt“ war für die Werbung kaum geeignet.

Mit dem Engagement im Rennsport schuf ein Unternehmen Vertrauen in seine Produkte: Ein Motorrad, das ein Rennen zu Ende fuhr, war zuverlässig. Ein Motor-



Rennleiter Rudolf Schleicher mit der von ihm konstruierten BMW R 37.



Härteste Erprobung im Gelände: Josef Forstner mit der neuen Hinterradfederung bei den Sixdays 1937.



Selbstverständlich wurde auch mit Georg Meiers Sieg bei der Senior TT gewonnen.

sen kurz und knapp, dass dieser selbst mit dem neuen Modell an den Start gehen soll-

nisse technischer Spitzenleistung“, verwies BMW 1938 in einer Anzeige stolz auf die Vorreiterrolle des Rennsports bei der Serienentwicklung.

Motorradindustrie in den Fünfzigerjahren zeigt, dass auch sportlich engagierte und erfolgreiche Marken wie NSU und DKW in der Versenkung verschwanden, während die englischen Triumph-Motorräder auf dem Markt sehr erfolgreich blieben, obwohl das Werk kaum in den Rennsport investierte und dieses Feld Privatfahrern überließ.

BMW das zuverlässigste, das Rennmotorrad der Welt.

te, schließlich habe er es ja konstruiert. Nach der Veranstaltung, die er mit dem Gewinn der Goldmedaille abschloss, sagte von Falkenhausen zur Presse, er habe „noch nie eine so gemütliche Fahrt gehabt und keinen harten Stoß bekommen“.

Das überzeugte auch den Rest der Mannschaft und BMW rüstete daraufhin für die folgende Saison alle Gelände- und Straßenrennmaschinen der Werksfahrer sowie Ernst Hennes Weltrekordmotorrad mit Hinterradfederung aus. Als die Federung dann 1938 in die Serie übernommen wurde, sprach der Prospekt von „... mehrjähriger, gewissenhafter Erprobung auf den großen Geländeprüfungen und Rennveranstaltungen im In- und Auslande ...“.

Technik wie beim Rennfahrer

Ernst Hennes letzter Weltrekord, fünf Große Preise, die Deutsche Meisterschaft und der Gewinn der Silbervase 1937 werden im gleichen Atemzug als „... Zeugen der wesentlich verbesserten Straßenlage durch das gefederte Hinterrad ...“ aufgeführt. Der Kunde durfte sich privilegiert fühlen – schließlich hatte seine BMW die gleichen Innovationen, die das Unternehmen in den Rennmaschinen der besten Fahrer jener Zeit einbaute. Entsprechend war auch die Kommunikation: „In großen Rennen erprobt, im täglichen Gebrauch bewährt, sind alle BMW Krafträder Zeug-

Fundament des heutigen Image

Ob die Entwicklung des Motorradbaus bei BMW ohne aktive Beteiligung am Rennsport anders verlaufen wäre, darüber ist müßig zu spekulieren. Ebenso lässt sich heute kaum noch nachvollziehen, in welchem Maße die Rennsporterfolge den damaligen Motorradmarkt beeinflussten. Gerade der Niedergang der deutschen

Unbestritten ist aber, dass die Rennsporterfolge der Zwanziger- und Dreißigerjahre das Fundament für das sportliche und zuverlässige Image der heutigen Marke BMW legten.

| Herausragende Siege der frühen BMW Motorradgeschichte | | | |
|---|-----------------------------------|--|------------------------|
| Jahr | Fahrer | Anlass | Maschine/Klasse |
| 1924 | Rudi Reich | Gesamtsieg auf der Solitude | BMW R 37 |
| 1924 | Franz Bieber | Erstmaliger Gewinn der Deutschen Meisterschaft | 500 ccm-Klasse |
| 1925 | Josef Stelzer | Erstmaliger Gewinn der Deutschen Meisterschaft | 250 ccm-Klasse |
| 1926 | Rudolf Schleicher | Goldmedaille bei der Internationalen Sechstagesfahrt in England | BMW R 37 |
| 1927 | Paul Köppen | Erster Sieg bei der Targa Florio auf Sizilien | 500 ccm BMW |
| 1929 | Ernst Henne | Erster Weltrekord in München mit 216 km/h | 750 ccm Kompressor BMW |
| 1933 | Stelzer, Henne, Mauermeier, Kraus | Erster Sieg für Deutschland bei der Internationalen Sechstagesfahrt in Wales | BMW R16 |
| 1937 | Ernst Henne | Weltrekord in Frankfurt mit 279,5 km/h | 500 ccm Kompressor BMW |
| 1938 | Georg Meier | Gewinn der Europameisterschaft | 500 ccm Kompressor BMW |
| 1939 | Georg Meier | Gewinn der Senior TT | 500 ccm Kompressor BMW |



BMW 326 Cabrio, 1936 bis 1941.

BMW „Open“ – Cabrios von BMW

Es gibt viele Arten offener Automobile – Roadster, Spider, Tourer, Phaeton und Cabrio – und viele offene Fragen: Was ist eigentlich ein Cabrio oder mit vollem Namen „Cabriolet“ oder sogar „Kabriolett“, wie man früher sagte? Simpel ausgedrückt ist ein Cabrio in der Regel ein mindestens 2+2-sitziges Automobil, bei dem das Blechdach durch ein wetterfestes Klappdach ersetzt wurde und das über feste, versenkbare Seitenscheiben verfügt. Seit den Zwanzigerjahren wird der Begriff Cabriolet oder eingedeutscht „Kabriolett“ für diese Art offener Automobile allgemein verwendet.

von Walter Zeichner

Cabrios sind immer besondere Automobile, Luxusfahrzeuge jeder Kategorie, für Autofahrer, die ihr Fahrzeug weniger nach praktischen Gesichtspunkten auswählen, sondern denen Ästhetik, Freizeitwert und Individualität einen gewissen Aufpreis wert sind.

BMW stellte sein erstes Cabrio im Herbst 1929 vor. Die Bayerischen Motoren Werke hatten damals erst vor kurzem damit begonnen, Automobile in Serie herzustellen. Mit Wirkung vom 1. Oktober

1928 war BMW Besitzer der in finanziellen Schwierigkeiten befindlichen Fahrzeugfabrik Eisenach geworden, die ihre vierrädrigen Produkte unter dem Markennamen „Dixi“ verkaufte. Ausschlaggebend für den Ankauf war ein Kleinwagen gewesen, der Dixi 3/15 PS, eine Lizenz des englischen Austin Seven, des damals erfolgreichsten Kleinwagens. Aus diesem Modell entwickelte BMW sein erstes Automobil, den BMW 3/15 PS mit damals hochmoderner, in Berlin gefertig-

ter Ganzstahlkarosserie. Dieser kleinen Limousine wurde ein „Tourenwagen“ oder „Phaeton“ zur Seite gestellt, ein völlig offener Drei- bis Viersitzer mit leichtem Notverdeck und einsteckbaren Zellon-Seitenfenstern.

Für Menschen, die gern im offenen Auto fahren, es aber vorzogen, Wind und Staub weniger direkt ausgesetzt zu sein, entwickelte BMW zusammen mit dem Karosseriewerk Ambi-Budd in Berlin-Johannisthal sein erstes Cabriolet. Ende

1929 wurde der nur gut drei Meter lange und von einem 15 PS-Vierzylindermotor von nur 750 ccm Hubvolumen angetriebene Kleinwagen angeboten.

Die Dame am Steuer: Inbegriff der Modernität in den Zwanzigern

„Es entspricht dem Wunsch der Dame, frei und luftig sich am Steuer sehen zu lassen, wenn die Sonne lacht, und geschützt und zugfrei zu fahren bei Regen und Wind ...“, hieß es blumig zum ersten BMW Cabrio im Prospekt von Anfang 1930. Die „Dame am Steuer“ war in den Zwanzigerjahren der Inbegriff von gesellschaftlicher Modernität geworden und BMW nutzte diesen Aspekt geschickt in der Werbung.

Im Sommer folgte ein zweisitziges Cabriolet desselben Typs, ebenfalls mit fest stehendem Fensterrahmen an den Seitentüren, und BMW verkaufte von beiden Varianten bis zum Produktionsende dieser ersten BMW Cabrios 1931 immerhin über 1.600 Autos.

Auf das Modell BMW 3/15 PS folgte Anfang 1932 der neue Kleinwagen BMW 3/20 PS, dessen Karosserie infolge eines Kooperationsvertrags mit der Daimler-Benz AG in deren Werk Sindelfingen hergestellt und dann in Eisenach mit dem Chassis verbunden wurde. Auch von diesem Modell gab es die Ausführung drei- bis viersitziges Cabriolet, von dem fast 500 Exemplare gebaut wurden.

1933 brachte BMW ein vollkommen neues Automobil auf den Markt, den kompakten Sechszylinderwagen vom Typ 303. Mit diesem 30 PS starken Modell hatte BMW schließlich zu seinem Stil gefunden, leichte und leistungsstarke Automobile zu bauen. Selbstverständlich wurde auch dieser Typ als Cabriolet angeboten, wobei das gefaltete Verdeck beim offenen Fahren wie ein überdimensionaler Rucksack über das Fahrzeugheck hinausragte. Bald darauf folgten die weiterentwickelten und stärker motorisierten Modelle 315 und 319, die stets auch als Cabriolets lieferbar waren.

Diese Modelle wurden auch Vier-Fenster-Cabriolets genannt, zur Unterscheidung von den gleichzeitig gebauten Sportcabriolets, die über nur zwei Seitenfenster verfügten.

Diese Modelle wurden auch Vier-Fenster-Cabriolets genannt, zur Unterscheidung von den gleichzeitig gebauten Sportcabriolets, die über nur zwei Seitenfenster verfügten.

Man nehme: ein Fahrgestell – und eine individuelle Karosserie

Im Gegensatz zu heute war es in den Zwanziger- und Dreißigerjahren gerade im Fall von Cabrios nicht ungewöhnlich, dass der Kunde lediglich ein motorisiertes Fahrgestell orderte, um sich von einer Karosseriebaufirma seiner Wahl dafür einen Aufbau anfertigen zu lassen. Firmen wie die Heinrich Gläser GmbH in Dresden,



Auszug aus einem Katalog von 1930.

Historische BMW Anzeigen



Autofahrer aus dem Jahre 1934 bestätigen: Automobile von BMW halten, was die Werbung verspricht.



Frischlucht-Vergnügen und größter Fahrgegnuss mit dem BMW 326 Cabriolet. Dies – und Bequemlichkeit – versprach die Anzeige aus dem Jahre 1936.

Wilhelm Reutter in Stuttgart, Wendler in Reutlingen oder Gustav Drauz in Heilbronn boten vor allem Karosserien für Sportcabriolets an, die in kleiner Auflage hergestellt oder gar als Einzelstück besonders modisch und exklusiv waren. Wagen mit Drauz-Aufbau führte BMW in seinen offiziellen Verkaufskatalogen und die Firma Autenrieth in Darmstadt wurde ab 1936 sozusagen zum „Hoflieferanten“ exklusiver Cabriolets für die BMW Serienproduktion.

Das Sportmodell 327: der erste reine Luxuswagen

Mit dem Zweiliter-Wagen vom Typ 326 war BMW 1936 in den Kreis der Hersteller größerer Wagen eingetreten und das dazugehörige vier- bis fünfsitzige Cabriolet geriet zu einem Modell, das sich vor der Konkurrenz in dieser Klasse (Mercedes, Audi, Adler und so weiter) nicht zu verstecken brauchte. Mit bis zu 120 Stundenkilometern konnten die Insassen nun im offenen BMW über die neuen Schnellstraßen, die Autobahnen, brausen.

Doch den ersten reinen Luxuswagen brachte BMW erst ein Jahr später mit dem Sportmodell 327, das zunächst nur als Cabriolet ausgeliefert wurde. Von

BMW Formgestaltern entworfen, entstand der äußerst elegante 2+2-Sitzer mit den großzügig geschwungenen Kotflügeln seiner bei Autenrieth gebauten Karosserie in sehr begrenzter Stückzahl.

Der Zweiliter-Sechszylinder-Reihenmotor leistete 55 PS in der Normalausführung und 80 PS im Schwestermodell BMW 327/28, das vom Hochleistungsmotor des legendären BMW 328 Roadster angetrieben wurde, wobei über 140 km/h erreichbar wurden. Diese luxuriösen Automobile, später auch als Coupés erhältlich, waren in der Tat repräsentative, sportliche Wagen für die „Crème der Gesellschaft“ und keine alltäglichen Erscheinungen im Straßenbild.

Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs stellte BMW 1939 das 3,5-Liter-Modell 335 vor, das konstruktiv auf dem Typ 326 basierte, jedoch vom damals stärksten BMW Automotor



Das Armaturenbrett des BMW 327.

mit 90 PS Leistung angetrieben wurde. Bald danach musste die Herstellung ziviler Automobile in Deutschland zu Gunsten der Kriegsproduktion eingestellt werden, so entstanden vom neuen BMW Spitzenmodell nur noch wenige hundert Exemplare, darunter zwei- und viersitzige Luxuscabriolets, die heute zu den seltens-



BMW 327 Cabrio auf Alpenfahrt in den 30er-Jahren.

ten und wertvollsten klassischen BMW Automobilen zählen.

Der erste Serienwagen nach dem Krieg: der „Barockengel“ 501

Nach 1945 war das BMW Automobilwerk in Eisenach vom Stammwerk in München abgeschnitten. Unter sowjetischer Verwaltung wurden dort schon ab 1946 wieder Autos nach BMW Muster gefertigt. In München konnte auf Grund der Produktionsverbote durch die Alliierten und die schweren Zerstörungen des BMW Werks erst Ende der Vierzigerjahre wieder ernsthaft an die Produktion von Automobilen gedacht werden.

Auf der IAA 1951 in Frankfurt zeigte BMW mit dem Typ 501 sein erstes Serienautomobil aus München, die Produktion setzte ab Dezember 1952 ein. Dieser repräsentative, „schwere“ Wagen mit den üppigen Formen, vom Volksmund bald „Barockengel“ getauft, ruhte noch auf



BMW 502 Cabrio: Empfang der Eigernordwand-Bezwinger in München in den 50er-Jahren.



Klein- und Kleinstwagen à la BMW Isetta, Glas Goggomobil und Messerschmitt Kabinenroller waren die Verkaufsschlager der damaligen Zeit, die großen BMW Cabriolets blieben erlesene Liebhaberstücke, von denen insgesamt weniger als 100 Exemplare entstanden. Nur ein Jahr waren deshalb die BMW 501 und 502 Cabriolets im Angebot.

Ab 1956 offerierte BMW mit dem Sportcabriolet vom Typ 503 ein noch exklusiveres und mit fast 30.000 D-Mark weit teureres Fahrzeug. Der unter dem Einfluss des BMW 507 Designers Albrecht Graf Goertz entstandene 503 wurde als Cabriolet mit Aluminiumkarosserie und auf Knopfdruck versenkbaren Scheiben und Verdeck in nur 139 Exemplaren gefertigt. BMW verdiente mit diesen Luxuscabriolets natürlich kein Geld, doch das Markenprestige der Dreißigerjahre konnte weitergeführt werden.

Ganz anders ein Kuriosum der BMW Geschichte, das BMW Isetta Cabriolet. Ab 1955 nach italienischer Lizenz gebaut und von BMW weiterentwickelt, wurde die „Knutschkugel“ schnell zum Verkaufsschlager für Umsteiger vom Motorrad zum Auto. Neben einer Lieferwagen-Version



Isetta Cabriolet: Die offene Variante der „Knutschkugel“ wurde schnell zum Verkaufsschlager für die Umsteiger vom Motorrad zum Auto.

Die Rahmen-Bauweise der BMW Automobile der 30er- und 50er-Jahre schuf ideale Voraussetzungen für die verschiedensten Cabriolet-Aufbauten.

einem massiven Chassis alter Automobilbau-Tradition, beste Voraussetzung für den Aufbau einer Cabriolet-Variante. Die BMW Führung war in jener Zeit davon überzeugt, in bester Vorkriegstradition weiterhin Automobile der gehobenen Klasse zu bauen, und als die Firma Karl Baur in der Nähe von Stuttgart vorschlug, ein Luxuscabriolet zu bauen, wurde man sich noch 1954 einig, dieses Projekt zu realisieren. Auf besonderen Wunsch konnte der betuchte Kunde ab Anfang 1955 ein zwei- oder viertüriges Cabriolet auf Basis des BMW 501 oder dessen Achtzylindervariante 502 bestellen.

Ein solches BMW 502 Cabriolet kostete 1955 21.900 D-Mark, nur Daimler-Benz baute damals mit den Modellen der 300er-Serie in Deutschland noch teurere Wagen.

Die Kundschaft für die exklusiven, weit gehend in Handarbeit gebauten BMW Cabriolets war freilich zu dieser Zeit sehr dünn gesät.

wurde das Frontür Mobil ab 1957 auch mit Klappverdeck statt hinterer Panorama-scheibe als Cabrio angeboten. Von beiden Varianten entstanden nur wenige Exemplare, die heute zu den besonderen Raritäten gehören.

Größere Stückzahlen erreichte das zwischen 1961 und 1964 wieder bei Baur in Stuttgart gebaute Cabrio der Baureihe BMW 700. Die kleinen Coupés und Limousinen im Design von Michelotti und mit bewährtem Boxermotor trafen exakt in die Herzen der Kleinwagenfahrer und immerhin 2.592 Kunden ließen sich beim 2+2-sitzigen Cabrio



Publikumslieblich: BMW 700 im Design von Michelotti (1961 bis 1964).

auch vom relativ hohen Preis von 6.950 D-Mark nicht abschrecken, denn gleichzeitig konnte man auch für weniger Geld stattliche Limousinen wie zum Beispiel den Opel Rekord bekommen.

Mit der Einführung der Modelle der neuen Klasse 1961 und der zweitürigen BMW 02er Reihe 1966 begann für BMW eine Zeit der Erfolge in bisher nicht gekanntem Ausmaß; so erhöhte sich die Produktion von Automobilen zwischen 1962 und 1970 um mehr als das Dreifache.

Ab 1967: Topcabriolets und Vollcabriolets

1968 gab es auch wieder ein Cabriolet in Gestalt des BMW 1600, für dessen Karosseriebau erneut Baur in Stuttgart verantwortlich war. Besonders selten dann 1971 das BMW 2002 Vollcabriolet, das als Zwischentyp in nur 200 Exemplaren entstand, bevor im gleichen



BMW 1600 Cabrio aus dem Jahre 1968.

Jahr das 2002 Cabrio, nur noch mit festem Dachrahmen und Überrollbügel, lieferbar war.

Auch als 1975 die erste BMW 3er Reihe vorgestellt wurde, entwickelte die Firma Baur wenig später eine Cabriovariante, die in das offizielle BMW Verkaufsprogramm übernommen wurde.

Allerdings handelte es sich hierbei nicht um Cabrios im eigentlichen Sinn, sondern um Cabrio-Limousinen mit festem Dachstreben und Überrollbügel, die als „Topcabriolets“ angeboten wurden. Ebenso entwickelte Baur auch für die Nachfolge-Modellreihe BMW E 30 ein Topcabriolet.

BMW arbeitete inzwischen längst an einem vollständig im Werk produzierten Cabriolet auf der Basis der 3er Reihe. Für die höheren Fahrzeugklassen 5er und 7er wurde hingegen kein für eine wirtschaftliche Produktion ausreichender Bedarf an einer offenen Variante ermittelt.

Zur Automobilausstellung IAA in Frankfurt 1985 wurde das 3er Cabrio zunächst als Typ 325i der Öffentlichkeit vorgestellt.

Erfolgsschlager: über 140.000 verkaufte Stück 3er Cabrios

Die besonders gelungene Ästhetik des offenen Viersitzers, gepaart mit der Dynamik der BMW Sechszylinder- und später auch Vierzylindermotoren, war Garant für einen überragenden Erfolg: über 140.000 Cabrios auf Basis dieser zweiten BMW 3er Reihe wurden bis zum Produktionsende 1993 verkauft.

Einen ganz besonderen Leckerbissen bildeten darunter die 786 BMW M3 Cabrios, entwickelt von der BMW Motorsport GmbH für den besonders leistungsbewussten Fahrer.

Nach diesem Erfolg wurde die Tradition der BMW Cabrios selbstverständlich auch bei den nachfolgenden Generationen der BMW 3er Reihe fortgesetzt. Dabei entwickelte sich mittlerweile eine erstaunliche Vielfalt in Bezug auf die jeweilige Ausstattung und die Motorisierung, sodass der BMW Cabrio-Interessent heute die Qual der Wahl zwischen fünf Grundmodellen hat, deren Ausstattungs- und Individualisierungspotenzial fast jeden Wunsch realisierbar macht.



In guter Gesellschaft bei Sport und Freizeit: BMW 2002 Cabriolet.

BMW Cabrios: die ganze Vielfalt vom Klein- bis zum Luxuswagen

Von den Anfängen der BMW Automobilgeschichte bis heute reicht somit auch die Geschichte der Cabrios mit dem weiß-blauen Markenzeichen. Dabei erstaunt gerade die Vielfalt, die vom Kleinwagen über alle Zwischenstationen bis zum Luxusautomobil führt.

Im September 2003 werden die Bayerischen Motoren Werke mit der internationalen Präsentation des BMW Cabrios der neuen 6er Reihe an diese fast 75-jährige Tradition auf besonders eindrucksvolle Weise anknüpfen.

OPEN-AIR-FESTIVAL.



BMW 318i, 320i, 325i Cabrio — Z1 Roadster — M3 Cabrio.

Erfolgsfestival: Bis zum Produktionsende im Jahre 1993 wurden über 140.000 Cabrios auf Basis der zweiten BMW 3er Reihe verkauft.

BMW 3200 CS Cabriolet – das Unikat

Der BMW 3200 CS ist eines der Schmuckstücke der BMW Group Mobile Tradition. Er wurde für Herbert Quandt gefertigt und konnte 2002 wieder in den Besitz von BMW gelangen. Seine Ausstattung und die Tatsache, dass er nur einmal auf der Welt existiert, machen ihn ebenso zu einer Rarität in der Fahrzeugsammlung wie die besondere Verbindung, die der ehemalige Besitzer und das Unternehmen BMW hatten.



Das BMW 3200 CS Cabriolet: Die Einzelanfertigung für Herbert Quandt hat den Farbton „Polaris silber“. Auf Knopfdruck lassen sich die Scheiben versenken.

Der BMW vom Typ 3200 CS war das letzte der großen BMW Modelle mit Leichtmetall-V8-Motor, die in der Nachkriegszeit das Erscheinungsbild der Marke zusammen mit den Kleinwagen prägten. Nach dem 1959 in letzter Minute durch das Engagement des Großaktionärs Herbert Quandt abgewendeten Verkauf des Unternehmens hatten die Kleinwagen vom Typ BMW 700 den Bayerischen Motoren Werken endlich wieder steigende Umsätze gebracht. Neben der Entwicklung des völlig neuen Mittelklassemodells BMW 1500 leistete man sich so gleichzeitig noch einmal den Luxus eines teuren Gran Turismo Coupés als Nachfolge für den 1960 eingestellten BMW 503.

Um nicht hauseigene Kapazitäten für die Entwicklung einer neuen Karosserie binden zu müssen, wurde dieser Auftrag nach außen, an die renommierte Firma von Nuccio Bertone in Turin vergeben. Als Fahrgestell verwendete man eine modifizierte Variante des Typs 503 mit dem auf 160 PS getunten Motor des BMW 507 Roadsters.

Im September 1961 debütierte dieser BMW 3200 CS als Prototyp neben dem BMW 1500 und im Frühjahr 1962 wurden die ersten Kundenfahrzeuge in weit gehender Handarbeit fertig gestellt, wobei Bertone die Karosserien nach München lieferte. Einen der ersten Wagen wählte der BMW Vorstand aus, um ihn ihrem Großaktionär, dem „Unternehmensretter“, zum Geschenk zu machen, der für die positive Entwicklung der Bayerischen Motoren Werke hauptverantwortlich war. Doch es sollte ein ganz besonderer BMW 3200 CS werden – ein einmaliges Cabriolet.

Gebaut wurde dieses Einzelstück schließlich im Auftrag von BMW bei Carozzeria Bertone in Grugliasco bei Turin, wo auch die serienmäßigen Coupé-Karosserien entstanden. Die klassische Bauweise des BMW 3200 Coupés mit massivem Kastenrahmen erleichterte dabei die Aufgabe, dieses Einzelstück auch im Hinblick auf seine Verwindungssteifigkeit perfekt zum Cabriolet umzubauen.

Das Interieur des Wagens war in der ungewöhnlichen Farbe silbergrau gehalten, passend zum Außenlack in „Polaris silber“. Die Fenster konnten auf Knopfdruck elektrisch ver-

senkt werden, während sich das gefütterte Stoffverdeck hydraulisch öffnen ließ.

Nach der Fertigstellung der Cabriolet-Karosserie bei Bertone Anfang Dezember wurde das Einzelstück in München komplettiert und im Mai 1962 wurde der Wagen dem BMW Hauptaktionär Herbert Quandt übergeben.

Bis 1968 blieb der Wagen im Besitz der Familie Quandt und wurde in dieser Zeit rund 60.000 km weit bewegt, bevorzugt auch von Herbert Quandts Ehefrau Johanna. Nach vier Besitzerwechseln konnte die BMW Group Mobile Tradition Ende 2002 dieses Fahrzeug, das den Reiz des Unikats mit der Geschichte eines sehr prominenten Vorbesitzers auf seltene Art verbindet, für die Historische Sammlung erwerben.

Nach behutsamer Restaurierung, wobei der Schwerpunkt auf der Erhaltung der natürlichen Patina lag, wird das BMW 3200 CS Cabriolet anlässlich der Techno Classica Essen im April Besuchern und Fachpublikum präsentiert.

Herbert Quandt

Herbert Quandt gehört zu den großen Industriepersönlichkeiten der Bundesrepublik in der Nachkriegszeit. Schon der Vater war Industrieller und hinterließ den Söhnen Herbert und Harald 1954 je 50 Prozent der Quandt-Firmengruppe. Der in Pritzwalk in Brandenburg geborene Herbert Quandt kümmerte sich um Elektronik, Fahrzeuge, Düngemittel, Erdöl und Textilien und war somit in vielen Feldern engagiert. Im Laufe seines Lebens nahm er etliche Vorstandsposten und Aufsichtsratsmandate wahr, etwa bei Varta, Busch-Jaeger Dürener Metallwerke, Wintershall, im Gerling-Konzern und bei der Frankfurter Bank. Er war 20 Jahre lang Aufsichtsrat bei der Daimler-Benz AG, an der die Quandt-Gruppe 15 Prozent der Anteile hielt, bis Quandt sie 1974 für rund eine Milliarde Mark an die Regierung von Kuwait verkaufte. Herbert Quandt war Ehrenbürger der Stadt Dingolfing, Ehrendoktor der Uni Mainz, Träger des Bayerischen Verdienstordens und stellte – obwohl ihm ein angeborener Sehfehler das Lesen fast unmöglich machte – 1959 einen Weltrekord in der 3-Liter-Motorbootklasse auf.



BMW Großaktionär Herbert Quandt

