

# Mobile Tradition live

Fakten und Hintergründe

## Fakten

Die wichtigsten Ereignisse der kommenden Monate sowie Termine, Jubiläen und Events. Seite 03-06

## BMW 303

Der erste Sechszylinderwagen der BMW Geschichte eröffnete auch die Tradition der „BMW Niere“. Seite 08-11

## Teile

Ersatzteile sind für Autos wichtig, für Oldtimer aber oft schwer zu erhalten. BMW bietet Unterstützung. Seite 12-15

## Paul Rosche

Der „Motorenpapst“ gehört zu den Legenden im Bau von Rennmotoren. Ein Porträt. Seite 16-18

## Mit 12 PS nach Teheran

BMW Motorräder waren schon immer robust. Das bewiesen zwei Studenten 1956 mit ihrer Reise in den Iran. Seite 20-23



BMW 303: der Beginn einer langen Tradition.

Seite 08

## Jubiläen im Jahr 2003

vor 90 Jahren	Gründung der Rapp Motorenwerke GmbH
vor 80 Jahren	Auftritt des ersten BMW Motorrades in Berlin
vor 75 Jahren	Übernahme der Fahrzeugfabrik Eisenach
vor 30 Jahren	Eröffnung des neuen BMW Werks Dingolfing
vor 25 Jahren	Produktionsstart des BMW M1
vor 20 Jahren	Gewinn der Formel-1-Weltmeisterschaft



Etappen der Reise in den Iran 1956.

## 1956: Mit 12 PS nach Teheran

In den 50er Jahren war eine Fahrt von Deutschland nach Persien geradezu eine Weltreise – vor allem, wenn man die Motorisierung der R25/2 bedenkt, die zwei Studentenfreunde dazu benutzten: Ganze 12 PS mussten für den langen Weg bis Persien reichen. Und das auch noch zu zweit.

Das Vertrauen in die Maschine war groß. So groß, dass nicht einmal eine Ersatzzündkerze an Bord war. Familie und Freunde von Hans Winter und Koorosh Eghbal konnten nur den Kopf schütteln über so viel Wagemut. Ziel war die Familie Eghbals in Mesched im Iran. Eine gewaltige Herausforderung für Mensch und Maschine. Doch außer einigen Kleinigkeiten, die vor Ort – auf oft recht improvisierte Weise – behoben wurden, zeigte die Maschine extreme Standfestigkeit.

Winters Rückreise, auf der er noch die Sehenswürdigkeiten Südeuropas betrachtete, war mit über 9.000 Kilometern anderthalbmal so lang wie die Hinfahrt. Er schaffte sie in knapp drei Wochen. Bei der Ankunft zeigte der Kilometerzähler 15.500 Kilometer mehr an als zu Beginn der abenteuerlichen Fahrt.



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

zugegeben – als die erste Ausgabe von Mobile Tradition live druckfrisch auf unseren Tischen lag, waren wir ein bisschen stolz. Und hofften auf ein wenig Lob von Ihnen. Doch mit einer so positiven Resonanz haben wir nicht gerechnet. Umso größer ist unser Einsatz, um Mobile Tradition live weiter voranzutreiben.

Das letzte Quartal war sehr ereignisreich. Vor allem die Techno Classica, die größte Oldtimermesse Europas, ließ die Herzen der Fans wieder einmal höher schlagen. Auf dem Stand der BMW Group Mobile Tradition gab es viel von dem zu sehen, was die Faszination des Themas für die Freunde der Marken ausmacht. Für uns stand vor allem der Dialog mit Ihnen im Mittelpunkt. In zahlreichen Talkrunden wurden die zentralen Themen rund um die Traditionspflege diskutiert und besprochen. Dabei genoss das Thema Teileversorgung eine besondere Aufmerksamkeit, schließlich ist die Teileversorgung einer der wesentlichen Bestandteile der modernen Oldtimer-Kultur und ein Tätigkeitsbereich, in dem die BMW Group Mobile Tradition sehr engagiert ist. Aus eigener Erfahrung mit der Pflege unserer Fahrzeugsammlung können wir nur zu gut beurteilen, wie entscheidend der Spaß an der Tradition von Know-how und Versorgung rund um das Thema Teile geprägt ist. Grund genug also, Ihnen dieses Thema ab Seite 12 als Schwerpunkt in dieser Ausgabe von Mobile Tradition live zu präsentieren.

Auch für unsere Motorradfreunde haben wir einen besonderen Beitrag: den Bericht über die abenteuerliche Reise mit einer BMW R 25/2 aus den 50ern von Deutschland bis in den Iran. Sie dürfen gespannt sein!

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



Der erste PKW-Sechszylindermotor von BMW: eingebaut in den BMW 303.

## Inhalt Ausgabe 02.2003

### Termine, Fakten und Jubiläen:

News und Ereignisse, die sie nicht versäumen sollten Seite 03

---

### Der Schienenzepplin:

Rekordfahrt mit Flugmotorenteknik von BMW Seite 07

---

### BMW 303:

Der erste Sechszylinderwagen von BMW Seite 08

---

### Von Isetta bis Z1:

Teilevertrieb und Service von BMW Group Mobile Tradition Seite 12

---

### Paul Rosche:

Motorenpapst und bodenständiger Bayer Seite 16

---

### Mit 12 PS nach Teheran:

1956 reisten zwei Deutsche mit einer BMW R25/2 nach Persien Seite 20

---

## 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](http://www.bmw-mobiletradition.com)  
Konzept/Realisierung: von Quadt & Company

## Termine und Veranstaltungen

Juli 2003

August 2003

September 2003

3. bis 6. Juli 2003 /

Montafon (A)

Silvretta Classic

Historische Alpen-Rallye durch das österreichische Gebirgsmassiv.

4. bis 6. Juli 2003 /

Garmisch-

Partenkirchen (D)

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.

19. bis 27. Juli 2003 /

Deutschland (D)

2.000 km durch  
Deutschland

Traditionsreiche Rundfahrt historischer Fahrzeuge.

13. bis 17. August 2003 /

Zwickau-Dresden (D)

1. Sachsen Classic

Oldtimer-Rallye durch Sachsen, zu der rund 150 klassische Fahrzeuge erwartet werden.

4. bis 7. September

2003 / La Roche (B)

41. Jahrestreffen des  
BMW Club Europa

## Facts | Fakten | Faits | Fatti

### Mille Miglia 2003

**Brescia.** Seriensieger BMW trat bei der diesjährigen Auflage der Mille Miglia mit königlicher Unterstützung an: König Carl Gustav von Schweden steuerte einen BMW 328 Mille Miglia Touring beim Klassiker von Brescia über Ferrara und Rom wieder nach Brescia. Das traditionsreiche Rennen, das vor 76 Jahren zum ersten Mal gefahren wurde, führt durch die herrlichen Landschaften Nord- und Mittelitaliens und lockt hunderttausende von Zuschauern an die Strecke. Teilnehmen können Fahrzeugtypen, die zwischen 1927 und 1957 mindestens einmal während der klassischen Mille Miglia gefahren wurden. Sie fand dieses Jahr vom 22. bis 25. Mai statt. Im letzten Jahr fuhren 370 Automobile die Mille Miglia.

Neben König Carl Gustav von Schweden mit Co-Pilot Prinz Leopold von Bayern waren insgesamt 21 weitere BMW Teams am Start, die insgesamt neun Fahrzeuge der BMW Group Mobile Tradition und 13 private BMW fuhren. Das Gros der Teilnehmer bewegte dabei BMW 328, darunter historisch wichtige Automobile wie den

BMW 328 Mille Miglia Roadster. Absolutes Highlight war das Siegerfahrzeug der Mille Miglia 1940, das BMW 328 Mille Miglia Coupé mit Touring-Karosserie. Huschke von Hanstein fuhr mit Beifahrer Walter Bäumer diesen aerodynamischen Renner 1940 in der Rekordzeit von acht Stunden, 54 Minuten und 46 Sekunden über die 1.503 Kilometer lange Strecke und überquerte die Ziellinie in Brescia als Sieger. Neben der Riege der BMW 328 waren auch ein BMW 507, ein Veritas und sogar eine BMW Isetta im Einsatz. Ein BMW 327 Cabriolet wurde von Rockstar Gianna Nannini gesteuert. Damit bot sich den Zuschauern wieder ein spannender Querschnitt durch die Sporthistorie von BMW.

Den Gesamtsieg in der Einzelwertung errang das Team Sielecki – Hervas aus Argentinien auf Bugatti T 23 Brescia. Der Damenpokal ging an das BMW Team: Boni – Barziza auf BMW 328. Der Markenpokal wurde an Fiat vergeben, und BMW belegte in dieser Kategorie den neunten Platz. Weitere Infos unter: [www.millemiglia.it/news2003/mm2003.htm](http://www.millemiglia.it/news2003/mm2003.htm).

### Neuer Internet-Auftritt

Die BMW Group Mobile Tradition ist seit April 2003 mit einem neuen Internet-Auftritt präsent. Alle zentralen Informationen zum Thema „BMW Mobile Tradition“ können dort abgerufen werden. Sämtliche Kompetenzbereiche sowie ihre Leistungen werden vorgestellt. Im historischen Archiv zum Beispiel gelangt der Internetnutzer nicht nur zur Suchmaschine des Archivs, sondern er kann sich auch das Bestellformular für das Zertifikat historischer Fahrzeuge bequem herunterladen.

Weitere Highlights sind der Bereich „Historische Sammlung“ und das Selbstfahrerrentalprogramm. Dort erhalten Interessierte alle Informationen, die sie benötigen, um selbst einmal das Steuer eines unserer Oldtimer in den Händen zu halten.

Für die Besitzer historischer Fahrzeuge ist der Online-Teilekatalog eine unerlässliche und komfortable Hilfe bei der Ersatzteilesuche.

Klicken Sie mal vorbei!  
[www.bmw-mobiletradition.com](http://www.bmw-mobiletradition.com)  
[www.historischesarchiv.bmw.de](http://www.historischesarchiv.bmw.de)

## Review Techno Classica 2003

**München/Essen.** Die Essener „Techno Classica“, seit Jahren der wichtigste Treffpunkt der Oldtimerszene zu Saisonbeginn, war auch diesmal wieder ein voller Erfolg. Trotz allgemeiner wirtschaftlicher Krise und Irak-Krieg gewann die Messe weiter stark an Attraktivität. Selten kamen an den vier Tagen so viele Besucher. Insgesamt wurden 109.000 Fachleute und Fans gezählt.

Erheblichen Anteil am Erfolg hatte wieder der Auftritt der BMW Group Mobile Tradition. Die gemeinsam mit den Clubs der Marken BMW, Mini, Rolls-Royce, Glas, dem Veritas-Register und dem Fahrzeugmuseum Eisenach gestaltete Halle 12 wurde selbst von Wettbewerbern mit anerkennenden Worten bedacht. Der Stand der BMW Group Mobile Tradition widmete sich in einer anmutigen Berglandschaft vor allem dem Thema Cabrios und stellte darüber hinaus besonders die BMW Jubiläen „80 Jahre BMW Motorrad“, „25 Jahre BMW M1“ und „20 Jahre Formel-1-Weltmeisterschaft“ heraus.

Wie immer war auch das Thema „Teile und Service“ mit seinen sehr informativen Exponaten stark gefragt.

Ergänzt wurde der Auftritt der BMW Group Mobile Tradition durch eine Pressekonferenz in Form einer Talkrunde sowie zwei weitere Talkrunden. In der ersten diskutierten die Leiter der Traditionssparten von Daimler Chrysler, Audi, Porsche und BMW über die Bedeutung der Traditionspflege für das jeweilige Unternehmen und seine Kunden.

In der zweiten Talkrunde sprachen Vertreter von Zulieferbetrieben über die Problematik der Teileversorgung für klas-



Der Stand der BMW Group Mobile Tradition auf der Techno Classica in Essen: bayerisches Flair mitten im Ruhrgebiet.

sische Fahrzeuge. Beide Gesprächsrunden wurden nicht nur live in die Halle übertragen, sie können auch noch einige Monate im Internet unter der Web-Adresse [www.auto-managerTV.com](http://www.auto-managerTV.com) verfolgt werden.

## Goodwood Festival of Speed 2003

**Goodwood.** Das „Festival of Speed“ im südenglischen Goodwood zählt neben der Mille Miglia und dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este zu den Top-Events im Klassikkalender 2003. Zum zehnjährigen Jubiläum des Events beteiligt sich die BMW Group Mobile Tradition wieder mit einer Reihe von Pretiosen aus der Historischen Sammlung. Vom 11. bis zum 13. Juli 2003 sind BMW Motorräder sowie Sport- und Rennwagen auf der Rennstrecke im historischen Park von Goodwood House zu bestaunen – gefahren von großen Namen des Motorsports.

Das Goodwood Festival of Speed genießt einen herausragenden Ruf für die Liebhaber des Rennsports: Nur hier kann der Zuschauer 100 Jahre Rennsportgeschichte in Aktion erleben. Nach 25.000 Zuschauern im Jahr der ersten Auflage 1993 verfolgten 2002 über 130.000 Besucher die Läufe der Motorräder und Sportwagen aller Klassen und Alterskategorien, die auf der knapp 1,2 Meilen langen Piste um die beste Zeit kämpften. Im Zentrum der Aktivitäten der BMW

Group Mobile Tradition stehen für 2003 drei Jubiläen: Das Festival of Speed bietet das ideale Ambiente, um mit dem Brabham BT 52 – BMW F1, dem Weltmeisterwagen Nelson Piquets von 1983, und dem aktuellen Williams F1 BMW FW25, gefahren von Juan Pablo Montoya, 20 Jahre Formel-1-Weltmeisterschaft zu feiern.

Der Einsatz eines BMW M1 Procar zeigt die Rennsportgeschichte dieses herausragenden BMW Sportwagens auf, der vor 25 Jahren erstmals auf die Straße kam. Darüber hinaus werden zahlreiche BMW Motorräder im Einsatz sein, Beleg der achtzigjährigen Zweiradtradition des Münchner Unternehmens.

Neben den auf der Rennstrecke gefahrenen Automobilen und Motorrädern sind auch im Jahr 2003 wieder zahlreiche Ausstellungsstücke im Pavillon der BMW Group Mobile Tradition zu bestaunen. Ein Accessoires-Verkauf rundet das Angebot an die Besucher des Goodwood Festival of Speed ab. Weitere Informationen zum Event finden Sie unter [www.goodwood.co.uk](http://www.goodwood.co.uk).

## Silvretta Classica 2003

**Montafon.** Nur wenige Gebiete Europas bieten ein so eindrucksvolles Panorama für eine Oldtimer-Veranstaltung wie das Montafon. Die Silvretta Hochalpenstraße führt immerhin auf über 2.000 Meter Meereshöhe. Kurvenreiche, eindrucksvolle Bergstraßen im Wechsel mit pittoresken Alpentälern formen die großartige Szenerie für eine hervorragende Klassikveranstaltung.

Vom 3. bis 6. Juli 2003 genießen die Besitzer von rund 150 wertvollen Oldtimern diese wunderschöne Landschaft und die Gemütlichkeit des beeindruckenden Montafon. Die Strecke führt dabei in drei Tagesetappen über rund 450 Kilometer, auf denen von den Teilnehmern insgesamt 16 Wertungsprüfungen, 18 Zeitkontrollen und vier Durchfahrtskontrollen gemeistert werden müssen. Die BMW Group Mobile Tradition engagiert sich für die Silvretta Classic erneut mit einer Vielzahl klassischer Fahrzeuge aus der rund 400 Automobile umfassenden Fahrzeugsammlung, so etwa einem BMW 507 Roadster.

# Jubiläen der BMW Unternehmensgeschichte

## vor 90 Jahren

### Gründung der Rapp Motorenwerke GmbH

Im Norden des ersten Münchner Flughafens auf dem Oberwiesenfeld gründeten Karl Rapp und Julius Auspitzer am 28. Oktober 1913 die „Karl Rapp Motorenwerke GmbH“. Die neue Gesellschaft sollte auf dem Gelände der gerade liquidierten Flugwerke Deutschland GmbH „Motoren aller Art, insbesondere Explosionsmotoren für Flugzeuge und Kraftfahrzeuge“ bauen und vertreiben. Alleiniger Gesellschafter der Motorenwerke war Generalkonsul Auspitzer, operativ wurde das Unternehmen von Karl Rapp geführt.

In den Rapp Motorenwerken wurden mehrere Flugmotoren-Baumuster entworfen, die jedoch aufgrund konstruktiver Schwächen ausnahmslos erfolglos blieben. Im Juli 1917 wurden die Anlagen, Patente und das Firmengelände in die Bayerische Motoren Werke GmbH eingebracht, die Rapp Motorenwerke in der Folge aufgelöst.

## vor 80 Jahren

### Auftritt des ersten BMW Motorrads in Berlin

BMW stellte die R 32 erstmalig auf der Deutschen Automobil-Ausstellung vom 28. September bis zum 3. Oktober 1923 in Berlin vor. Diese Erkenntnis ist zwar nicht ganz neu, allerdings sorgt sie immer wieder für Verwirrung, da der Großteil der Literatur von Paris als Geburtsort der BMW Motorradgeschichte spricht. Wie dieser Paris-Mythos entzaubert wurde, gleicht einer Detektivgeschichte.

Fakt ist, dass über Jahrzehnte hinweg der Anfang Oktober stattgefundene Automobilsalon in Paris genannt wurde. Erste Quelle hierzu ist ein unveröffentlichter Text zum 20-jährigen BMW Motorradjubiläum. In einem Interview mit Rudolf Schleicher, der 1923 mit der Planung des Serienanlaufs der R 32 befasst war, erwähnte dieser, dass die R 32 in Paris vorgestellt wurde. Damit schien klar, dass die Premiere der R 32 in Paris stattgefunden haben musste – und diese Tatsache wurde daraufhin auch nicht mehr hinterfragt.

Im Vorfeld des 75-jährigen Motorradjubiläums wurde in Archiv und Bibliothek des Deutschen Museums eine umfangreiche Recherche durchgeführt. Die erste Überraschung: zahlreiche Hinweise darauf, dass die R 32 in Berlin vorgestellt wurde und diese Ausstellung bereits am 28. September ihre Pforten geöffnet hatte. Ein Blick in den Ausstellerkatalog sowie Besprechungen der Veranstaltung in der Fachpresse gaben letzte Sicherheit.

Damit stand zwar fest, dass BMW die R 32 in Berlin vorgestellt hatte, es bestand jedoch weiterhin die Möglichkeit, dass das Motorrad auch in Paris gezeigt worden war.

Im Auslieferungsbuch fand sich zwar der Hinweis, dass zwei Motorräder zunächst zur Ausstellung nach Berlin geschickt worden waren, bevor sie dann zum Verkauf an einen Berliner Händler weitergeleitet wurden. Zu Paris gab es jedoch keinen Hinweis. Recherchen der Kollegen bei BMW France ergaben ebenfalls keine Hinweise auf Paris. Leider fand sich dort, selbst in der Pariser Nationalbibliothek, kein Ausstellerkatalog mehr

zum fraglichen Pariser Salon. Dies wäre das entscheidende Mosaiksteinchen gewesen, das zur Klärung der Frage hätte beitragen können. Die Suche danach war praktisch schon aufgegeben, als die Archivare von Daimler Chrysler Classic erwähnten, sie seien im Besitz eines solchen Katalogs. Die darauf folgende Durchsicht ergab, dass BMW nicht als Aussteller gemeldet war.

Dies war der letzte Beweis, dass die R 32 über Jahrzehnte fälschlicherweise Paris statt Berlin zugeordnet worden war.

## vor 75 Jahren

### Übernahme der Fahrzeugfabrik Eisenach

1922 war die „neue“ BMW AG vom österreichischen Finanzier Camillo Castiglioni auch zur „Herstellung von Automobilen“ gegründet worden. Versuche zur Entwicklung und Produktion von Automobilen wurden jedoch in den folgenden Jahren nicht konsequent betrieben und blieben schließlich unvollendet.

Überraschend bot sich 1928 für BMW eine hervorragende Gelegenheit, durch den Kauf der Fahrzeugfabrik Eisenach, bekannt auch als „DIXI-Werke“, auf dem prosperierenden Automobilmarkt Fuß zu fassen. Die DIXI-Werke hatten erst im Jahr zuvor einen Lizenzvertrag mit der Austin Motor Company geschlossen, um den erfolgreichen Kleinwagen „Austin Seven“ für den deutschen Markt fertigen zu können. Hierfür waren die Fabrikationsanlagen auf die damals revolutionäre „Fließproduktion“ umgestellt worden. Mit dem Kaufpreis von 1 Million Reichsmark, der größte Teil davon zahlbar in Aktien, erhielt BMW also am 28. Oktober 1928 ein modernisiertes Automobilwerk, das einen attraktiven und preiswerten Kleinwagen produzierte. Ein idealer Einstieg als Automobilhersteller.

## vor 30 Jahren

### Eröffnung des neuen BMW Werks Dingolfing

Nach der Übernahme der Hans Glas GmbH in Dingolfing im Jahr 1967 verlegte die BMW AG 1968 Teile der Automobilfertigung von München ins Tochterwerk nach Niederbayern. Bald schon zeigte sich, dass die dortigen Kapazitäten zur geplanten Ausweitung der Automobilproduktion nicht ausreichen würden.

In dreijähriger Bauzeit entstand deshalb in direkter Nachbarschaft zum ersten Dingolfer Werk das zweite BMW Werk auf rund 600.000 Quadratmetern Fläche. Die offizielle Eröffnung der Fabrikationsanlagen fand am 22. November 1973 in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste statt. Seine Funktionstüchtigkeit hatte das neue Werk 2.4 zu diesem Zeitpunkt schon unter Beweis gestellt: Knapp zwei Monate zuvor hatte der BMW Produktionsvorstand Hans Koch das erste im neuen Werk gefertigte Automobil, einen roten BMW 520, in Empfang genommen.

Chronologie des Werks in Dingolfing:

02.01.1967: Übernahme der Hans Glas GmbH

01.01.1968: Komponentenfertigung für Autos und Motorräder

09.11.1970: Grundsteinlegung durch Alfons Goppel

27.09.1973: Das erste Automobil läuft vom Band

22.11.1973: Offizielle Eröffnung des Werks 2.4

## vor 25 Jahren

### Produktionsstart des BMW M1

Auf dem Autosalon in Paris zeigte BMW am 5. Oktober 1978 zum ersten Mal den neuen Hochleistungs-Sportwagen BMW M1. Unter der Leitung von Rennfahrer Jochen Neerpasch war in der noch jungen BMW Motorsport GmbH mit Hilfe mehrerer externer Partner wie Lamborghini ein Bolide entstanden, der bis heute nichts von seiner Faszination verloren hat.

Als Basisfahrzeug für den Rennsport konzipiert, konnte dieses Ziel allerdings nur eingeschränkt verwirklicht werden, denn Rückschläge in der Entwicklung verzögerten die Serienreife und somit die angestrebte Homologation. Unvergesslich wird aber die eigens für den BMW M1 geschaffene Procar-Rennserie bleiben, in der die besten Formel-1-Piloten mit gleichwertigen BMW M1 um den Sieg kämpften. Auch 25 Jahre nach ihrem Debüt gehört die 277 PS starke und nur 1.300 kg leichte Straßenversion des BMW M1, die bis 1981 in nur 401 Exemplaren entstand, zu den dynamischsten Sportwagen. Längst zum Klassiker der jüngeren Automobilgeschichte geadelt, haben die meisten BMW M1 Mittelmotor-Sportwagen bis heute überlebt – in fürsorglicher Hand von Liebhabern außergewöhnlicher Automobile.

## vor 20 Jahren

### Gewinn der Formel-1-Weltmeisterschaft

„Sensationeller Erfolg für BMW und Brabham beim Weltmeisterschaftsfinale in Südafrika am 15.10.1983“. Mit dieser triumphalen Schlagzeile schlug BMW sein erstes eigenes Kapitel in der Geschichte der Formel 1 auf.

Der Triumph des Teams, zusammengesetzt aus britischen und bayerischen Mitgliedern, krönte das Engagement, mit dem die Bayerischen Motoren Werke in die Königsklasse des Motorsports eingestiegen waren.

Hinter dem Sieg verbargen sich eine Reihe bekannter Namen wie zum Beispiel Bernie Ecclestone, Gordon Murray, Paul Rosche und natürlich Nelson Piquet, der Fahrer.

Das Erringen des ersten Formel-1-Weltmeistertitels in der Geschichte der Bayerischen Motoren Werke wurde ermöglicht durch ein Fahrzeug mit dem damals überragenden BMW Turbomotor. Die Krone im Automobil-Rennsport war so, dank überlegener Triebwerkstechnologie, zum ersten Mal seit den legendären Silberpfeilen von Mercedes-Benz wieder an einen deutschen Automobilhersteller, die Bayerischen Motoren Werke in München, gegangen.

# Das Leistungsspektrum der BMW Group Mobile Tradition

## Archiv

Hier werden sämtliche Informationen zur Unternehmens-, Marken- und Produktgeschichte gesammelt und gesichert. Das Archiv ist die zentrale Anlaufstelle aller BMW Abteilungen, die historische Informationen jedweder Art benötigen. Das gilt ebenso für Journalisten, Autoren, Historiker und alle, die sich mit der Tradition der BMW Group und ihrer Produkte beschäftigen. Über Internet kann jeder von zu Hause aus recherchieren: [www.historischesarchiv.bmw.de](http://www.historischesarchiv.bmw.de)

## BMW Museum

Das BMW Museum zeigt die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Marke BMW und ihre Eingebundenheit in gesellschaftliche und soziale Zusammenhänge. Es wurde 1973 eröffnet und war das erste seiner Art. Heute informieren sich jährlich hunderttausende von Besuchern in wechselnden Ausstellungen über das Unternehmen BMW und erleben die Faszination der Marke BMW.

## Teile und Accessoires

Diese Abteilung garantiert eine umfangreiche Teileversorgung zur originalgetreuen Restaurierung der BMW Oldtimer. 15 Jahre nach Auslaufen der Serienproduktion werden Besitzer historischer Fahrzeuge mit allen Ersatzteilen versorgt, insgesamt mehrere zehntausend Teile. Zusätzlich erhalten sie Reparaturanleitungen ihrer Fahrzeuge.



Restaurierungsarbeiten in der Werkstatt der BMW Group Mobile Tradition.

## Fahrzeugsammlung

Das Kernstück der BMW Group Mobile Tradition ist die Historische Sammlung. Sie umfasst mehr als 400 Automobile und 170 Motorräder sowie etliche Flug-, Motorrad- und Automotorenexponate bis hin zu den jüngsten Formel-1-Motoren. Auf vielen nationalen und internationalen Veranstaltungen wird die Teilnahme der Fahrzeuge durch die Einsatzsteuerung gewährleistet. Service und Restaurierungsleistungen dieser Fahrzeuge finden in der Werkstatt der BMW Group Mobile Tradition statt.

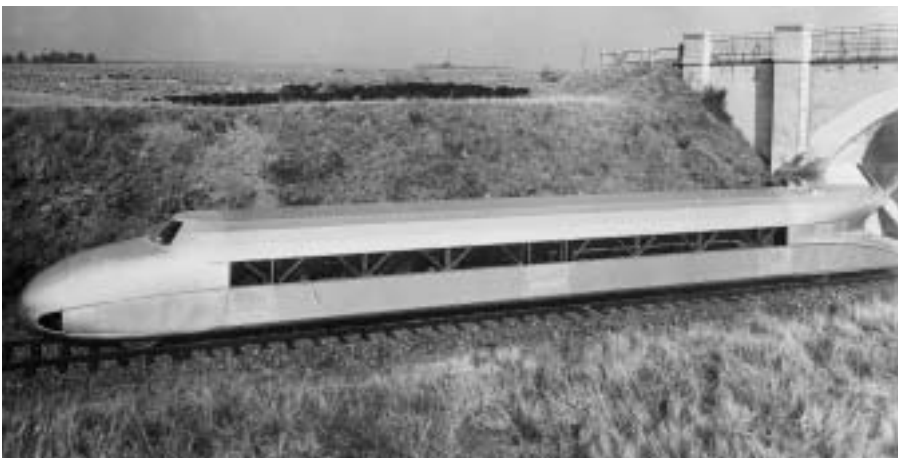
## Clubs, Events, Kommunikation

Rund um die Welt nimmt die BMW Group Mobile Tradition an Veranstaltungen und Ausstellungen im Oldtimer-Sektor und speziell zur Tradition der BMW Group teil, etwa der Techno Classica in Essen, dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este oder dem Festival of Speed in Goodwood. Dazu werden circa 180 Clubs rund um das Thema BMW unterstützt, zahlreiche eigene Events veranstaltet sowie Publikationen zur Tradition herausgegeben.

# Der Schienenzeppelin – Rekordfahrt mit BMW Flugmotorentechnik

Er ist ein Highlight jeder Modelleisenbahn, und viele sehen in ihm den Vorläufer des Transrapid. Die bis heute andauernde Popularität des Schienenzeppelins ist erstaunlich, denn bereits nach nur wenigen hundert Testkilometern kam aus verkehrspolitischen Gründen das Aus für das damals schnellste Schienenfahrzeug der Welt.

von Fred Jakobs



Der Schienenzeppelin auf Testfahrt: „Wie ein Bild aus ferner Zukunft“ titelte damals die BMW Werkszeitung.

Schon früh dachten Ingenieure über extrem schnelle Eisenbahnen nach. Bereits 1903 erreicht ein von AEG und Siemens entwickelter Drehstrom-Triebwagen eine Geschwindigkeit von 210 km/h. Da sich aber die 3.000 PS Leistung des Fahrzeugs nur mit einem unverhältnismäßig hohen Energieaufwand verwirklichen lassen, wird das Projekt nicht mehr weiter verfolgt.

Knapp drei Jahrzehnte später schlägt der Ingenieur Franz Kruckenberg einen anderen Weg ein. Ihm schwebt ein propellergetriebenes Schienenfahrzeug vor. Im wahrsten Sinne „schweben“, da erste Planungen noch eine Hängebahn vorsehen. Das Projekt lässt sich jedoch nicht realisieren, da die Kosten für die neu anzulegenden Trassen jeden vernünftigen Rahmen sprengen würden. Deshalb entschließt sich Kruckenberg, die Vorteile von ausgeklügelter Aerodynamik und konsequentem Leichtbau zunächst auf konventionellen Gleisen zu demonstrieren.

1929 ist ein erster Versuchswagen fertig. Er soll dazu dienen, das Konzept des Propellerantriebs nochmals zu überprüfen. Als Teststrecke wird ein acht Kilometer langer, nahezu gerader und brachliegender Streckenabschnitt zwischen Hannover und Burgwedel gewählt. Dort beginnen im April 1929 erste Probefahrten mit zwei je 230 PS starken BMW IV Flugmotoren als Antrieb. Als das aerodynamisch völlig unausgereifte Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 175 km/h erreicht, sieht sich Kruckenberg bestätigt und beginnt unter Mitarbeit der Aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen mit der Konstruktion eines serienreifen Fahrzeugs.

1930 wird der Wagen in Hannover-Leinhausen zusammengebaut und von den Arbeitern „Schienenzeppelin“ getauft. Grundgerüst ist ein Stahlrohrgerippe, das außen mit feuerfest imprä-

niertem Segelleinen bespannt ist. Als Antrieb dient nun ein 600 PS starker BMW VI Flugmotor, der ebenso wie die Luftschaube leicht nach oben geneigt ist, um den Druck auf die Schienen zu erhöhen.

Am 25. September 1930 startet der „Schienenzepp“ zur Jungfernfahrt. Auf der kurzen Strecke werden über 180 km/h erreicht, bevor das immer weiter beschleunigende Fahrzeug gebremst werden muss. Im Mai 1931 fährt der Schienenzeppelin dann erstmals auf dem regulären Schienennetz. Auf dem knapp 20 Kilometer langen Streckenabschnitt erreicht er eine Geschwindigkeit von 205 km/h und bleibt damit knapp unter der immer noch bestehenden Bestmarke aus dem Jahr 1903. Dennoch macht das Ergebnis Mut, und Kruckenberg will seine Erfindung auch auf langen Distanzen testen.

Am 21. Juni 1931 geht der Schienenzeppelin dann auf seine legendäre Fahrt von Bergedorf nach Berlin. In nur 98 Minuten sind die 257 Kilometer zurückgelegt. Auf einem zwölf Kilometer langen Teilstück erreicht er 230 km/h und stellt einen neuen Weltrekord auf, der fast 25 Jahre Bestand hat. Anschließend geht der Wagen auf Rundreise durch Deutschland und lockt tausende von Schaulustigen an.

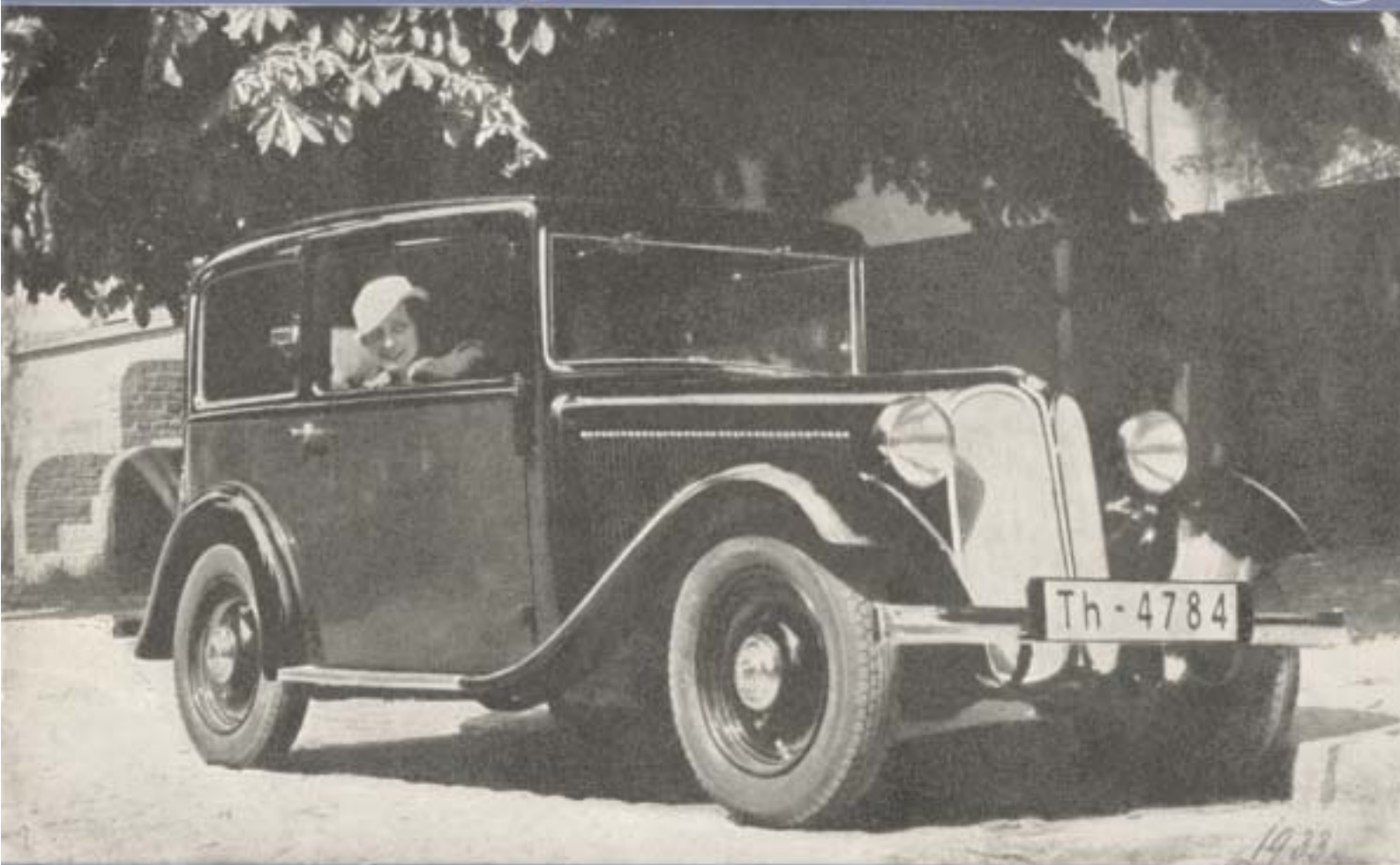
Obwohl der Schienenzeppelin seine Bewährungsprobe bestanden hat, bleibt die Reichsbahn skeptisch: Zum einen gilt ihr der Propellerantrieb als zu gefährlich, zum anderen lässt sich ein solch schneller Zug mit der vorhandenen Bremsentechnologie nur schwer in das auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegte Schienennetz und in den bestehenden Fahrplan integrieren. Deshalb wird das Konzept abgelehnt und das Projekt eingestellt. Der Rekordwagen selbst wird 1939 verschrottet, und somit sind Modellbahnen heute die einzige Möglichkeit, den Schienenzeppelin in voller Fahrt zu erleben.

## Der Schienenzeppelin

Baujahr	1931
Leergewicht	18.600 kg
Länge	25,3 m
Achsen	2
Radstand	19,6 m
Passagiere	bis zu 40
Motor	BMW VI
Hubraum	46,9 l
Leistung	580 PS
Kraftstoffverbrauch	71,5 l auf 100 km



Nach den Rekordversuchen am Bahnhof Grunewald in Berlin.



BAYERISCHE MOTOREN WERKE A.G. MÜNCHEN

Der Beginn einer langen Tradition

## Vor 70 Jahren – BMW 303, der erste Sechszylinderwagen

Der BMW 303 war ein revolutionäres Fahrzeug für die Bayerischen Motoren Werke. Nicht nur, weil ihn der erste Sechszylindermotor der BMW Geschichte bewegte – er verfügte auch sonst über einige wichtige technische Neuerungen. Mit ihm begann zudem die Tradition der „BMW Niere“.

von Walter Zeichner

Mit den ersten BMW Automobilen der Modellreihen 3/15 PS und 3/20 PS hatten die Bayerischen Motoren Werke in den wirtschaftlich schweren Jahren 1929 bis 1933 im Gegensatz zu vielen anderen Automobilherstellern einen erfolgreichen Anfang der eigenen Automobilgeschichte geschafft. Die bewährten Kleinwagen nach Austin-Lizenz und der in weiten

Bereichen neu entwickelte Kleinwagen 3/20 PS sollten bis zum Produktionsende im März 1933 in über 23.000 Exemplaren das Werk in Eisenach verlassen.

Allerdings war schon 1931 der Beschluss gefasst worden, sich nicht nur auf die Klasse der Kleinwagen zu beschränken, sondern ein technisch anspruchsvolleres Modell mit einem kleinen Sechszyl-

indermotor zu entwickeln. Dies entsprach einer Kooperationsvereinbarung zwischen BMW und Daimler-Benz, die BMW das Marktsegment unterhalb 1,3 Liter Hubvolumen zusprach und Daimler den Bereich oberhalb dieser Hubraumklasse.

Für den Motor dieses neuen Modells hatte es zunächst zwei Vorschläge gegeben. BMW Motorenkonstrukteur Max Friz



Titelbild eines BMW 303 Prospekts von 1933.

hatte in München ein hochmodernes Aggregat entworfen, bei dem er zahlreiche Erkenntnisse aus seiner langjährigen Domäne, dem Flugmotorenbau, verwerten wollte. Details wie ein Kurbelgehäuse aus Aluminium oder im abnehmbaren Zylinderkopf hängend angeordnete Ventile wurden damals nur in ausgesprochenen Hochleistungsmotoren verwendet, die natürlich auch entsprechend teuer in der Herstellung waren.

Sozusagen als Kontrastprogramm konstruierte Martin Duckstein, ein ehemaliger Mitarbeiter von Max Friz, der zwischenzeitlich als Chefkonstrukteur von München nach Eisenach gegangen war, ein besonders einfaches und billig herzustellendes Sechszylinder-Aggregat. Konstruktive Details wie stehende Ventile, Motorblock und Zylinderkopfdeckel aus Grauguss und eine nur dreifach gelagerte Kurbelwelle erinnerten jedoch fatal an den nur wenige Monate vorher präsentierten Opel-1,8-Liter-Motor mit sehr bescheidenen 32 PS.

### Der Weg zum richtigen Motor

Generaldirektor Popp, inzwischen war es Sommer 1932 geworden, war jedoch mit beiden Entwürfen unzufrieden und bat seinen Versuchsleiter in München, Rudolf Schleicher, um einen Kommentar. Natürlich war der Entwurf von Max Friz viel zu teuer und Ducksteins Motor trotz der deutlich niedrigeren Herstellungskosten doch arg simpel – eben kein BMW! Grundgedanken, wie das Kurbelgehäuse und den Zylinderblock zu einem sehr steifen Grauguss-Teil zu vereinen, imponierten aber auch Schleicher. Ein entsprechender Entwurf von Rudolf Schleicher und seinem Kollegen Karl Rech sah dann auch einen derartigen Motorblock nach „amerikanischem Konstruktionsprinzip“ vor, allerdings zusätzlich versteift und mit vier Kurbelwellenlagern versehen. Die Ventile waren wie beim BMW 3/20 PS natürlich hängend im Zylinderkopf aus Grauguss angeordnet, und die Gemischaufbereitung erfolgte – ungewöhnlich für einen Tourenmotor – mit zwei Solex-Vergasern nach dem Steigstrom-Prinzip. Grundprinzipien eines Baukastensystems – hier die Verwendungsmöglichkeit von Gleichteilen und Bearbeitungsmaschinen des vorhandenen 3/20 PS Vierzylinders – wurden ebenso beachtet wie moderne Montagestrategien mit vormontierten Baugruppen, wie etwa die Kurbelwelle mit ihren sechs Pleueln und Kolben.

Hans Nibel, Chefentwickler bei Daimler-Benz und ein guter Freund von BMW Generaldirektor Popp, letztendlich als unparteiische Entscheidungsinstanz zu Rate gezogen, entschied sich auf Antrieb für den Entwurf von Rech und Schleicher, der dann als Ahnherr aller zukünftigen Sechszylinder-Wagenmotoren bei BMW mit dieser „Geburtshilfe“ in Serie ging.

Vollkommen neu war die Konstruktion des Fahrgestells für den neuen Wagen, aufgrund seines Leichtbaus richtungweisend für die nachfolgenden BMW Automobile. Chefkonstrukteur Fritz Fiedler, der erst 1932 von Horch zu BMW gekommen war, fand dort einen in Eisenach entwickelten neuen Rahmen vor, der wegen seiner komplizierten Bauweise aus U-Trägern seinen Ansprüchen an das „Konstruktionsprinzip Leichtbau“ nicht genügen konnte. Lediglich auf der konstruktiv vorgegebenen Grundform dieses Rahmens basierend, entwickelte er daraus in sehr

kurzer Zeit für den ersten Sechszylinder BMW einen Rahmen aus zwei A-förmig auf die Breite des Motors zulaufenden Längsrohren mit rundem Querschnitt und zwei ebenfalls als Hohlkörper ausgebildeten, kastenförmigen Traversen, wobei die Längsrohre ein zehnfach höheres Widerstandsmoment ergaben. Am vorderen Ende des Rahmens wurden die Längsrohre durch eine weitere Traverse hindurchgeführt, die gleichzeitig als Lagerbock für die vordere Querfeder diente. Zudem verjüngten sich die Querschnitte der Längsrohre nach hinten, da hier geringere Biegemomente zu berücksichtigen waren. Ein solchermaßen leichter Niederflurrahmen, der sich zudem durch eine besondere

### Historische BMW Anzeigen

Das anerkannte Fachgeschäft

**BMW-Pelzer am Zoo**  
nur Kantstrasse 162

an der Gedächtniskirche  
31-Bismarck 4483/84

**Zu erreichen:**

Mit der Schnellbahn (Stadtbahn) bis zum Bahnhof Zoo  
 - U-Bahn  
 - Straßenbahn 5, 6, 7, 54, 55, 56, 60, 64, 70, 78  
 93, 154, 176, 177 bis Bahnhof Zoo  
 - dem Omnibus 1, 3, 10, 18, 20

**Der große Erfolg des neuen BMW 6 Zylinders**

Der 6 Zylinder Berlin-Litauen startet als kleinste Wagen ihrer Gruppe, als erster und bester Wagen seiner Gruppe ist BMW mit über 34 Stunden Zeitvorsprung und einem Durchschnittswert von 76,6 km/h (langst) waren 79 km/h (1. am Ziel) als bester und bringt den „Kesseltitel“ der 2000 km durch Deutschland, 14 BMW Wagen und „Motorradfahrer“ entgegen schickten den „Preis der 2000 km“.

**„BMW durch Deutschland“**

Wo ganz besondere Leistungen verlangt werden - da bewährt sich BMW

Torsionssteifigkeit auszeichnete, wies natürlich enorme Vorteile gegenüber den damals üblichen, schweren U-Profil-Rahmen auf, und BMW München ließ sich diese Konstruktion am 28. Januar 1933 patentieren. Besonderes Augenmerk legte man bei der Konstruktion des neuen Wagens zudem auf die Radaufhängungen, hatte es bei den Vormodellen 3/20 PS und 3/15 PS doch unverhohlene Kritik gerade in diesem wichtigen Punkt gegeben.

Vorne sorgte eine neue Schwingachse mit unten liegenden Querlenkern und hydraulischen Dämpfern für eine exakte Führung und Stabilität der gelenkten Räder, während die Hinter-



Ein Gesicht, das BMW Automobile bis heute prägt: die „Niere“.

sprochen sichere und dabei nicht unkomfortable Fahreigenschaften aufwies. Der 30-PS-1,2-Liter-Motor mit zwei Vergasern, damals der kleinste Sechszylinder-

neuen Wagen einen noch deutlich geräumigeren Aufbau mit um 70 cm gewachsener Gesamtlänge. BMW bezeichnete den Typ 303 zwar in der Werbung immer noch als Kleinwagen, offensichtlich war man aber dabei, diese bescheidene Kategorie deutlich zu verlassen.

### Die erste „BMW Niere“

Besonders markant hatten die Karosseriegestalter von BMW die Kühlerverkleidung des neuen Typs geformt. Der große Lufteinlass an der Wagenfront war in zwei im Winkel zueinander

stehende, von einem deutlichen Steg getrennte Felder aufgeteilt, die entfernt an zwei nebeneinander liegende Nieren erinnern, wie sie aus schematischen Dar-

stellungen des menschlichen Innenlebens bekannt sind. Kein anderer bedeutender Automobilhersteller verwendete damals diese Kühlerform, und somit wurde

## Der erste Kühler mit „BMW Niere“. Und eine Reihe technischer Neuerungen, die Pate standen für zahllose folgende Automobilentwicklungen

achse auf bewährte Art als Starrachse mit Viertelleiptik-Blattfedern und Hebelstoßdämpfern ausgeführt war. Erste Fahrversuche 1932 bestätigten, dass der neue Wagen, der unter der Entwicklungsnummer 303 entstand, bei einem Leistungsgewicht von 27 kg pro PS nicht nur temperamentvoll war, sondern ausge-

motor in Deutschland, war dabei ebenso kraftvoll wie elastisch und lauffähig.

Auch bei der Gestaltung der Karosserie ging BMW neue Wege und prägte mit diesem Typ das Erscheinungsbild der BMW Personenwagen dieser Dekade und in einem besonderen Punkt bis heute. Die Karosseriekonstrukteure entwarfen für den

dieser „Nierenkühler“ zum typischen Erkennungszeichen der BMW Automobile und ist es bis heute mit ganz wenigen Ausnahmen geblieben.

Erst später entstand die Legende, der in Bruchsal ansässige Hersteller von kleinen Roadsterkarosserien Gebrüder Ihle hätte diese Form für seine auf die Dixi und BMW 3/15 PS Fahrgestelle passenden Sportwagenkarosserien entwickelt und somit „erfunden“. Nachweisbar ist jedoch, dass Ihle erst ab 1935 Karosserien mit Nierenkühler anbot und vorher die allgemein gebräuchlichen, einteiligen Flachkühler verwendete. Ihle hatte dieses markante Design also von BMW übernommen und keineswegs umgekehrt.

### Phaeton auf besonderen Wunsch

Im Februar 1933 konnte BMW anlässlich der Berliner Automobil-Ausstellung die ersten Wagen des neuen Typs 303 präsentieren. Gebaut hatten die Aufbauten der Limousine die Sindelfinger Fachwerkstätten der Daimler-Benz AG, die mit BMW schon einen Kooperationsvertrag zum Bau der Karosserien des bisherigen Typs 3/20 PS abgeschlossen hatte. Vielen erschien



Die neuen BMW Wagen auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin 1933.

diese erste Form jedoch als noch zu eckig und „altmodisch“, so dass für den Serienanlauf im Mai noch einige Änderungen vorgenommen wurden. Gleichzeitig bereitete man weitere Aufbauformen vor, ein zweisitziges und ein viersitziges Kabriolett.

Diese drei Varianten wurden schließlich, beginnend mit der Fahrgestellnummer 45001, ab April/Mai 1933 an die ersten Kunden ausgeliefert, wobei die Limousinen zum Preis von 3.600 Reichsmark den größten Anteil bildeten. Wer das Vier-Fenster-Cabriolet oder gar das zweisitzige Sportcabriolet bestellte, musste 800 beziehungsweise 1.000 Reichsmark Aufpreis in Kauf nehmen. Kurz nach Serienanlauf gab es auf Wunsch zudem eine Rolldachlimousine, bei der sich das gesamte Dachmittelteil aus Stoff durch Zurückrollen öffnen ließ.

### Karosserie von Daimler-Benz

Die bei den früheren Modellen erhältliche Karosserieform Tourer (Phaeton) wurde beim Typ 303 nur noch zweimal auf besonderen Wunsch gebaut, da sie im Grunde zu dieser Zeit schon nicht mehr zeitgemäß war. 74 Kunden bestellten sich darüber hinaus für 3.080 Reichsmark lediglich ein BMW 303 Fahrgestell mit allen Antriebsaggregaten und ließen sich darauf von unabhängigen Karosseriebauern wie zum Beispiel Gläser in

Dresden Spezialaufbauten, meist in Form von Sportzweisitzern, bauen.

Bei der Farbgebung der einfach, aber komplett ausgestatteten Modelle konnte der Kunde bei der Limousine die Farben Blau, Rotbraun und Grau, jeweils mit schwarzen Kotflügeln wählen. Das teurere Sportcabriolet gab es nur in Elfenbein mit hellbraunen Kotflügeln, silbergrauem Verdeck und hellroten oder hellblauen Lederpolstern, während das viersitzige



Oben: der erste Versuchsrahmen für den BMW 303. Unten: die neue, leichte Rohrrahmen-Konstruktion für die Serie.

Cabriolet in Schwarz, Grün, Grau und Beige mit dunkler getönten Kotflügeln und zur Grundfarbe abgestimmten Polstern und Verdeck geliefert wurde.

Hier wurde offensichtlich bereits ein hoher Aufwand an Möglichkeiten der Individualisierung gepflegt, und man kann unschwer erkennen, dass auch der Straßenverkehr der 30er Jahre keineswegs von eintönigen Farben geprägt war.

Die Karosserien der Limousine und Rolldach-Limousine wurden weiterhin von Daimler-Benz in Sindelfingen geliefert, und diese Kooperation sollte bis zum Ende der Nachfolgetypen BMW 315 und 319 bestehen bleiben, die sich nur in Details vom Typ 303 unterschieden.

Erst mit den neuen Modellen 326 und 320 begann erneut die Belieferung der Limousinenaufbauten durch Ambi-Budd in Berlin. Im März 1934 wurde der BMW 303 schließlich zum letzten Mal überarbeitet und bekam die

gleiche Karosserie mit deutlich veränderten Lufteinlässen an der Motorhaube wie das jetzt schon in den Startlöchern stehende Nachfolgemodell BMW 315.

Bis zum Produktionsbeginn dieses 34 PS starken 1,5-Liter-Modells wurden während zwei Monaten noch 809 BMW 303 mit dieser Karosserie gebaut. BMW hatte den Typ 303 nicht nur als Kleinwagen, sondern in der Werbung auch gern als Hochleistungswagen bezeich-



Basis des Erfolgs: der 1,2-Liter-Sechszylindermotor mit 30 PS.

net, und betrachtet man dessen Leichtbau und seinen Motor, der die konstruktive Grundlage der späteren, typischen BMW Sechszylindermotoren bildete, so erscheint diese Beurteilung keineswegs als übertrieben.

BMW schaffte mit diesem Modell den Sprung in den Kreis der Hersteller hochwertiger, sportlich kompakter Automobile. Wer heute, nach 70 Jahren, das Vergnügen hat, einen BMW 303 zu besitzen und zu bewegen, wird bestätigen, wie mühelos und sicher sich der erste BMW Sechszylinderwagen selbst im heutigen Verkehr bewegen lässt.



Der Fahrerplatz im BMW 303.

### „Ein kleiner Qualitätswagen mit hoher Leistung“



### Prüfungsbericht über den 1,2 Liter Sechszylinder BMW von R. Otte

„Wir fahren morgens von Berlin fort und waren nach vier Stunden in Schierke am Brocken. Das sind 240 km. Bei Normalverkehr kann man mit dem neuen 1,2-Liter BMW bequem ein 70-km-Durchschnittstempo fahren. Diese Leistung genügt sicher Ansprüchen, die über dem Normalen liegen. Der kleine Sechszylinder ist einfach hervorragend – weich, elastisch und kraftvoll – ein richtiges Luxusmaschinchen. Und dann das Getriebe! Wie diese Gänge sich schalten, so leicht und weich, als ob die Zahnräder aus Gummi wären. Der Sechszylinder BMW steht weit über dem Durchschnitt der sogenannten Kleinautos.“

# Von Isetta bis Z1 – Teilevertrieb und Service von BMW Group Mobile Tradition

„Wer liebt, der schiebt“, heißt es bisweilen mit Augenzwinkern. Gilt das auch für die Liebhaber historischer Fahrzeuge? Gehört es für sie zur Liebe dazu, eben auch mal liegen zu bleiben und sich ein anderes Transportmittel zu suchen? Oder kann das den Spaß am alten Fahrzeug nicht eher nachhaltig verderben? Die Versorgung mit Ersatzteilen ist eines der wichtigsten Themen für Anhänger historischer Fahrzeuge.

von Sandra Bieberstein



Natürlich ist es viel schöner, mit seinem Oldtimer durch die Lande zu brausen und ungestört das Fahrgefühl von anno dazumal zu genießen. Damit das so bleibt, ist nicht nur gute Pflege notwendig, sondern auch hin und wieder eine Reparatur. Und dazu braucht man Ersatzteile.

Ein wichtiges Thema für die Fahrer – und für BMW. Mehr als 60 Prozent aller Oldtimer-Besitzer erledigen den Service für ihre klassischen Fahrzeuge und auch gelegentliche Reparaturen selbst. Das ergab die Studie „Klassiker der Zukunft 2003“, die das Fachmagazin „Motor Klassik“ durchgeführt hat. Dazu brau-

chen die Schrauber Ersatzteile. Die zu finden, ist mitunter gar nicht leicht. Dabei wird vor allem bei Händlern oder Spezialisten (80,9 Prozent) und neuerdings auch verstärkt im Internet (42,4 Prozent) nach Ersatzteilen gesucht. Und: Insgesamt sind über 80 Prozent der Besitzer klassischer Fahrzeuge mit der Situation der Ersatzteilversorgung zufrieden. Einen wesentlichen Anteil daran haben auch die Automobilhersteller.

## **Zu bestellen bei ...**

Um die Geschichte des Unternehmens und seiner Fahrzeuge lebendig zu halten

und sie der Gemeinschaft der BMW Enthusiasten zugänglich zu machen, gründete die BMW Group 1994 die BMW Group Mobile Tradition. Dort widmet sich ein spezialisiertes Team der Teileversorgung und insbesondere auch der Teilenachfertigung für historische BMW Fahrzeuge. In der Regel wird die Teileversorgung für historische Fahrzeuge dort für Automobile 15 Jahre und für Motorräder 20 Jahre nach dem Ende der Serienproduktion übernommen.

Egal ob Dichtungsring, Kotflügel, Tür, Scheibenwischer, Schalthebel, Satteldecke, Kabelbaum oder Tachometer – fast

alles ist zu haben. Benötigt der Besitzer eines historischen BMW Fahrzeugs ein Ersatzteil, sollte er sich zunächst an seinen BMW Händler wenden. Diesem steht – geführt durch die BMW Group Mobile Tradition – online ein großer Teilekatalog zur Verfügung. Das passende Teil ist dann schnell gefunden und bestellt. Innerhalb weniger Tage ist das Ersatzteil da und kann eingebaut werden. Der Fahrspaß kann weitergehen.

Was aber ist, wenn die Bestellung abgeschickt wird und kein Teil mehr auf Lager ist? Dann – oft aber auch schon viel eher – wird das Team der Teileversorgung und -nachfertigung der BMW Group Mobile Tradition aktiv. Gemeinsam mit Technikern und Spezialisten aus dem Einkauf und der Materialwirtschaft setzen sie sich zusammen und lösen das Problem.

### Die Suche nach Ersatzteil-Informationen

Zuerst müssen alle Informationen über die Fertigungstechnik des fehlenden Teils eingeholt werden. Gesucht wird nach Zeichnungen, eventuellen Mustern und technischen Angaben. So ist es unbedingt erforderlich, zu erfahren, aus welchem Material das entsprechende Teil gefertigt und wie es weiter behandelt wurde. Einer der wichtigsten Anlaufpunkte hierfür ist das Technische Archiv von BMW. Dort befinden sich neben Zeichnungen auch Unterlagen mit technischen Angaben.

Sind alle Informationen vorhanden, gilt es, einen Lieferanten zu finden. Ein solches Teil dann anhand der Unterlagen zu fertigen, ist manchmal ganz einfach, kann aber auch recht knifflig sein. Für den Lieferanten, der den Auftrag zur Fertigung erhält, stellt das mitunter eine ziemliche Herausforderung dar, denn der Lieferant muss den Qualitätsansprüchen von BMW genügen – und manche Fertigungsmethoden werden heute nirgends mehr angewandt. Aber das ist nicht alles. Er muss auch bereit sein, eine relativ geringe Stückzahl zu produzieren, und das ohne übermäßig hohe Kosten.

### Herstellung und Preisfestlegung

Die Werkzeuge für die Herstellung des Originalteils sind zudem leider oft schon längst verschrottet und müssen von einem Werkzeugmacher neu angefertigt werden. Sind alle Werkzeuge vorhanden, wird ein Erstmuster gefertigt, das so lange geprüft und verändert wird, bis es dem Qualitätsstandard von BMW entspricht. Erst jetzt kann die eigentliche Produktion beginnen. Auch hier werden selbstverständlich immer wieder Qualitätskontrollen und Stichproben durchgeführt, schließlich soll jeder Kunde für sein Geld tadellose Ware bekommen. Produziert werden dann stets so viele Teile, dass die Versorgung langfristig gesichert ist.

Das kann eine kontinuierliche Nachfertigung über viele Jahre sein, aber auch eine Einmalproduktion, mit der ein „Vorrat auf Ewigkeit“ entsteht. Um einzuschätzen, wie viele Teile notwendig sind, wird versucht, die Nachfrage nach diesem speziellen Ersatzteil so abzuschätzen, dass „nie mehr“ nachgefertigt werden muss, Markt und eventuelle Wettbewerber werden eruiert.



BMW 02er Reihe: Frontziergitter als typisches Ersatzteil.

## Ablauf einer Teilnachfertigung

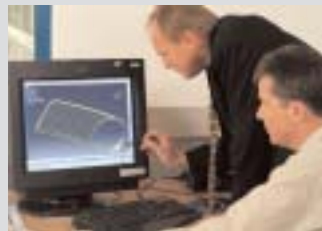
Bis ein neues „altes“ Ersatzteil verfügbar ist, läuft ein komplizierter und oft auch langwieriger Prozess ab. Hier verdeutlicht am Beispiel der Nachfertigung eines Frontziergitters für die 02er Reihe.



Sichtung und Beschaffung technischer Unterlagen bei BMW.



Technische Absprache mit den Lieferanten.



Erstellung eines Fräsprogramms zur Werkzeugproduktion.



Laserbeschnitt nach dem ersten Pressvorgang.



Das Teil wird abgepresst.



Das Teil wird aus mehreren Einzelteilen zusammengefügt.



Die Messmaschine prüft, ob die Teile maßhaltig sind.



Qualitätskontrolle und Abnahme des Erstmusters durch BMW.



Mustereinbau in der Werkstatt der BMW Group Mobile Tradition.



Fertige Frontziergitter werden im BMW Teilelager eingelagert.



Durch die vergleichsweise hohen Produktionskosten – Kosten für Werkzeuge, Herstellung, Lagerung und Vertrieb definieren die Preisgestaltung – lassen sich Preiserhöhungen für nachgefertigte Teile mitunter nicht vermeiden. Dennoch wird immer versucht, den Preis vergleichbarer oder ähnlicher Teile zu realisieren. Auch das betrachtet BMW als Service eines Automobilherstellers, der sich ganz besonders um die Liebhaber klassischer Fahrzeuge kümmert.

Ist das Ersatzteil dann in der bestellten oder ermittelten Menge nachgefertigt, wird eine weitere Qualitätskontrolle durchgeführt und die ganze Produktion schließlich eingelagert.

Von der Teilebestellung über die Nachproduktion bis hin zur Einlagerung vergehen im Schnitt sechs Monate. Manchmal allerdings dauert die Nachfertigung der Teile auch länger. Das liegt dann zumeist an der Schwierigkeit, Lieferanten zu finden, die über entsprechende Fertigungsmethoden verfügen, den Qualitätsansprüchen genügen und darüber hinaus bereit sind, eine derart geringe Stückzahl zu produzieren. Material und Verarbeitung des Ersatzteils können

ebenfalls problematisch sein. Oft werden die Weiterverarbeitungsmethoden nicht mehr angewandt – im schlimmsten Fall existiert das Material überhaupt nicht mehr. Dann hilft nur noch, nach Fertigungsmethoden zu suchen, die den gleichen oder einen höheren Standard aufweisen. Bei technisch besonders schwierigen Produktionen kommt hinzu, dass meist sehr viele Erstmuster gefertigt werden müssen, ehe die Qualität den hohen Ansprüchen genügt.

### Teilekatalog und Nachfertigungsliste

Die BMW Group Mobile Tradition veröffentlicht alle vorhandenen Teile unmittelbar im ständig aktualisierten Online-Teilekatalog, entsprechend natürlich auch das nachgefertigte Teil. Jetzt kann der BMW Händler das nachgefertigte Teil wieder bestellen. Außerdem wird es in der monatlichen Nachfertigungsliste veröffentlicht. Fach- und Clubzeitschriften erhalten ebenfalls Informationen über neu gefertigte „alte“ Teile.

Von den mehr als 20.000 im Lager befindlichen Teilen für klassische Fahrzeuge wurde fast die Hälfte von der BMW Group Mobile Tradition auf diese Weise nachgefertigt. Allein im Jahr 2002 waren das rund 1.000 verschiedene.

Probleme halten sich jedoch nicht immer an reguläre Öffnungszeiten. Um auf solche Schwierigkeiten einzugehen, kann der Oldtimer-Liebhaber auch selbst nach einem bestimmten Teil recherchieren: beispielsweise mit Hilfe der Teilekatalog-CD-ROM. Im historischen Teilekatalog findet er alle verfügbaren Teile – anschaulich als Explosions-

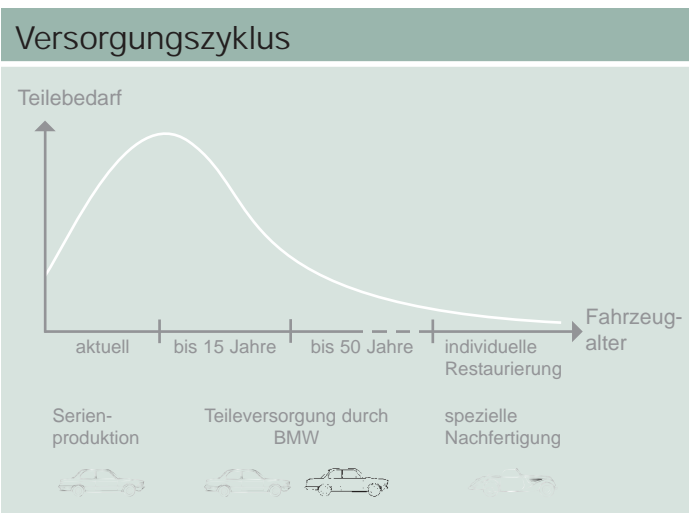
zeichnung dargestellt – nach Typen aufgeschlüsselt und versehen mit der jeweiligen Teilenummer.

Seit Mai 2003 können der Teilekatalog und die monatlichen Nachfertigungslisten nun auch online eingesehen werden. Interessierte gehen dazu auf die Internetseite [www.bmw-mobiletradition.com](http://www.bmw-mobiletradition.com) und klicken auf den Bereich „Teileversorgung“, wählen „Historischer Teilekatalog“ und registrieren sich. Die Anmeldung ist unkompliziert und kostenlos. Bereits nach zwei Werktagen erfolgt die Freischaltung des Zugangs.

Wer sich für weiterführende Informationen zu diesem Thema interessiert, dem sei die Homepage der BMW Group Mobile Tradition empfohlen. Unter „Tradition Aktuell/News“ findet sich ein Link zu einer Talkshow, veranstaltet auf dem Stand der BMW Group Mobile Tradition auf der Techno Classica 2003: Dort diskutieren Vertreter der Zulieferbetriebe über die Situation und Problematik der Teileversorgung klassischer Fahrzeuge.

So versorgt, haben die Besitzer historischer BMW Fahrzeuge nun die Möglichkeit, ihre „Lieblinge“ auf hohem Niveau in Schuss zu halten und das Fahrgefühl von anno dazumal in vollen Zügen und mit möglichst wenigen unerwarteten Unterbrechungen zu genießen.

Die historischen Teilekataloge können als CD-ROM bei jedem BMW Händler bestellt werden. Der „Teilekatalog für historische Automobile und Motorräder 2003“ hat die Bestellnummer 70 00 0 301 255. Darin sind alle Daten für klassische BMW Automobile und Motorräder enthalten. Für klassische BMW Motorräder gibt es darüber hinaus einen gedruckten Teilekatalog unter der Teilenummer 01 20 5 590 032. Der „Teilekatalog für historische Motorräder 2003“ auf CD-ROM ist unter der Bestellnummer 72 00 0 154 486 zu beziehen.



## „Wir fühlen uns bei BMW Group Mobile Tradition sehr gut aufgehoben.“

Mobile Tradition live sprach mit Horst W. Breuckmann, Präsident des BMW Z1 Club e.V., über die Haken und Ösen des zentralen Themas Teileversorgung für Liebhaber historischer Fahrzeuge.



Mobile Tradition live: Herr Breuckmann, als Präsident des BMW Z1 Club e.V. mit über 250 Mitgliedern sind Sie nicht nur selbst Besitzer dieses Klassikers von BMW, sondern vertreten zusammen mit Maik Hirschfeld, dem Vorstand Technik des Vereins, auch die Interessen der Mitglieder, wenn es um technische Fragen zu diesem Fahrzeug geht. Seit 1997 ist die Teileversorgung der BMW Group Mobile Tradition für die Teileversorgung des Roadsters Z1 verantwortlich. Welche Rolle spielt für Sie die Beschaffung von Ersatzteilen?

Horst W. Breuckmann: Die Beschaffungsmöglichkeiten von Ersatzteilen haben für das „Leben“ eines jeden klassischen Fahrzeuges, also das Fahren auf unseren Straßen, die allergrößte Priorität. Viele Oldtimer-Freunde unternehmen größte Anstrengungen, auf allen möglichen Wegen und Gelegenheiten das gerade wichtige und dringend benötigte Ersatzteil aufzuspüren, um damit einem stillliegenden klassischen Fahrzeug wieder Leben einzuhauchen.

Schon der Slogan unserer Marke, die „Freude am Fahren“, unterstreicht, dass beispielsweise ein BMW Z1 weniger ein Ausstellungsobjekt als vielmehr das fahrende Zeugnis einer Entwicklungsepoche bei BMW ist. Damit diese Freude am Fahren sowohl heute als auch in späteren Jahren und Jahrzehnten möglich wird, ist eine gesicherte Nachfertigung und Lieferung von Ersatzteilen eine zwingende Notwendigkeit. Der frühzeitige Beginn der Überlegungen hinsichtlich dieser zukünftigen Ersatzteilversorgung kann nicht hoch genug bewertet werden!

Welche Bedeutung messen Sie dem Service der BMW Group Mobile Tradition zu, die Teileversorgung für den Z1 langfristig aufrechtzuerhalten?

Wir sind in der glücklichen Lage, dass die BMW AG schon lange, bevor die Frist der Verpflichtung zur Ersatzteillieferung abgelaufen war, mit unserem Club gemeinsam zu der Entscheidung kam, den klassischen Roadster Z1 noch möglichst lange auf unseren Straßen am Laufen zu halten. Es ist schon ein Novum, dass bereits sechs Jahre nach Fertigungseinstellung unseres Z1 eine Ersatzteilversorgung im Klassik-Bereich von BMW begonnen wurde. Dies unterstreicht sehr deutlich, dass sich dieses Fahrzeug in der Familie der übrigen BMW Klassikfahrzeuge bereits etablieren konnte – keine Selbstverständlichkeit für ein eigentlich noch verhältnismäßig junges Fahrzeug.

Dieser Service der BMW AG ist für alle Fahrer des Z1 eine Beruhigung dahingehend, dass keine Teile vorab als Reserve selbst eingelagert werden müssen, was im Übrigen oft bei vielen Teilen auch nicht zweckmäßig wäre. Solange langfristig sichergestellt ist, dass nachgefragte Ersatzteile – manchmal vielleicht auch nur innerhalb eines vertretbaren Zeitfensters – lieferbar sind, fühlen wir uns bei BMW Group Mobile Tradition sehr gut aufgehoben und wünschen uns, dass dies noch lange so bleibt.

Inwiefern nutzen Sie andere Möglichkeiten, Ersatzteile zu bekommen, beispielsweise in Form von Gebrauchtteilen?

Aufgrund der geringen Stückzahl von nur 8.000 Exemplaren und dem sich seit Jahren abzeichnenden künftigen Klassikerstatus des Z1 wird dieses Fahrzeug im Allgemeinen sehr sorgsam behandelt. Einen Z1 zum Ausschachten gibt es kaum, auch nicht bei einem Altauto-Verwerter, somit entfallen derzeit solche Bezugsquellen.

Soweit es sich um die im Z1 eingebauten Serienteile eines E30 (zum Beispiel im Motorbereich) handelt, gibt es sicherlich die Möglichkeit, auch solche zu verwenden. Aber selbst bei vermeintlichen Serienteilen ist manchmal schon der „Schrauber-Instinkt“ gefragt, wenn es darum geht, kleinere Anpassungen vorzunehmen.

Ansonsten gilt aber, dass es kaum eine Möglichkeit gibt, den Großteil der Z1 spezifischen Fahrzeugteile, wie beispielsweise den Türhebemechanismus, die Scheinwerfer, die Außenbeplankung mit ihren thermoplastischen Elementen, die Sitzelemente und Ähnliches über andere Bezugsquellen als die schon genannten zu erhalten.

Übrigens: Eine Zielsetzung unseres Clubs ist, den Roadster Z1 möglichst im Originalzustand auf seinem Weg zum Klassiker zu begleiten. Das kann dann in der Konsequenz nur heißen, dass stets Originalteile des Herstellers verwendet werden.

Wie zufrieden sind Sie mit dem Service bei der Bestellung von Ersatzteilen? Gibt es Verbesserungsvorschläge von Ihrer Seite?

Grundsätzlich sind wir mit diesem Service sehr zufrieden. Aber es gibt wie immer im Leben Ansätze und Möglichkeiten zu Verbesserungen. Hier stehen wir in einem engen Kontakt mit den Verantwortlichen in der BMW Group Mobile Tradition, um auftretende Probleme zu lösen. Wir freuen uns, dass wir für eine Diskussion unserer eventuellen Sorgen und Nöte stets ein offenes Ohr finden.

Dem Aspekt „Qualitätssicherung“ muss verstärkt Rechnung getragen werden, was aufgrund manchmal wechselnder Lieferanten für nachgefertigte Teile, gerade im Bereich der thermoplastischen Beplankung oder bei anderen sensiblen Elementen, bedeutsam ist und nicht unterschätzt werden darf.

Ich möchte an dieser Stelle noch gerne erwähnen, dass die Möglichkeit, sich auf der Homepage der BMW Group Mobile Tradition über den aktuellen Stand der Teilnachfertigungen nicht nur für den Z1, sondern auch für weitere Fahrzeuge zu informieren, ein nachahmenswerter Service ist, den wir sehr begrüßen.

Wir danken Ihnen für das Gespräch und wünschen Ihnen und allen Mitgliedern des BMW Z1 Club e.V. allzeit gute Fahrt.

# Paul Rosche: „Motorenpapst“ und bodenständiger Bayer

Vor 20 Jahren gewann BMW mit Brabham und Nelson Piquet die Formel-1-Weltmeisterschaft mit einem BMW Turbomotor. Konstrukteur des Motors war Paul Rosche. Er gehört zu den ganz Großen des Rennsports, auch wenn er nie viel Aufhebens um seine Person gemacht hat.

Bernie Ecclestone, gefragt nach Paul Rosche, antwortete einmal: „Paul Rosche? Das ist ein dufter Typ. Er ist wie ich einer der alten Garde. Und das gilt sowohl für seinen Charakter wie für seine Fähigkeiten als Konstrukteur. Für beides gibt es eine einfache Formel: Man kann sich auf ihn verlassen.“ Um „Nocken Paule“, wie die Motorsportwelt ihn nennt, gibt es viele Geschichten. Weggefährten, Freunde und



Paul Rosche von BMW Motorsport im Gespräch mit Niki Lauda (Mc Laren).

## Zitate

„Rosche hatte nicht nur geniale Ideen, sondern man konnte mit ihm auch ein Bier trinken.“

Niki Lauda

„Die besondere Leistung besteht in den Visionen, die er hat, und die er mit der ihm eigenen, bewundernswerten Disziplin umsetzt. Und was ihn noch auszeichnet: dass er niemals leichtfertig aufgibt.“

Karl-Heinz Kalbfell

„Wir sind auf Knien hinter ihm her, um einen Motor von ihm fahren zu dürfen.“

Keke Rosberg

„Eine der größten Stärken von Paul Rosche war die Improvisation. Er hatte das absolute Talent, Dinge in Bewegung zu setzen, die aussichtslos schienen.“

Dieter Quester

„Er ist einfach ein Vollblutingenieur mit universellem Wissen. Ihn zeichnet noch etwas anderes aus: Er sagt immer ‚Wir‘.“

Joachim Winkelhock

„Einstein war für mich ein Genie. Ich kann kein Genie sein, weil es von mir kein Foto gibt, auf dem ich die Zunge rausstrecke.“

Paul Rosche

Bekannte sprechen voller Hochachtung von dem bayerischen Motorenkonstrukteur, dessen Erbe weit über den Zeitpunkt seiner Pensionierung hinausreicht. Ein bisschen wollen wir hier von ihm erzählen.

## Von der Kaiserstraße zu BMW

Geboren wurde Paul Rosche am 1. April 1934 in der Münchner Kaiserstraße. Ein echter „Ur-Bayer“ also. Seinen ersten Schultag hatte der kleine Paul 1940, mitten im Zweiten Weltkrieg. Später sorgten seine Eltern dafür, dass er eine Jesuitenschule besuchte.

Nach dem Studium wollte Mutter Rosche ihren Sohn unbedingt bei BMW sehen. „Junge, wenn die bei BMW dich nehmen, dann hast du was Solides fürs Leben“, meinte sie. Und so kam es, dass Paul Rosche nach Abschluss des Polytechnikums am 1. November 1957 bei BMW anfang. Damals waren in der BMW Motorenkonstruktion ganze sechs Leute beschäftigt, die für alles verantwortlich waren.

Ob Block oder Kolben, Steuerkette oder Ölpumpe, Nockenwelle oder Ventilfedern – die Sechs machten alles. Und sie machten es gut. Aber vor zwei Uhr ins Bett zu gehen war in fast keiner Nacht der Anfangszeit möglich. Es fehlten einfach ausgebildete Leute.

Alexander Freiherr von Falkenhausen, Chef und Freund für Paul Rosche, entdeckte sehr schnell, welches Talent er da unter seinen Ingenieuren hatte. Paul Rosche entwickelte nun im Auftrag seines Chefs die erste Nockenwelle.

Auch wenn er, wie er immer betonte, „keinen blassen Dunst von der geometrischen Form eines funktionierenden Nockens“ hatte.

Die ersten Motoren, die Paul Rosche beschäftigten, waren die V-8 Motoren der 502/507 Baureihen. 1963 begannen dann die ersten „echten“ Herausforderungen: Der legendäre Vierzylinder mit der Typenbezeichnung „115“, der nicht nur im BMW 1500 eingesetzt wurde, sondern der auch kurze Zeit darauf als „118“ (mit zwei Doppel-Solex-Vergasern ausgestattet) im 1800 tisa 130 PS „abliefern“ und damit den Startschuss für eine bis heute andauernde Erfolgsgeschichte von BMW im Motorsport gab.

Ende des Jahres 1968 ordnete Alexander von Falkenhausen die Verwendung eines Turboladers an. Denn so, hoffte er, würde man Porsche in der Tourenwagen-Europameisterschaft schlagen können.

## Der „ungeliebte“ Turbo

Zu dieser Zeit wusste noch niemand so recht, auf was man sich da eingelassen hatte. Denn Erfahrungen mit Abgas-turboladern waren zu dieser Zeit kaum vorhanden. Den Einstand des Turboladers gab es im englischen Snetterton, und es war ein Debakel: Der BMW 2002 Turbo war weit über die Grenzen der



Eine stille Demonstration der BMW Rennmannschaft in Neubiberg waren die schwarzen Armbinden.





Paul Rosche bei einem ernsten Gespräch mit Hans Joachim Stuck. Bei ihm geht es um die Formel-2-Weltmeisterschaft.

Rennstrecke hinaus an einer riesigen schwarzen Rauchwolke zu erkennen.

Dass dies nicht so bleiben konnte, war klar. So entwickelte Paul Rosche mit seiner Mannschaft das aufgeladene Triebwerk zur Serienreife (BMW 2002 Turbo, 1972) – und zum Siegermotor. Und obwohl er Turbomotoren nie so richtig gemocht hat – ihm waren vierzylindrige Saugmotoren lieber – manifestierte der BMW Turbo seinen Weltruhm als Motorenkonstrukteur.

### Keine Formel 1! Oder doch?

Bereits als der Turbo auf dem Prüfstand war, machte sich Paul Rosche Gedanken darüber, ob das nicht etwas für die Formel 1 sein könnte. Schließlich schien das Leistungspotenzial unerschöpflich zu sein.

Die Idee, mit einem 1,5-Liter-Vierzylinder-Reihenmotor (sein gusseiserner

Motorblock kam aus der Serienproduktion) in die Formel 1 einzusteigen, blies der BMW Vorstand nach mehreren Irrungen und Wirrungen schließlich ab. Aber trotz des Verbots entwickelten Paul Rosche und seine Mannschaft weiter.

Eine solche Befehlsverweigerung hatte im Rennmotorenbau bei BMW gute Tradition. Denn schon zu Beginn der 70er Jahre hatte Rosche, nachdem der BMW Vorstand den Ausstieg aus der Formel 2 erklärt hatte, im Untergrund und bei Nacht und Nebel erfolgreich an den Rennmotoren weitergearbeitet.

Zu diesem Zweck wurde damals von Paul Rosche und einem Häuflein Gleichgesinnter, zu dem auch der Formel-2-Star Dieter Quester gehörte, eine dunkle Garage in der Hufelandstraße gemietet. Außerhalb der regulären Dienstzeit wurden dann die Rennwagen zusammengeschaubt.

So kam es, dass in den 70er Jahren sechs F2-Europameistertitel nach München geholt und zudem über 550 BMW Formel-1-Motoren an interessierte Teams verkauft wurden. Dies geschah nach Jahren nun mit Genehmigung des



Alexander von Falkenhausen im Gespräch mit Dieter Basche, damaliger Rennleiter bei BMW. Rechts Paul Rosche und Dieter Quester.

dann doch recht verständnisvollen und auch stolzen BMW Vorstandes. Zeitgleich wurde auch die BMW Motorsport GmbH gegründet. Paul Rosche war ein Mann der ersten Stunde.

Zurück zum Turbomotor. Als der 1,4-Liter-Turbomotor auf der Basis des 4-Zylinder-Serienmotors mit der internen Typenbezeichnung M12, der dann in der Folge sehr erfolgreich im 3er BMW bei Tourenwagenrennen lief, schließlich gute 570 PS leistete, sah Paul Rosche die Zeit gekommen, die Formel 1 anzupeilen. Doch der BMW Vorstand versagte nach langem Hin und Her die Zustimmung, obwohl BMW Rennleiter Jochen Neerpasch mit Niki Lauda als Fahrer und McLaren als Team Erfolg versprechende Voraussetzungen geschaffen hatte. Außerdem sollte der nahezu fertige F1-Motor M12/13 nach Frankreich an den damals noch existierenden Hersteller Talbot mit allen Rechten verkauft werden. Gemeinsam mit dem neuen Rennleiter Dieter Stappert brachte Paul Rosche den Vorstand schließlich dazu, den Sachverhalt noch einmal zu überdenken.

### Nach der Formel 1 ist vor der Formel 1

Das Ergebnis war, dass BMW mit Brabham und Nelson Piquet 1983 Formel-1-Weltmeister wurde. Mehr noch: Sie gingen in die Annalen des Formel-1-Sports als erster „Turbo-Weltmeister“ ein. Das vorläufige Ende in der Formel 1 für BMW und Rosche kam drei Jahre später, als

BMW 1986 offiziell den Rückzug aus der Formel 1 erklärte.

Paul Rosche war von da an Chef der Abteilung E90 und entwickelte mit seiner Mannschaft Renntriebwerke für weltweit siegreiche Tourenwagen, High-Performance-Maschinen für BMW M Fahrzeuge und den Zwölfzylinder „S70/3-GTR“ für den McLaren-F1. Das war jener exklusive Supersportwagen für die Straße, mit dem ein privates Team im Juni 1995 in Le Mans den ersten BMW



Nie verlor Nelson Piquet die Geduld und trieb das BMW Turbo-Projekt stets voran.

Gesamtsieg einfahren sollte. Nicht nur die stattlichen 633 PS und die noch stattlicheren 727 Newtonmeter Drehmoment begeisterten die Fachwelt, sondern die unvergleichliche Standfestigkeit dieses Motors. Er erlaubte es den Teams, mit einem einzigen Motor eine komplette Rennsaison zu fahren, inklusive den 24 Stunden von Le Mans.

1999 war es dann auch dieser Zwölfzylinder in nochmals modifizierter Form (BMW V 12 LMR), mit dem BMW gegen die stärkste Konkurrenz, die jemals an den

24 Stunden in Le Mans teilgenommen hat, einen „Jahrtausendsieg“ landete. Die Fahrer Winkelhock, Dalmás und Martini fuhren damals die Rekorddistanz von 4.967,99 km mit der Rekorddurchschnittsgeschwindigkeit von 207 km/h.

Außerdem entstand in der Abteilung E90 die Basis jenes 3-Liter-V-10-Triebwerks, mit dem BMW im Jahre 2000 ein erfolgreiches Comeback in der Formel 1 feierte. Als sich der BMW Vorstand am 11. März 1997 entschied, wieder mit

einem Motor in die Formel 1 einzusteigen, erhielt Paul Rosche den Auftrag, die erforderlichen logistischen, infrastrukturellen und personellen Voraussetzungen zu schaffen.

Auf dem alten Gelände der BMW Marine im Münchner Norden entstand daraufhin die neue Rennmotorenabteilung mit rund 200 Arbeitsplätzen für hochqualifizierte Spezialisten. „Nebenbei“ wurde auch noch der Formel-1-Motor entwickelt. Parallel dazu gewann die Idee des „M Roadsters“ Gestalt. Als

drittes Projekt erhielt der M3 den international als „Wundermotor“ bezeichneten 3-Liter-Sechszylinder mit über 100 PS pro Liter Hubraum und einem sagenhaften Drehmoment. Die weltweit erstmalig eingesetzte elektronische, variable Nockenwellensteuerung sorgte nicht nur für explodierende Leistungsdaten, sondern auch für einen Normverbrauch von unter zehn Litern auf 100 Kilometern.

### Paul Rosche bleibt Berater

Als BMW wieder in die Formel 1 zurückgefunden hatte, ging Paul Rosche in seinen offiziellen Ruhestand. Aber all das, was Paul Rosche in seinem Leben erreicht hat, hat er mit seinem Team erreicht. Treue Weggefährten, die für ihn durchs Feuer gingen und auf die er sich zeitlebens verlassen konnte.

Heute hat er immer noch ein gut ausgestattetes Büro in der Münchner Hanauer Straße, in dem er im Auftrag von BMW als Berater weiter über Motoren nachdenkt.

### „Paul Rosche. Ein genialer Motorenkonstrukteur“

Wer mehr darüber wissen will, wie der M1 Paul Rosche beinahe ins Grab brachte oder wie die Telemetrie erfunden wurde, dem sei das Buch „Paul Rosche. Ein genialer Motorenkonstrukteur“ von Karl-Heinz Hufstadt empfohlen. Zahlreiche Abbildungen sowie Beiträge von Bernie Ecclestone, Niki Lauda, Norbert Haug und anderen Größen des Rennsports machen dieses Buch zum aufschlussreichen Portrait des berühmten bayerischen Motorenkonstruktors.

Ab Juli 2003 zu bestellen bei Ihrem BMW Partner oder bei:  
HEEL Verlag GmbH, Gut Pottscheidt, 53 639 Königswinter, Tel.: +49 (0) 2 22 39 23 00



## Vom BMW 3/15 PS von 1931 bis zum neuen 6er Coupé – die ganze Faszination der BMW Coupés in einem Buch

Aufgrund des großen Erfolges des Buchs „BMW Coupés – Tradition der Eleganz“ kommt es jetzt zu einer erweiterten Neuauflage.



Inbegriff eines formvollendeten Coupés: BMW 327/28.

Neben den Buchreihen „BMW Dimensionen“ und „BMW Portraits“ ist die BMW Group Mobile Tradition seit 1996 auch mit den Publikationen der „BMW Profile“ auf dem Markt für Bücher zur Geschichte der Mobilität präsent.

1999 wurde der fünfte Band dieser Reihe veröffentlicht: „BMW Coupés – Tradition der Eleganz“. Verfasst wurde der Band von Walter Zeichner, zuständig für Automobilgeschichte im Historischen Archiv der BMW Group Mobile Tradition. Das Buch widmet sich einer der anspruchsvollsten Herausforderungen im Fahrzeugdesign: dem Coupé.

Im September 2003 wird dieses in Deutsch und Englisch erschienene Buch in wesentlich erweiterter Form neu aufgelegt. Neben zahlreichen neuen Abbildungen wurde der Inhalt umfassend aktualisiert und ergänzt und präsentiert somit sämtliche in den letzten Jahren neu erschienenen BMW Serien-Coupés.

Ursprünglich bezeichnete der Begriff „Coupé“ eine leichte, geschlossene Kutsche, in der zwei Personen in Fahrtrichtung saßen. Schon im zweiten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts wurde diese Bezeichnung für zweisitzige, geschlossene Motorenwagen übernommen. Seit den 30er Jahren stand der Begriff

„Coupé“ dann vor allem für sportlich-elegante Automobile. In jener Zeit schuf BMW mit dem Typ 327 ein Coupé, das Kenner als eines der schönsten Automobile im Deutschland der 30er Jahre bezeichnen.

In dem Buch „BMW Coupés – Tradition der Eleganz“ wird der Weg aller BMW Coupés nachgezeichnet: Angefangen beim BMW 3/15 PS DA 4 Coupé der 30er Jahre über den BMW 327 sowie den von Graf Goertz designten BMW 503. Eine große Faszination übten auch das 700er Coupé der 60er Jahre, die Coupés der neuen Klasse in den 70er Jahren, der erste 6er BMW in den 80er Jahren und dann in den 90er Jahren der BMW 850i sowie die BMW 3er Coupés auf eine breite Käuferschicht aus.

Das letzte Kapitel wird den Coupés der neuen BMW 6er Reihe gewidmet, die erst im September 2003 auf der IAA in Frankfurt präsentiert werden – Automobile, mit denen die lange Tradition der BMW Coupés auf eindrucksvolle Art weitergeführt werden wird. Wer neugierig geworden ist, kann das Buch ab September 2003 bei seinem BMW Partner oder direkt beim Heel Verlag in Königswinter bestellen.

BMW Profile  
„BMW Coupés – Tradition der Eleganz“

Ab September 2003 zu bestellen  
bei Ihrem BMW Partner  
oder bei: HEEL Verlag GmbH,  
Gut Pottscheidt, 53 639 Königswinter,  
Tel.: +49 (0) 2 22 39 23 00



Designzeichnungen für das BMW 700 Coupé. Es spielte ab 1959 eine wichtige Rolle für BMW.

## Hinfahrt: Homburg/Saar – Teheran, 6.200 km

Homburg/Saar • Belgrad • Skopje • Istanbul • Ankara • Aleppo • Bagdad • Teheran



Gezeichnet von den Strapazen: Hans Winter in der Wüste Syriens.

# Mit 12 PS nach Teheran

1956 beschließen der 22-jährige Landwirtschaftsstudent Hans Winter und sein persischer Freund Koorosh Eghbal, dessen Familie in Mesched im Iran zu besuchen. Sie haben nur ein kleines Problem: Der Direktflug Frankfurt – Teheran schlägt mit unbezahlbaren 2.013 Mark zu Buche. Dies entspricht in etwa dem Preis eines BMW Motorrades, und ein solches ist der ganze Stolz von Hans Winter. Also entscheiden sich die beiden, die Reise mit Hans Winters R 25/2 anzutreten. Eine gewaltige Herausforderung für Mensch und Maschine.

von Fred Jakobs, nach den Aufzeichnungen Hans Winters

Am 12. April 1956 ist es so weit: Als die beiden in Homburg/Saar starten, regnet es in Strömen. Doch wer bis nach Persien will, lässt sich von einem Schauer nicht aus der Ruhe bringen, und so langsam bessert sich das Wetter. Am Abend haben sie Deutschland von West nach Südost durchquert: Nach 525 Kilometern erreichen sie Traunstein und übernachten dort in einer Jugendherberge. Am nächsten Morgen lassen sie die Hardyscheibe austauschen – das Gummiteil an der Kardanwelle bereitet leichte Probleme, und Hans Winter möchte kein Risiko ein-

gehen. In Österreich hat die R 25/2 ihre erste Bewährungsprobe: Das voll bepackte, nur 12 PS starke Motorrad meistert die neun Prozent Steigung des 21 Kilometer langen Pötschen-Passes problemlos. Bis zum Abend schaffen sie es bis nach Graz.

Am dritten Tag überqueren sie die Grenze nach Jugoslawien, die Temperaturen steigen ständig, und auf der autobahnartigen Straße kommen sie gut voran. Von der Bevölkerung werden sie bestaunt, und sie erleben zum ersten Mal auf dieser Reise herzliche Gastfreundschaft: Da die Jugendherberge

besetzt ist, besorgen ihnen Studenten zwei Betten in ihrem Wohnheim; zudem gibt man ihnen die Adresse eines Freundes in Istanbul, bei dem sie übernachten können. Hinter Belgrad verschlechtern sich dann die Straßenverhältnisse zunehmend. Hinzu kommt Ärger mit der Polizei, da Hans Winter eine Fabrikanlage fotografiert: Drei Stunden werden sie auf der Polizeistation festgehalten, dann ist der Film entwickelt und das Corpus Delicti herausgeschnitten. Diese Verzögerung und Straßenverhältnisse, die zeitweise nur 20 km/h erlau-

## Rückfahrt: Teheran – Homburg/Saar, 9.264 km

Homburg/Saar ● Belgrad ● Skopje ● Istanbul ● Ankara ● Aleppo ● Bagdad ● Teheran

ben, führen dazu, dass sie bis zum Abend lediglich 183 Kilometer zurückgelegt haben. Doch sie werden entschädigt: Die Familie, bei der sie übernachteten, verköstigt sie, und die einheimische Dorfjugend versammelt sich um das westliche Kofferradio.

Am nächsten Tag, auf dem Weg nach Skopje, ist die Fahrbahn überflutet, der Einzylinder-Motor schluckt schwer an den Wassermassen. Gegen Abend schlagen sie erstmals auf dieser Reise ihr Zelt auf. Auch am nächsten Tag, nachdem sie Mazedonien durchquert und griechischen Boden erreicht haben, übernachten sie im Zelt. Nun genießen sie die komfortablen Straßen: „Sie sind so eben und glatt wie Marmor“, beschreibt Hans Winter sie, eine willkommene Verbesserung nach den unwegsamen Verhältnissen in Jugoslawien. Sie nehmen die Küstenstraße und erfreuen sich an der Aussicht aufs Mittelmeer. Abends campieren sie bei einem Schäfer, der ihr Abendessen noch um vier geschenkte Eier bereichert.

### Selbstgegossenes Gummi-Ersatzteil

Der achte Tag bringt wieder schlechtere Straßen, und es gibt erste Probleme mit dem Gepäckträger, die aber behoben werden können. Bei einer kurzen Rast am Meer tanken Hans Winter und Koorosh Eghbal wieder Kräfte, und abends ist die Türkei erreicht, wo sie in der Nähe von Edirne zelten. Am nächsten Tag geht es Richtung Istanbul, und erstmals treten ernsthafte technische Probleme auf.

In Hans Winters Tagebuch steht: „Durch die zum Teil recht staubigen Straßen ist das Puffergummi des Kardanantriebs verschlissen. Wir suchen zunächst die BMW Vertretung in Istanbul auf, wohin uns hilfsbereite Polizisten lotsen. Zu unserem Erschrecken erfahren wir, dass kein Ersatzteil vorhanden und auch die Einfuhr verboten ist. Im Geiste sehe ich schon das Ende unserer Reise. Wir stehen nun mitten in Istanbul und wissen nicht, wie es weitergehen soll.“

Koorosh Eghbals Kalendernotizen sind drastischer: „Zwei Idioten machen eine Reise nach Persien, bis Istanbul haben sie es geschafft, aber wie es weitergehen soll, weiß keiner.“ Da auch das



Die erste Etappe ist geschafft. Koorosh Eghbal auf der Autobahn bei München.

deutsche Konsulat nicht helfen kann, machen beide schon Pläne, per Zug oder Schiff weiterzufahren. Doch der Zufall kommt ihnen zu Hilfe: Als sie sich zu der Adresse durchfragen, die sie in Belgrad bekommen haben, treffen sie am Hafen auf den deutschen Leiter der Istanbul Deutz-Vertretung. Nachdem sie ihm ihr Problem geschildert haben, bietet er spontan seine Hilfe an.

Sie begleiten ihn zu seiner Werkstatt, wo er eigenhändig aus einem Fahrzeugkolben eine Form dreht, die später mit Gummi ausgegossen werden soll. Bei dieser Gelegenheit werden auch gleich Gepäckträger und Auspuff geschweißt. Die Arbeiter leisten Überstunden, und als die beiden Studenten erfahren, dass dies alles für sie kostenlos ist, fassen sie wieder neuen Mut.

Am folgenden Tag nimmt sie der Deutz-Vertreter mit zu einer Gummifabrik. Deren Besitzer spricht sogar ein wenig deutsch und nimmt nach kurzer Beratung eine Maschine aus der Produktion. Gegen 17 Uhr hält Hans Winter ein neues Gummiteil in der Hand. Er bittet um ein zweites Gummi als Reserve, doch der Türke ist von seiner Qualität dermaßen überzeugt, dass er



Motorwäsche: überflutete Straße in Jugoslawien.

Hans Winter eine mündliche Garantie für mehrere 10.000 Kilometer gibt. Der Deutsche möchte den Geschäftsmann, der sich weigert, von den beiden Reisenden Geld anzunehmen, nicht beleidigen und nimmt schweren Herzens Abstand von seiner Bitte nach Ersatz. Im weiteren Verlauf zeigt sich, dass der Fabrikant nicht übertrieben hat: Über 20.000 Kilometer wird die gegossene Gummischeibe auch stärksten Belastungen standhalten.

Nachdem die beiden Freunde in den asiatischen Teil der Türkei übersetzt haben, erreicht sie die nächste Hiobsbotschaft: Der Grenzübergang zu Persien ist geschlossen. Sie beschließen, über Syrien und den Irak zu fahren, was einen riesigen Umweg, der sie zudem durch die Wüste führt, bedeutet. Sie schlagen ihr Zelt bei einer Familie in Tuzla auf, dort werden sie mit Milch, Käse und Fleischauflauf vertröstet. Da die Tochter etwas englisch spricht, kommt man miteinander

### BMW Motorräder für Fernreisen

Während Weltenbummler in den 50er Jahren auf normale Straßenmaschinen angewiesen waren, hat BMW heute spezielle Enduromodelle im Angebot. Flaggschiff ist die R 1150 GS Adventure. Ein Vergleich mit Hans Winters R 25/2.

	BMW R 25/2 (1951)	BMW R 1150 GS Adventure (2003)
Hubraum	247 ccm	1.130 ccm
Leistung	12 PS bei 5.800 U/min	62,5 kW (85 PS) bei 6.750 U/min
Getriebe	4-Gang	6-Gang
Tankinhalt	12 l	30 l (Sonderausstattung)
Bodenfreiheit	92 mm	200 mm
Trockengewicht	142 kg	232 kg
Neupreis	1.990 Mark	11.500 Euro

ins Gespräch. Trotz des Drängens der Familie, noch einige Tage zu bleiben, brechen die beiden am nächsten Tag auf und sind am Abend 50 Kilometer vor Ankara. Auch hier werden sie von den Dorfbewohnern mit Lebensmitteln versorgt. Wegen eines Feiertages haben die Konsulate in Ankara geschlossen, so dass sie auf ihre Visa für Syrien und Irak einen Tag warten müssen. In der Nacht lässt es sich ein Polizist nicht nehmen, mit seiner Waffe ihr Zelt zu beschützen. Um Zeit zu gewinnen, beschließen die beiden, die Nacht durchzufahren. Das erstmals während der Fahrt benutzte Radio verkürzt ihnen die langen Stunden. Im Morgenrauen erreichen sie das Meer, und bei

Am nächsten Tag wollen sie die syrische Wüste durchqueren, obwohl sie für diese Gegend keine Land- geschweige denn Straßenkarte haben. Die Einheimischen raten ihnen ab und empfehlen ihnen einen Umweg über Damaskus und Jordanien. Doch sie halten an ihrem Entschluss fest und wollen nicht nochmals 1.000 Kilometer Umweg auf sich nehmen. Es wird die bis dahin schlimmste Tagesetappe. Neben der Hitze haben sie mit dem Sand zu kämpfen, der sich überall festsetzt. Die letzten 100 Kilometer werden zur Qual: Es gibt keinerlei Weg, lediglich Telefonmasten dienen der Orientierung. Sechs Stunden benötigen sie für diese 100 Kilometer, über Schotter, Sand und durch

die letzte Etappe Richtung Teheran. Bald ist die irakisch-persische Grenze erreicht, und im Gebirge erleben die Freunde für fünf Minuten den ersten Regen seit ihrer Abfahrt in Deutschland. Dann werden die Straßen wieder schlechter, und vorbeidonnernde Öl-Lastzüge sorgen zusätzlich für Gefahr. Als sie von Einheimischen erfahren, dass Teheran bald erreicht sei, beschließen sie erneut, die Nacht durchzufahren. Doch sie haben die Entfernung falsch eingeschätzt, am Morgen ist Teheran noch immer nicht erreicht. Zudem geht der Gepäckträger in die Brüche, ein LKW-Fahrer nimmt ihr Gepäck mit nach Teheran. Die letzten Kilometer wollen nicht vergehen, der Verkehr nimmt stetig zu, und ein starker Wind fordert dem Fahrer alles ab, um das Motorrad auf der Straße zu halten. Am 30. April gegen 22 Uhr erreichen sie endlich Teheran. Die 6.200 Kilometer haben ihre Spuren hinterlassen, sie sind völlig erschöpft, und Hans Winter wird bereits von Fieber heimgesucht.

Nach einigen Tagen Aufenthalt in der persischen Hauptstadt reisen sie per Bus nach Mesched an der Grenze zu Afghanistan. Das Motorrad bleibt in Teheran beim BMW Vertreter, der auch die Inspektion durchführt. Für die beiden Studenten schließt sich ein über zweimonatiger Urlaub an, bevor es wieder via Teheran zurück nach Hause geht. Koorosh Eghbal wählt für die Rückreise das Flugzeug, während Hans Winter wieder seiner generalüberholten BMW vertraut. Seine Rückreise, auf der er sich die Sehenswürdigkeiten Südeuropas ansieht, ist mit über 9.000 Kilometern anderthalbmal so lang wie die Hinfahrt. Er schafft sie in knapp drei Wochen. Bei der Ankunft zeigt der Kilometerzähler 15.500 Kilometer mehr an als zu Beginn der abenteuerlichen Fahrt.



Sand, Schotter und Geröll: In der irakischen Wüste sind Telefonmasten die einzige Orientierung.

einer ausgiebigen Badepause sind die Strapazen der Nacht schnell vergessen. Nachmittags geht's weiter Richtung Syrien, und bei Hans Winter machen sich Schmerzen bemerkbar: Er hat sich am Morgen einen enormen Sonnenbrand zugezogen, die nächsten Tage werden für ihn zur Tortur. Im syrischen Aleppo schlagen sie ihr Nachtlager auf, Hans Winter kann kaum noch laufen. Das üppige Abendessen, zu dem sie eingeladen werden, ist da Balsam für Körper und Seele.

ausgetrocknete Flussläufe. Sie übernachten in einem Zollhaus an der irakischen Grenze, 4.630 Kilometer von der Heimat entfernt. Auch am nächsten Tag sind die Telefonmasten ihr einziger Wegweiser, und auch hier nichts als Schotter und Staub. Als sie gegen Abend eine Oase am Euphrat erreichen und sich mit Tee, Datteln, Feigen, Brot und Milch stärken, fühlen sie sich inmitten der Wüste wie auf einer Südseeinsel.

Dann geht es weiter Richtung Bagdad. Wegen einer Überschwemmung müssen sie die Hauptstraße umfahren, wieder geht es durch die Wüste, mehrmals wird das Gepäck abgeladen und das Motorrad über Gräben und durch tiefen Matsch getragen. Als sie gegen Abend Bagdad erreichen, ist es so heiß, dass der Teer an den Reifen klebt. Sie campieren in einem Dorf in der Nähe, und ein Bewohner schläft zu ihrem Schutz auf dem Hausdach. Am 29. April geht es dann auf



Auf der Rückfahrt in Griechenland: Campieren am menschenleeren Strand.



Eine Karte vom Nahen Osten hatte Hans Winter erst auf der Rückreise.

## „Mein Vater hielt mich für völlig durchgeknallt.“

Professor Dr. Koorosh Eghbal und Hans Winter über ihre Persienreise

**Mobile Tradition live:** Als Sie damals Ihre Reise planten, wie war damals die Reaktion Ihrer Familie?

**Winter:** Durch die Bank ablehnend, allen erschien es viel zu gefährlich.

**Eghbal:** Meine ganze Familie hat mich gewarnt, diese Reise anzutreten, mein Vater hielt mich für völlig durchgeknallt, und meine Mutter weinte die ganze Zeit, bis sie mich in Teheran wusste.

**Winter:** Wobei ich aber auch sagen muss, dass wir damals sehr blauäugig an diese Fahrt herangingen und die Skepsis unserer Familien deshalb teilweise berechtigt war.

**Inwiefern?**

**Winter:** Wir hatten beispielsweise keine Ersatzteile mit, nicht einmal eine zweite Zündkerze oder einen Ersatzreifen. Dann hatten wir lediglich eine Europa-Straßenkarte, die gerade mal bis kurz hinter Istanbul reichte. Eine Karte vom Nahen Osten wollten wir in der Türkei kaufen, weil wir dachten, dass es dort bessere als in Deutschland geben würde. Allerdings bekamen wir in der ganzen Türkei keine, so dass wir praktisch nur auf die wenigen Straßenschilder und die Auskünfte der Einheimischen angewiesen waren. Für die Rückfahrt schickte mir dann mein Vater eine Karte nach Persien.

**Zum Glück hatten Sie ja keine größeren Pannen.**

**Winter:** Zunächst muss ich sagen, dass ich vollstes Vertrauen in mein Motorrad hatte. Ich hatte jahrelang auf vieles verzichtet, um mir meinen Traum von einer eigenen BMW zu erfüllen. Jeden Monat legte ich mein Lehrlingsgehalt von etwa 25 bis 30 Mark zur Seite, auch die Geldgeschenke, die es zu Geburtstag und sonstigen Anlässen gab, wurden gespart. Mein Vater gab mir zu jeder gesparten Mark eine als Spende dazu. Als ich dann das Geld zusammen hatte und endlich mein Motorrad beim BMW Händler in Empfang nahm, können Sie sich vorstellen, dass ich mit dem Motorrad äußerst pfleglich umgegangen bin. In meinem ganzen Stolz konnte ich mir daher – bei all der Naivität, was uns auf der Reise erwartete – gar nicht vorstellen, dass die BMW nicht durchhalten würde.

**Eghbal:** Diese Maschine war einzigartig, sehr robust und zuverlässig. Was das Motorrad alles mitgemacht hat, ist unvorstellbar. Wir waren ja zu zweit und hatten zusätzlich viel Gepäck. Nicht nur unser Zelt, sondern auch unsere ganze sonstige Ausrüstung – sogar einen Gaskocher und einen batteriebetriebenen Radio-Schallplattenspieler hatten wir dabei. Die Maschine hat wirklich viel ausgehalten, besonders auf den Schotterstraßen in der Türkei, dem Irak und im Iran.

**Nochmals zurück zu den Vorbereitungen, wie sah Ihre Planung aus?**

**Eghbal:** Eigentlich hatten wir gar keine große Planung, wir fuhren, wann wir Lust hatten, und machten dann Rast, wenn wir nicht mehr weiterfahren wollten oder konnten.

**Haben Sie sich auf der Fahrt regelmäßig abgewechselt?**

**Eghbal:** Überhaupt nicht. Herr Winter fuhr die ganze Strecke und ich war Beifahrer. Ich bewunderte ihn, wie er die Strecke meisterte.

**Was waren die bewegendsten Momente?**

**Eghbal:** Die Freundlichkeit der Völker ...

**Winter:** ... und ihre Hilfsbereitschaft. Das, was Gastfreundschaft für diese



Hans Winter



Prof. Dr. Koorosh Eghbal

Menschen bedeutet. Fast überall wurden wir zum Essen eingeladen, oftmals bekamen wir auch Benzin geschenkt. Wo wir auch anfragten, ob wir unser Zelt aufschlagen können, wir wurden nirgendwo abgewiesen. Im Gegenteil, einige Male durften wir in den Häusern übernachten.

**Was machte Ihnen auf der Reise am meisten zu schaffen?**

**Winter:** Vor allem die Straßenverhältnisse: Insbesondere in Syrien und im Irak fuhren wir, ohne dass auch nur der Ansatz eines Weges erkenn-

bar war. Wir mussten öfters das Motorrad über Gräben tragen, natürlich erst, nachdem wir unser gesamtes Gepäck abgeladen hatten. Einmal schafften wir in sechs Stunden gerade mal 100 Kilometer. Hinzu kam noch die Hitze, die besonders für mich ungewohnt war. Dann der Sonnenbrand, den ich mir in der Türkei beim Baden holte und der in den Wüstenetappen in Syrien und dem Irak furchtbar schmerzte.

**Bereuen Sie etwas?**

**Eghbal:** Ich bereue nichts. Es war wunderbar.

**Winter:** Wenn ich etwas bereue, dann vielleicht, dass wir die Fahrt zu wenig genossen haben. Wir wollten ja möglichst schnell an unser Ziel kommen und nahmen uns zu wenig Zeit, die Landschaft zu genießen oder am Alltag der Menschen teilzunehmen.

**Knapp 50 Jahre sind seit der Reise vergangen, hatten Sie beide die ganze Zeit Kontakt?**

**Eghbal:** Wieder in Deutschland gelandet, ging Herr Winter nach Bonn, und ich fing 1957 an, in Gießen Agrarwissenschaft zu studieren. Dort habe ich dann auch promoviert und ging dann wieder in meine Heimat, den Iran. Nach der Revolution dort habe ich das Land dann illegal verlassen und diente bis zu meinem Ruhestand vor zwei Jahren als Professor und Koordinator für ökologischen Landbau an der Universität Hohenheim. Erst in dieser Zeit, als ich wieder in Deutschland war, haben wir uns wieder gefunden.

**Wenn heute ein junger Mensch eine ähnliche Fahrt planen und Sie um Rat fragen würde – würden Sie ihm zu- oder abraten?**

**Eghbal:** Prinzipiell würde ich so eine Reise immer bejahen, allerdings sind viele Länder nicht mehr so sicher, wie das Beispiel Algerien in den letzten Wochen gezeigt hat.

**Winter:** Auch ich würde einem jungen Menschen zuraten, wobei ich Herrn Eghbal zustimme, dass die Gefahren heute andere sind. Die modernen Motorräder haben sicherlich bessere Fahrwerke und weitaus stärkere Motoren. Hinzu kommt ein besseres Kartenmaterial, Satelliten-Navigation und Funkgeräte, die die Folgen einer etwaigen Panne besser abfedern können. Auf der anderen Seite erlebten wir noch unverfälschte Gastfreundschaft, während heute aggressives Betteln bis hin zum Erpressen von Wegzoll oder gar Überfälle häufiger an der Tagesordnung sind. Doch man macht auf einer solchen Reise Erfahrungen, die einen ein ganzes Leben prägen und die man dann nicht mehr missen möchte.

**Gerade Ihr weiteres Leben, Herr Winter, wurde ja von dieser Fahrt maßgeblich geprägt?**

**Winter:** Ja. Zu einer Familie, bei der wir in der Türkei zu Gast waren, hatte ich auch nach der Reise noch Briefkontakt. Ich habe diese Familie dann noch mehrmals besucht und lernte dort durch Zufall eine Frau kennen. Diese Frau habe ich dann 1962 in der Türkei geheiratet und bin mit ihr nach Deutschland gezogen. Bis heute sind wir beide glücklich verheiratet.

# Berge

sind seine Stärke!

Dank seines großen Kraftüberschusses nimmt der BMW selbst schwerste Steigungen spielend und beweist daher gerade bei Bergfahrten so recht seine überragende Leistungstärke.

