

BMW Classic live



BMW AG

BMW Museum
die große Reportage



BMW M1 Procar
Revival 2008 auf
dem Hockenheimring



BMW R 51 – die
erste BMW mit
Hinterradfederung



Frischer Wind in
der Oberklasse:
die BMW 7er und
ihre Vorgänger

Liebe Freunde der Marke,

das BMW Museum ist eröffnet. Für uns ist dies eines der wichtigsten Ereignisse des Jahres und das zentrale Thema dieser Ausgabe. Sich selbst zu loben ist immer schwierig, aber im Fall des BMW Museums machen wir eine Ausnahme.

Das Museum ist innovativ und informativ zugleich. In erster Linie faszinieren die Exponate, rund 120 aus über 90 Jahren BMW Historie, aber auch Liebhaber der Architektur und des Designs sowie Technikfans kommen auf ihre Kosten. Und für alle Freunde der Marke ist der Rundgang sowieso ein Muss. Wer noch nicht restlos überzeugt ist, den bewegt vielleicht die Museumsreportage in dieser Ausgabe zu einem Besuch.

In einem Raum des Museums werden Sie BMW 7er Modelle und ihre Vorgänger finden. Die Geschichte der Oberklassemodelle haben wir für Sie – zur Vorstellung des neuen BMW 7er – auch in dieser Ausgabe nachgezeichnet. Außerdem haben wir einen Blick zurück geworfen auf tolle Veranstaltungen – Villa d'Este, Mille Miglia, BMW M1 Procar Revival –, die wir mit vielen Menschen in diesem Jahr teilen und feiern konnten.

Ich wünsche Ihnen nun viel Spaß beim Lesen und hoffe, dass Sie der Marke treu bleiben und uns im kommenden Jahr ebenso unterstützen wie in diesem.

Herzliche Grüße,

Karl Baumer
Leiter BMW Classic



BMW AG



Design und Technik, Information und Innovation, Medien und Architektur: Das BMW Museum bietet nach seiner Wiedereröffnung einen faszinierenden Überblick über 90 Jahre BMW Historie.



Klassiker zum Anfassen: Die Mille Miglia – das 1000-Meilen-Rennen quer durch Italien – war eine der herausragenden Veranstaltungen mit Beteiligung der BMW Classic im Jahr 2008.

REVIEWS

- 10 **BMW M1 Procar Revival**
Triumphale Rückkehr der BMW M1 Procars und ihrer Piloten: Über 70.000 Zuschauer feierten die historischen BMW Rennsportwagen im Rahmen des Formel-1-Grand Prix am Hockenheimring 2008.
- 16 **Die Schönsten der Schönen**
Der Concorso d'Eleganza Villa d'Este zählt traditionell zu den renommiertesten Schönheitswettbewerben für klassische Automobile und neue Concept Cars. Auch 2008 traf sich die automobile „Crème de la Crème“ am Comer See.
- 18 **Die Mille Miglia 2008**
1000 Meilen in oder hinter einem klassischen BMW quer durch Italien: Das Langstreckenrennen fordert Kraft und Konzentration von allen Beteiligten.

UNTERNEHMEN

- 22 **Ein Tag im BMW Museum**
Das BMW Museum hat wieder eröffnet: größer, schöner und moderner als je zuvor. Die Besucher strömen in Massen – und sind begeistert. Eine Reportage.
- 32 **Stolz auf die eigene Geschichte**
Die Neueröffnung des BMW Museums setzt den jüngsten Höhepunkt in der musealen Darstellung der BMW Geschichte. Bereits in den 1920er Jahren stellte BMW Fahrzeuge aus.

AUTOMOBIL

- 36 **BMW Automobile 1968 – 2000**
In den vergangenen 40 Jahren ist BMW zum führenden Automobilhersteller im Premiumsegment aufgestiegen. Ein Überblick.
- 50 **Frischer Wind in der Oberklasse**
Im Herbst 2008 bringt BMW den neuen BMW 7er auf den Markt – bereits die fünfte Generation der erfolgreichen Baureihe. Die Wurzeln der Oberklasselimousinen reichen sogar bis in die 1930er Jahre zurück.

MOTORRAD

- 44 **BMW R 51**
Mit der BMW R 51 begann eine neue Ära in der Zweiradgeschichte, denn sie war die erste BMW mit Hinterradfederung. Ihre Entwicklung ist eine Erfolgsgeschichte und ein Musterbeispiel für Technologietransfer vom Rennsport in die Serie.

RUBRIKEN

- 06 **Facts**
Tales of the 7 houses | Kleines Motocoupé – ganz groß! | BMW Classic auf den BMW Motorrad Days | Bikerbooks: Zweiräder auf Schwarz und Weiß
- 34 **Faszination Technik**
BMW M12/13 – der Siegermotor von 1983
- 48 **Historische Rennstrecken**
Der Circuit de Spa-Francorchamps

50





22



36



10

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

BMW Classic

V.I.S.D.P.

Karl Baumer

ADRESSE

BMW Classic
Schleißheimer Str. 416
80935 München

CHEFREDAKTION

Dr. Daniel Tasch

CHEF VOM DIENST

Max Bauer

REDAKTION

Max Bauer, Dr. Andreas Braun,
Niklas Drechsler, Fred Jakobs,
Sibylle Scharrenberg,
Dr. Caroline Schulenburg,
Dr. Florian Triebel

GRAFISCHES KONZEPT

von Quadt & Company GmbH

ART-DIREKTION

Julia Schiffner

BILDREDAKTION

Von Quadt & Company GmbH,
BMW Classic

LITHOGRAFIE

Foag & Lemkau GmbH

LEKTORAT

Franz Mayer

DRUCK

Foag & Lemkau GmbH

VERTRIEB

BMW Classic

DRUCKAUFLAGE

7.000

Alle Rechte vorbehalten. Insbesondere dürfen Nachdruck, Aufnahme in Online-Dienste und Internet und Vervielfältigung auf Datenträger wie CD, DVD etc. nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung der BMW Group Classic erfolgen. Für die Zusendung unverlangter Manuskripte oder Bilder wird keine Gewähr übernommen.

BMW Museum – ungewöhnliche Werbe-Wege



Mit einer ungewöhnlichen Marketingmaßnahme hat die BMW Classic im Vorfeld der Wiedereröffnung für das BMW Museum geworben. „Tales of the 7 houses – Entdecken Sie die 7 Häuser“ hieß die Aktion, die im Juni und Juli in der Stadt München für Aufsehen gesorgt hat.

Die Grundidee war, dass das neue BMW Museum vor der Eröffnung wie eine Art „Black Box“ ist: verschlossen und geheimnisvoll. Es wurde eine Box entwickelt. Diese „Preview-Box“ gab noch vor der Eröffnung erste Highlights des Museums preis und machte damit Lust auf einen Besuch.

Die Guerilla-Aktion gliederte sich in drei Phasen. In der ersten Phase fuhren BMW X5 mit Anhänger und kleinen Preview-Boxen durch die Münchner Innenstadt. Dadurch wurde erste Neugierde geweckt. Es gab weder eine Erklärung noch einen Hinweis zu Inhalt und Absender der Boxen.

In Phase zwei wurden fünf riesige Boxen à 15 m³ an stark frequentierten Plätzen aufgestellt: vor der BMW Welt, im Olympiapark, an der Schrammehalle, vor dem Löwenbräu Keller Biergarten und am Tierpark Hellabrunn. Kleine Fenster ließen nun einen Blick auf den Inhalt der Boxen zu, wobei das BMW

Museum noch nicht erwähnt wurde. Zu sehen waren verschiedene Bildmotive, die auf die verschiedenen Themen des BMW Museums, wie z. B. Motorsport, Marke, Baureihe oder Unternehmen, aufmerksam machten. Erriet der Interessierte, um was es sich handelt, bzw. wer hinter der Aktion steckte, konnte er per SMS oder online an einem Gewinnspiel teilnehmen. Hauptgewinn war ein Wochenende mit einem Oldtimer der BMW Classic.

Höhepunkt und Abschluss der Aktion war auf dem Stadtgründungsfest „850 Jahre München“. Mit einer begehbaren Preview Box in der Kaufingerstraße wurde das Geheimnis offiziell aufgelöst. Im Inneren der Box wurden die sieben Ausstellungshäuser des BMW Museums dargestellt und durch Film, Modelle, Tonbeispiele und Bilder erlebbar gemacht.

Die Aktion „Tales of the 7 houses – Entdecken Sie die 7 Häuser“, die auf breite Resonanz stieß, wurde zusammen mit der Agentur Von Quadt & Company GmbH entwickelt und durchgeführt. Radio Charivari begleitete die gesamte Aktion mit Spots und Reportagen.



Kleines Motocoupé – ganz groß!

Der Isetta Club e.V. hat bei seinem diesjährigen Jahrestreffen im Rödental bei Coburg vermutlich einen weiteren Eintrag in die Liste der BMW Weltrekorde hinzugefügt. In vorher genau geregelter, engem Abstand fuhren 178 Isetten eine Strecke von 3,2 Kilometern ab. Die Einhaltung der festgelegten Bedingungen bestätigte ein Notar, der den Weltrekord zum Eintrag an Guinness World Records Ltd. meldete. Die offizielle Antwort wird im Oberfränkischen mit Spannung erwartet. Insgesamt waren über 240 Isetten, BMW 600 und BMW 700 Modelle Zeuge dieser neuen Bestleistung für die Marke BMW.



BMW Classic auf den BMW Motorrad Days

In Garmisch-Partenkirchen fanden vom 4.-6. Juli die achten BMW Motorrad Days – das frühere Biker-Meeting – statt. Auch dieses Jahr fanden wieder weit über 30.000 BMW Motorradfahrer den Weg in die südlichste Marktgemeinde Deutschlands. Und ihnen wurde einiges geboten: Auf dem Enduro-Kurs und dem anspruchsvollen X-Track konnte man seine Offroad-Kenntnisse unter Anleitung erfahrener Instrukturen erweitern. Wer die Straße bevorzugte, konnte die aktuellen Modelle von BMW Motorrad in traumhafter Alpenkulisse Probe fahren. Zahlreiche Zubehöranbieter, Reiseveranstalter und BMW Clubs verwandelten das Veranstaltungsgelände in einen lebendigen Marktplatz, und abends wurde den Besuchern auf zwei Musikhöfen kräftig eingeeht.

Wie schon die Jahre zuvor, war auch BMW Classic in Garmisch-Partenkirchen mit einem eigenen Ausstellungzelt vertreten. Der Prototyp BMW R 7, der erstmals in Deutschland

präsentiert wurde, sowie drei klassische Rennsportarten zogen nicht nur die Freunde klassischer Motorräder in ihren Bann. Zwei Mitarbeiter informierten die Besucher drei Tage lang über das Leistungsspektrum der BMW Classic und stellten dabei auch das kurz zuvor eröffnete BMW Museum vor.

Einer der Höhepunkte aber waren die Live-Präsentationen der BMW R 7 und der WR 750 im Rahmen der atemberaubenden Show von Stuntriding-Weltmeister Chris Pfeiffer: Tausende Zuschauer nutzten die seltene Gelegenheit, eine knapp 80 Jahre alte Werksrennmaschine in Aktion zu sehen und ihren Sound zu hören.

Den Schlusspunkt der rundherum gelungenen Veranstaltung setzten die Teilnehmer des Klassik-Korsos, die sich auch von einem heftigen Gewittersturm nicht abhalten ließen.



Foto: Fred Jakobs



Meilensteine der Motorradtechnik: Faszination BMW K Baureihe

1983 präsentierte BMW mit der K 100 die ersten 4-Zylinder-Modelle der Marke. Pünktlich zum 25-jährigen Jubiläum hat Hans-Jürgen Schneider die dritte Auflage seines Standardwerks zur K Baureihe aufgelegt. Sauber recherchiert, leicht zu lesen und mit einer Fülle von Fotos illustriert, führen Schneider und sein Co-Autor, Axel Koenigsbeck, durch die verschiedenen Generationen der 3- und 4-Zylinder-Modelle. Dabei finden die zahlreichen Tuning- und Gespann-umbauten ebenso Berücksichtigung wie die seltenen Rennsportversionen. Ein ganzes Kapitel widmet sich den Exoten und zeigt, dass der Einsatz des K Motors nicht auf Motorräder beschränkt blieb. Ob Ecomobil, BMW Just 4/2 oder die Fahrzeuge der Formel BMW: Schneider/Koenigsbeck haben in ihrem ausführlichen Kompendium wirklich jede Facette des Themas BMW K Baureihe beleuchtet.



Hans-Jürgen Schneider/Axel Koenigsbeck: Faszination BMW K-Reihe,
Delius Klasing Verlag 2008, 232 Seiten, ISBN 978-3-7688-5791-8, € 29,90.

BMW Racing Motorcycles: The Mastery of Speed

BMW Motorrad kann auf eine lange und erfolgreiche Motorsporttradition zurückblicken. Umso erstaunlicher ist es, dass zu dieser spannenden Thematik bisher keine Monographie erschienen ist. Zumindest für den englischsprachigen Raum ist nun Abhilfe geschaffen worden: Laurel C. Allen und Mark Gardiner haben auf 176 Seiten die wichtigsten Erfolge der weiß-blauen Marke zusammengefasst. Von den ersten Siegen der 1920er Jahre über die jahrzehntelange Dominanz bei den Seitenwagen und die Erfolge bei der Rallye Dakar bis hin zum aktuellen Engagement mit HP2 Enduro, HP2 Megamoto und HP2 Sport spannen die Autoren den Bogen (Stand Ende 2007). Für die Neuzeit legen sie den Fokus auf ihren Heimatmarkt Nordamerika. Dies ist für europäische Leser nicht unbedingt ein Nachteil, bekommt man so doch Einblick in diese Szene. Das Ganze ist nicht nur kenntnisreich geschrieben, sondern – trotz des kompakten Formats – auch reichhaltig bebildert. Für Fans des BMW Motorradsports ein Muss.



Laurel C. Allen/Mark Gardiner: BMW Racing Motorcycles. The Mastery of Speed,
Whitehorse Press 2008, 176 Seiten, ISBN 978-1-8843-1365-3, US\$ 29,90.



Nehmen Sie ein exklusives
Stück BMW mit nach Hause

BMW Museumsshop

Das Shop-Angebot umfasst ein Sortiment an
Caps, T-Shirts, Publikationen, Postkarten und
Miniaturen historischer BMW Fahrzeuge.

Der Museumsshop ist zu den gleichen Zeiten
wie das Museum geöffnet und auch ohne
Eintrittsticket zugänglich.

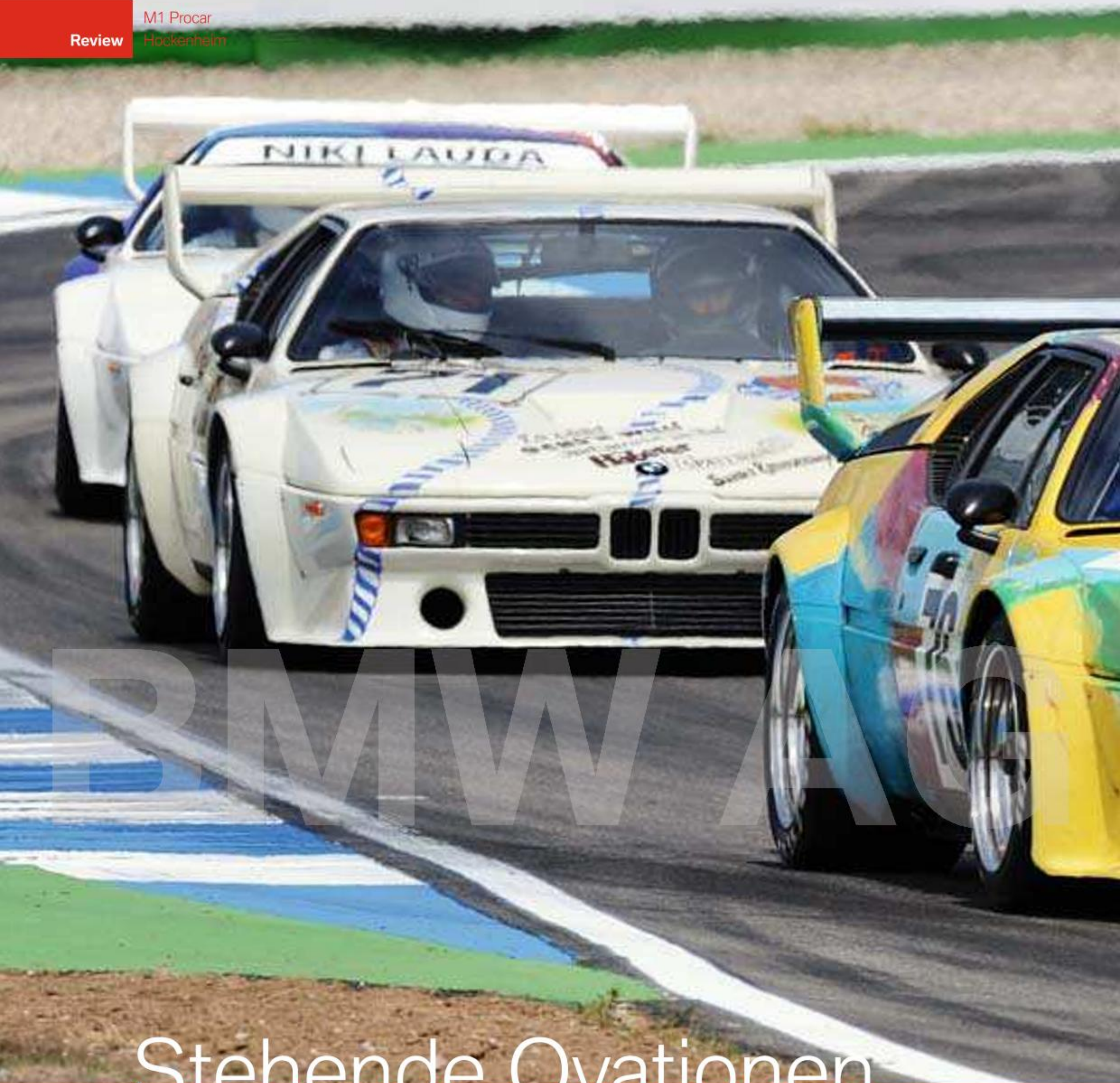
Öffnungszeiten:

Dienstag - Freitag: 09.00 - 18.00 Uhr

Samstag - Sonntag: 10.00 - 20.00 Uhr

Montags geschlossen

www.bmwmuseum.de



Stehende Ovationen für die M1 Procars

Laut, mächtig und ungefiltert dröhnte es über den Hockenheimring: Zehn BMW M1 Procars präsentierten rund 30 Jahre nach ihrem ersten Renneinsatz, wie faszinierend sie bis heute sind. Im Vorprogramm des Formel-1-Rennens zum Großen Preis von Deutschland lieferten sich die prominenten Rennfahrer – allen voran Niki Lauda – eine spannende Show, Zehntausende von Motorsportfans feierten Fahrer und Fahrzeuge.



Text Max Bauer Fotos BMW AG, Nina Hornung



Noch ein letztes Mal brüllt der Motor laut auf, dann stellt ihn Jochen Neerpasch fast liebevoll ab. Mit einem zufriedenen Lächeln steigt der „Vater des M1“ aus dem BMW M1 Art Car Andy Warhol aus. Hinter ihm gehen weitere Türen auf: Prinz Leopold von Bayern, Dieter Quester, Harald Grohs und die anderen Rennfahrerkollegen klettern aus den Renn-Cockpits ihrer Procars – alle

leicht verschwitzt, aber ebenfalls mit einem breiten Lächeln auf dem Gesicht.

Zweimal eine Viertelstunde reichten in Hockenheim aus, um die Faszination der BMW M1 Procar Serien von 1979 und 1980 wiederaufleben zu lassen. Das lag am Sound der mächtigen 6-Zylinder-Mittelmotoren mit knapp 500 PS, an der einmaligen Optik der

bunt bemalten oder beklebten Rennfahrzeuge wie auch an den Rennfahrern. Eine Mischung aus früheren Formel-1-Fahrern, M1 Fahrern von 24-Stunden-Rennen und aktuellen BMW Fahrern sorgte für gute Unterhaltung auf der aktuellen Hockenheim-Rennstrecke.

Samstag, 10 Uhr, Startaufstellung: Zwanzig Gesichter schauen unter den weißen BMW Motorsporthelmen gespannt auf die ganz in Schwarz gekleidete Person, die mitten auf der Rennstrecke steht. Sie hält ein Schild hoch: „30 sec“ – noch 30 Sekunden. Dann ist es so weit, der Rennleiter gibt die Strecke frei, der erste Lauf des BMW M1 Procar Revivals, das Comeback der M1 Procars im Vorprogramm der Formel 1, beginnt. Auf der Pole Position das BMW Art Car M1

Andy Warhol mit Neerpasch am Steuer, doch er hat Probleme – ein Kupplungsschaden, wie sich später herausstellt. Niki Lauda im Werks M1 zögert keine Sekunde – sehr zur Freude der Tausenden Besucher. Er tritt das Gaspedal bis zum Anschlag durch, die sechs Zylinder heulen auf, das Procar schießt förmlich am Art Car vorbei auf die Nordkurve zu, Marc Surer und Christian Danner folgen sofort, überholen mehrere Fahrzeuge vor sich, dann gibt auch der Rest des Feldes Vollgas. Mit lautem Motorengeräusch beschleunigen die Fahrer die Procars in Richtung Höchstgeschwindigkeit und drehen den Motor auf über 10.000 Umdrehungen pro Minute – eine harte Belastung für die 30 Jahre alten Rennfahrzeuge, eine spannende Show für die Zuschauer. Die Führenden biegen um

die Mobil-1-Kurve, vier Procars sind fast gleichauf, steuern auf die Sachs-Kurve zu. Wer bleibt am coolsten? Lauda beweist eiserne Nerven, er nimmt die Kurve als Erster und überquert kurz darauf nach drei Runden auch die Ziellinie als Führender, knapp vor Surer, Danner und Harald Grohs. Was für eine furiose Show der „alten Helden“.

Der dreifache Formel-1-Weltmeister zeigt sich anschließend zufrieden mit dem Comeback: „Es war eine richtige Hetz. Wir konnten so fahren, wie wir wollten, wir mussten nicht langsam fahren. Eigentlich hätten wir dem Jochen Neerpasch im M1 Art Car hinterherfahren sollen, der kam jedoch beim Start nicht geschickt weg. Damit war für mich freie Fahrt. Ob meine Karriere wirklich beendet ist, darüber werde ich



„ Es war eine richtige Hetz.
Ob meine Karriere wirklich beendet ist,
darüber werde ich wohl nochmal
nachdenken. Das war richtig lustig. “

Niki Lauda

↑ SEITE 10/11 Das BMW Art Car M1 Andy Warhol mit Jochen Neerpasch am Steuer führt das Feld der Procars vor Prinz Leopold von Bayern im BMW M1 Wirtshausauto an.

↙ LINKS UNTEN Startaufstellung der Procars vor dem ersten Lauf: Jochen Neerpasch im BMW Art Car M1 Andy Warhol auf der Pole Position vor Niki Lauda im Werks M1.



Die Fahrer des Procar Revivals: v. li. Christian Danner und Beifahrer Tim Mälzer, Prinz Leopold von Bayern, Harald Grohs und Marc Surer, der dreifache Weltmeister Niki Lauda, Jörg Müller, Jochen Neerpasch und Beifahrer, der US-Künstler Frank Stella, sowie BMW Sauber F1 Team Testfahrer Christian Klien im M1 Procar.



wohl nochmal nachdenken. Das war richtig lustig.“ Auch das österreichische Duell entschied Lauda klar für sich. Sepp Manhalter, ehemaliger M1 Procar Fahrer, und Christian Klien, BMW Sauber F1 Team Testfahrer, konnten dem Tempo des Altmeisters nicht folgen. Klien, der Jüngste im Feld der Fahrer, ist dennoch begeistert: „Wahnsinn, was diese Autos Ende der 70er Jahre schon für ein Fahrverhalten hatten. Das fühlt sich selbst heuer noch fortschrittlich an. Und der Sound ist eh irre – man sitzt ja direkt vor dem Motor, und bei 10.000 Umdrehungen geht es mächtig zur Sache. Da spürt man auch die ganze Power. Ich freue mich schon auf den zweiten Lauf!“

Dem zweiten Lauf der Procars wird eine besondere Ehre zuteil. Er beginnt nach der Formel-1-Fahrerparade, direkt vor dem Rennen. Da Niki Lauda als TV-Rennexperte bereits am Mikrofon steht,

übernimmt Jörg Müller das Steuer des Procars. Dieses Mal geht alles glatt: Das BMW Art Car M1 Andy Warhol mit Jochen Neerpasch und dem renommierten US-Künstler und Art Car-Gestalter Frank Stella als Beifahrer führt die M1 Procars vor über 70.000 Zuschauern auf die Rennstrecke. Mit fliegendem Start geht es in die erste Kurve, Neerpasch hält das M1 Art Car auf der Idealinie und die Verfolger auf Distanz. Souverän überqueren Neerpasch und Stella schließlich die Ziellinie. Mit „standing ovations“ begleiten die Zuschauer die letzten Runden der Procars.

Ausgelassene Stimmung herrscht danach auch am Stand der BMW Classic. Den Verantwortlichen, Karl Baumer, Leiter BMW Group Classic, und Dr. Daniel Tasch, Leiter Vertrieb und Marketing BMW Group Classic, ist die Erleichterung ins Gesicht geschrieben, als die Procars



↑ **O BEN** Großes Gedränge im BMW M1 Ausstellungszelt: Vor allem das BMW M1 Hommage Car war Anziehungspunkt für die Massen.

→ **RECHTS** Autos aus nächster Nähe: Bei der Startaufstellung bildeten die Motorsportfans ein Spalier um die M1 Procars.



ohne Schaden wieder zurück am Stand sind. Immerhin handelt es sich bei jedem der insgesamt 48 gebauten M1 Procars um ein wertvolles Unikat – und ein Teil der Fahrzeuge wurde von privat ausgeliehen. Das „Kreistelefonbuch“ Procar, das beim Revival von Helmut Kelleners gefahren wurde und in einem grellen Kanariengelb leuchtet, stammt beispielsweise von Wagner Motorsport, und das „BASF“ Procar in Rot mit weißen Spiralen wurde von der Schweizer Graber Sportgarage AG zur Verfügung gestellt.

Zusammen mit den teilweise auch noch aktiven Rennfahrern des M1 Procar Revivals konnten sich auch erstmals Beifahrer über das unbeschreibliche Fahrerlebnis in den Mittelmotor-Coupés freuen, denn speziell für dieses Wochenende wurden Beifahrersitze eingebaut. Die Plätze wurden im Vorfeld für einen karikativen Zweck versteigert.

Unter den Beifahrern fanden sich auch illustre Personen wie Star-Küchenchef Tim Mälzer, der an dem Wochenende zum M1 Fan wurde: „Das war ein Mordsspaß, die Fahrzeuge machen einen Riesenschall und gehen ab wie Schnitzel. Vielleicht überlege ich mir ja ein Gericht zu Ehren der M1“, witzelt Mälzer

nach dem Rennen in der engen, provisorischen Umkleidekabine im Event-Truck von BMW Classic. Einer hat es besonders eilig, sich umzuziehen: Christian Danner. Ihm bleiben nur wenige Minuten, dann muss er in die Sprecherkabine von RTL, um das Formel-1-Rennen mitzukommentieren. Er strahlt übers ganze Gesicht, streift den Rennoverall herunter und hinterlässt noch eine kurze Widmung auf der Wand des Event-Trucks: „Schee war's.“ Dann muss Danner weg.

Der Star neben den Procars aber ist Frank Stella, einer der bekanntesten Künstler des 20. Jahrhunderts. Mit viel Ruhe stellt sich der 72-jährige Amerikaner nach der heißen Show den Autogrammwünschen der Fans und den Fragen der Presse: „Es war eine Ehre für mich, in diesem wunderschönen wie einzigartigen BMW Artcar M1 Andy Warhol fahren zu können. Das Auto, die Zuschauer, das ganze Ambiente – es war wirklich phantastisch und eine wunderbare Erfahrung. Im Vergleich zu damals vor 30 Jahren hat sich das Rennenfahren heutzutage nicht groß verändert, aber das ganze Drumherum ist inzwischen komplett anders geworden. Zwischen Sport und Kunst gibt es eine große Gemeinsamkeit: Es ist eine Sache der Befriedigung, wenn man fertig ist. Hier auf der Strecke



fällt es einem wirklich schwer, nicht begeistert zu sein.“ Der BMW Art Car 3.0 CSL, den Frank Stella 1976 gestaltet hat, war in Hockenheim in der Hospitality der Formel BMW ebenfalls ausgestellt.

Für die vielen Zuschauer, die keinen Beifahrerplatz ergattern konnten, stellt BMW Classic die ganze Palette an M1 Modellen aus. In einem Zelt im öffentlich zugänglichen Bereich des Hockenheimrings steht das M1 Art Car Andy Warhol, der teuerste BMW aller Zeiten, neben den

Procars, der Studie BMW Turbo, dem designertischen Vorbild des M1, einem Serienmodell sowie dem M1 Hommage Car. Die Begeisterung für die Fahrzeuge ist riesig, immer wieder bilden sich Trauben von Menschen vor dem Absperrgitter, um zu betrachten und zu fotografieren. „Das sind mal tolle Autos“, meint ein Mann mit Pfälzer Dialekt bewundernd, bevor er seine Kamera ans Auge führt.



Interview mit Dr. Daniel Tasch

Leiter Vertrieb und Marketing BMW Group Classic

Herr Dr. Tasch, die Veranstaltung war ein voller Erfolg. Zufrieden?

Ich bin sehr zufrieden und glücklich, dass alles ohne Probleme geklappt hat. Selbst bei so einer im Vergleich zum großen Formel-1-Zirkus kleinen Veranstaltung ist es unglaublich, was man alles zu organisieren hat. Finanzierung, Kommunikation, Personal, Fahrer, Fahrzeuge – da stecken Tausende Stunden von Arbeit drinnen. Ich bin stolz, wie toll unsere Event- und Service-Teams zusammen die Veranstaltung gestemmt haben.

Was war das Besondere an dem Revival?

Es ist vor allem die Faszination, die diese historischen Fahrzeuge ausstrahlen – fahrend wie stehend. Die Leute sind heute noch so begeistert wie damals vor 30 Jahren, das haben wir an dem Ansturm auf unseren Stand gemerkt. Das Gleiche gilt für die Fahrer, viele bekannte ehemalige Rennfahrer, die sofort zugesagt haben, als wir mit unserer Revival-Idee kamen. Und es sind ja auch alle für einen guten Zweck gefahren.



War das nun eine einmalige Sache?

Wir stecken noch mitten in den Planungen unserer Kommunikation und Veranstaltungen für kommendes Jahr. Aber sicherlich wird uns das Thema BMW M1 weiter beschäftigen, schließlich haben die Procar Serien erst 2009 und 2010 ihr rundes Jubiläum.



„Wahnsinn, was diese Autos Ende der 70er Jahre schon für ein Fahrverhalten hatten.“



Der Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2008

Die Schönsten der Schönen

Text Dr. Caroline Schulenburg Fotos BMW AG

Eine Teilnahme am traditionsreichen Concorso d'Eleganza Villa d'Este ist ein Ritterschlag für Fahrzeug und Besitzer: Bereits bei seiner Premiere 1929 war der Kreis der ausgestellten Fahrzeuge höchst exklusiv; 2008 waren rund 50 klassische Fahrzeuge sowie zwölf Concept Cars und Prototypen eingeladen, sich der Jury und dem Publikum zu präsentieren.



Jedes Jahr im Frühling wird das Städtchen Cernobbio am Comer See auf besondere Art und Weise aus dem Winterschlaf geweckt: durch den Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Seit 1999 ist die BMW Group Schirmherr dieser Veranstaltung, die zweifellos zu den welt-

weit renommiertesten Schönheitswettbewerben für klassische Fahrzeuge und Concept Cars zählt. Verantwortung und Organisation liegen in den Händen der BMW Group Classic.

Rund 50 historische Fahrzeuge und zwölf Concept Cars werden zum Con-

cours zugelassen. Alle Fahrzeuge müssen strengen FIVA-Anforderungen entsprechen bzw. im Falle der Concept Cars fahrtüchtig sein.

Bevor die Fahrzeuge am Samstag auf dem Gelände der Villa d'Este der Jury und dem Publikum vorgeführt wurden, erwartete die Besucher am Freitagabend eine Weltpremiere: Adrian van Hooydonk, Leiter Design BMW Automobile, präsentierte während des BMW Group Cocktails das BMW M1 Hommage Car. Die Designstudie war anlässlich des 30. Geburtstags des legendären BMW M1 entworfen worden.

Am Samstag startete dann bei herrlicher Frühlingssonne die Parade. Die international besetzte Jury hatte die schwierige Aufgabe, die schönsten unter solch vielen Raritäten der Automobilgeschichte zu küren. Den Sieger des Tages – den Gewinner der Coppa d'Oro Villa d'Este – wählte





- ↙ LINKS UNTEN Adrian van Hooydonk, Leiter Design BMW Automobile, präsentiert das BMW M1 Hommage Car, eine Designstudie zum 30-jährigen Jubiläum des BMW M1.
- ↓ GANZ UNTEN Außer Konkurrenz: das BMW Concept CS, ein viertüriger Gran Turismo für das Luxussegment.
- ↓ UNTEN Die Sieger des Wettbewerbs: oben: Mercedes-Benz 540 K Autobahnkurier Coupé, 1938 (Coppa d'Oro Villa d'Este); rechts: Ferrari 166 MM Berlinetta Touring, 1949 (Trofeo BMW Group); links: Delahaye 135 M 2-Seater Roadster Figoni & Falaschi, 1937 (Trofeo BMW Group Italia).



am Samstag das Publikum. Der Gewinner war ein Mercedes-Benz 540 K Autobahnkurier Coupé aus dem Jahr 1938, das mit seinem Besitzer aus Mexiko angereist war. Abends fuhren die Gäste per Schiff zur nahegelegenen Villa Erba. Die Villa, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts gebaut wurde und in der Lucchino Visconti nicht nur aufwuchs, sondern auch Teile seines Filmklassikers „Ludwig II.“ drehte, bot eine traumhafte Kulisse für das Dinner.

Traditionell wurden am Sonntag die Tore der Villa Erba für das Publikum geöffnet. Neben der Parade der Fahrzeuge wurde den Zuschauern in dem zum Gelände gehörenden Congress-Zentrum eine Ausstellung zu „30 Jahren BMW M1“ geboten. Auf der einen Seite präsentierte sich die Trilogie aus der Konzeptstudie von Paul Bracq von 1972, einem Serien M1 sowie dem Hommage Car, auf der anderen Seite standen drei weitere BMW M1: ein Procar, ein Serienmodell und das von Andy Warhol bemalte Art Car. Im Verlauf der Parade wurde vom Publikum neben dem Gewinner der Trofeo BMW Group Italia, einem Delahaye 135 M 2-Seater Roadster Figoni & Falaschi von 1937, auch der Gewinner des Concorso d'Eleganza Design Award, ein Bugatti Veyron Fbg Hermès, gewählt. Somit blieb

am Abend während des Gala-Dinners nur noch, den Sieger des BMW Group Award zu küren. Während die Gäste das Dessert genossen, wurde vor der vorübergehend verschlossenen Fensterfront das Siegerfahrzeug platziert. Gleichzeitig mit der Verkündung des Fahrzeugs und seines Besitzers öffneten sich die Vorhänge, und da stand er: ein Ferrari 166 MM Berlinetta Touring, Baujahr 1949. Graf Giannino Marzotto hatte das Fahrzeug von Enzo Ferrari gekauft. 1950 wur-

de es auf dem Genfer Salon ausgestellt. Mit einem neuen V-12 Colombo-Motor des Typs 195 gewann der Ferrari im gleichen Jahr die Mille Miglia. Der heutige Besitzer, John Croul, erwarb den Wagen 2003 und ließ ihn komplett in den Originalzustand restaurieren.

Weitere Informationen und Bilder der Fahrzeuge unter: www.concorsodeleganzavilladeste.com





Mille Miglia

Auf der Suche nach der verlorenen Zeit

Text Dr. Caroline Schulenburg Fotos Nina Hornung

„Dabei sein ist alles“, das olympische Motto gilt auch für die Mille Miglia. Das legendäre 1000-Meilen-Rennen erfordert von den Fahrern, Betreuern und Organisatoren gleichermaßen Körpereinsatz, Konzentration und gute Nerven.



Alles beginnt am Mittwoch, 14. Mai, in Brescia. Hier startet und endet die Mille Miglia. Nach einem kleinen Fahrertraining beim ortsansässigen BMW Händler geht es zur Messe. Dort findet die Einschreibung der Fahrer, Beifahrer, Service-Crews und Begleitfahrzeuge statt. Sieben unserer schönsten Vorkriegsfahrzeuge sind gemel-

det: vier BMW 328 Roadster, die Rennsportvariante BMW 328 „Berlin-Rom“, ein BMW 327/28 Coupé und ein BMW 327 Sportcabriolet. Neun weitere BMW sind privat gemeldet. Ausgestattet mit den Road-Books und Stoppuhren, haben die Fahrer die Möglichkeit, sich auf das bevorstehende Abenteuer vorzubereiten. Start ist am Donners-



tagabend: Die erste Etappe führt über Verona nach Ferrara. Wir, das Organisationsteam von BMW Classic, wünschen den Fahrern an der Startlinie alles Gute, kehren schleunigst ins Hotel zurück und machen uns ebenfalls auf den Weg nach Ferrara. Dort angekommen, suchen wir zunächst das Ziel. Zum Glück ist der Ort nicht allzu groß und das Etappenziel schnell gefunden, wo wir auf unsere Teams warten, die etwa gegen Mitternacht ankommen.

Nach einer viel zu kurzen Nacht kehren wir am nächsten Morgen zum „Park fermée“ zurück. Dort, in einer der Hauptstraßen von Ferrara, waren in der Nacht zuvor die Fahrzeuge geparkt worden. Der Start verläuft chaotisch. Die Teilnehmer haben abends ihre Automobile in der Reihenfolge ihrer Ankunft abgestellt und nicht in der Position für den Start am kommenden Morgen, sie starten nun alle gleichzeitig. In Deutschland wäre vermutlich alles im Chaos versunken, in Italien hingegen entwirrt sich die Schlange noch rechtzeitig. Wir winken unseren Fahrern hinterher und stürmen zurück ins Hotel. Nachdem hier alle Formalitäten erledigt sind, jagen wir den Autos hinterher in Richtung Urbino, wo der Mittagsstopp stattfindet. Wir schaffen es gerade rechtzeitig, bevor die ersten Autos einrollen.

Ganze 25 Minuten bleiben fürs Mittagessen, dann geht es weiter – die ewige Stadt wartet. Während der Fahrt nach Rom bricht der Kontakt zu unseren Teilnehmern ab: Funklöcher. Sie erschweren die Kommunikation zu den Service-Fahrzeugen und den Fahrern. Während die Rennteilnehmer die Route über Assisi und Terni in die italienische Hauptstadt nehmen, wählen wir die Autobahn. Doch unser Navigationssystem findet das Hotel nicht – wir nähern uns mittels naheliegender Sehenswürdigkeiten. Einen offenen Punkt gibt es noch zu klären, bevor die Fahrer ankommen: Der „Park fermée“ in Rom ist eine Tiefgarage auf dem Areal der Villa Borghese – die Vorstellung von rund 370 klassischen Fahrzeugen, die

Ravenna
Gambettola
San Marino

Urbino

Gualdo Tadino

Assisi

Spoletto

Terni

Narni

Roma

↑ OBEN Ian Robertson, Mitglied des Vorstands der BMW AG für Vertrieb und Marketing, fuhr das BMW 327 Sportkabriolett.

↘ RECHTS UNTEN Dr. Andreas Castranovo, Leiter der BMW Vertriebsgesellschaft Italien, und Dr. Marco Saltalamacchia, Leiter Vertrieb Region Europa, beim Studium des Road-Books.

→ GANZ RECHTS Letzte Vorbereitung vor dem Start.



fast zeitgleich in einer geschlossenen Garage angelassen werden, und die Erinnerungen an den Start in Ferrara lassen uns Schlimmes ahnen. Doch eine Lösung ist bald gefunden, denn unser Hotel verfügt über einen gesicherten Parkplatz. Wir disponieren kurzerhand um. Zugleich bedeutet das für die Fahrer 30 Minuten mehr Schlaf – was viel wert ist. Nun müssen wir diese nur noch von unseren Plänen informieren. Ein Teil des Teams eilt zur Engelsburg, wo die Autos ankommen und von dort in einem Corso durch Rom zur Villa Borghese fahren; der andere bezieht Stellung am Eingang der Tiefgarage, um unsere Fahrzeuge umzuleiten. Leider sind wir nicht die Einzigen, die im abendlichen Verkehr in Rom unterwegs sind, aber wir kommen zeitgleich mit unseren Fahrzeugen im Castello an und können die Information weitergeben. Vor der Villa Borghese lotsen wir unsere Fahrzeuge aus dem Pulk der Teilnehmer, die auf die Garage zuhalten, heraus und geleiten sie zum Hotel. An der Bar wartet schon ein kühles Bier, das die Fahrer nach den Strapazen der vergangenen 14 Stunden dankbar annehmen. Nach einer erneut kurzen Nacht geht es am kommenden Morgen um 6 Uhr wieder los.

Wir begleiten unsere Fahrzeuge zum Startpunkt an der Engelsburg. Während wir warten, werfe ich einen kurzen Blick auf die Kuppel des Petersdoms, auch wenn die Zeit drängt. Wir müssen los und positionieren uns

für einen „Fototermin“ an einer Straße in der Nähe von Siena. So können wir Fahrer und Fahrzeuge „in Action“ im Bild festhalten. Wir jagen ihnen nach, verlieren sie jedoch an einem sich schließenden Bahnübergang. Danach startet eine wilde Verfolgungsjagd durch die Toskana – eine traumhaft schöne Landschaft im Mai, von der wir allerdings in wilder Fahrt, zwischen Telefon und Straßenkarten navigierend, nur wenig mitbekommen. Von Florenz bekommen wir wesentlich mehr als geplant – das Navigationsgerät führt uns mitten ins Stadtzentrum. Laut GPS, mit dem alle Teilnehmer ausgestattet sind, sollten wir unsere BMW Klassiker am Futa-Pass im toskanischen Appenin erwischen. Doch einzig unsere Service-Fahrzeuge bekommen wir zu sehen – von wegen Gleichmäßigkeitsfahrt, ein richtiges Hochgeschwindigkeitsrennen absolvieren die Teilnehmer bei der Mille Miglia. Als unsere Fahrer Mantua erreichen, fängt es zu regnen

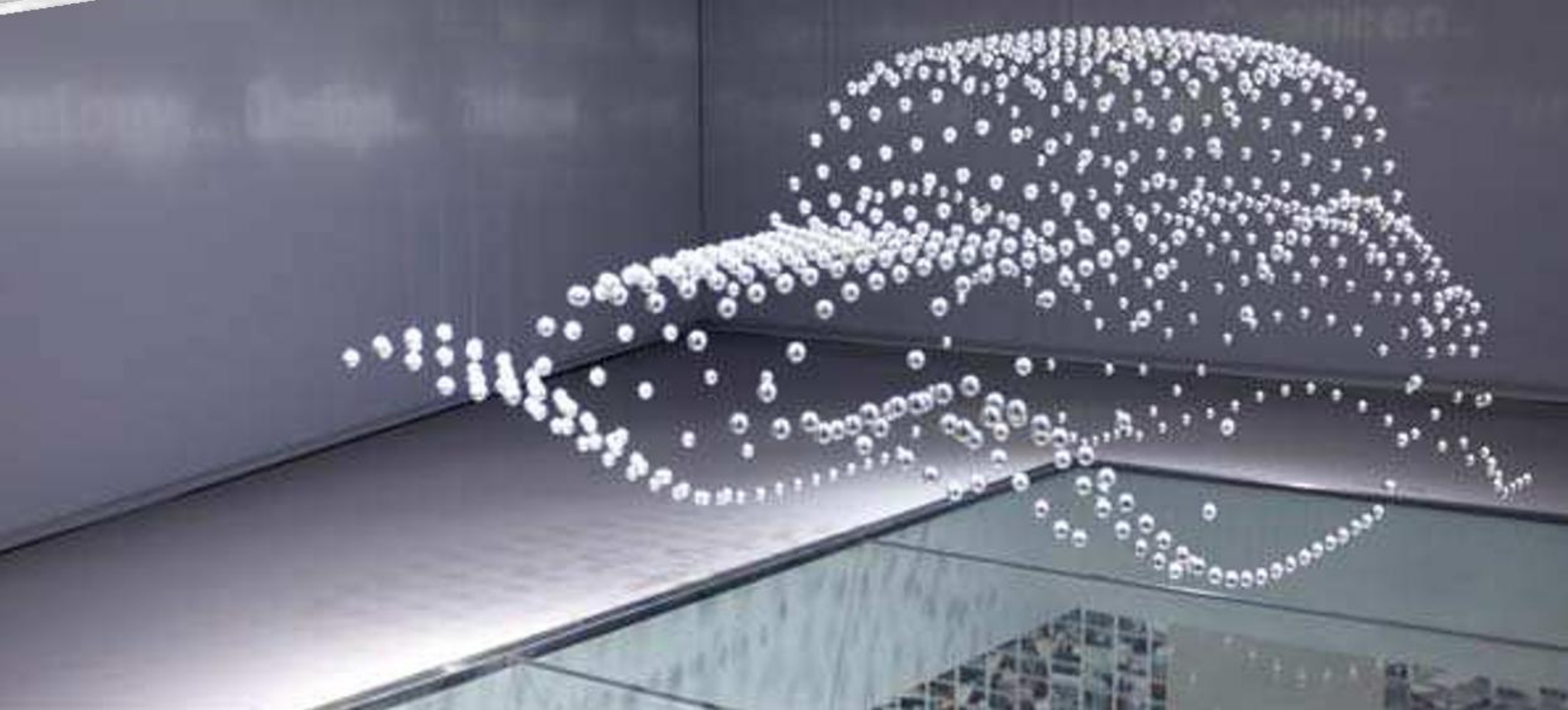


an. Doch wir können nicht klagen, bislang hatten wir ausgesprochenes Glück mit dem Wetter.

Auf der letzten Etappe können wir unsere BMW Klassiker nicht weiter verfolgen, wir müssen nach Brescia, die Ankunft vorbereiten. Nachdem sich unser Adrenalinspiegel wieder normalisiert hat, überfällt uns die Müdigkeit – wir sind zwar erst zehn Stunden wach, aber weitere zwölf liegen noch vor uns... In Brescia angekommen, bleibt Zeit für eine kurze Erfrischung, den Wunsch

nach einem Sandwich überhören wir. Wir eilen zur Ziellinie. Nach fast einer Stunde Wartezeit denken wir wehmütig an das Sandwich. Gegen 22.30 Uhr erreichen die ersten Fahrzeuge das Ziel. Alle unsere Fahrzeuge und Fahrer haben das Ziel wohlbehalten erreicht, die Freude ist ihnen und uns deutlich anzumerken!





Text Max Bauer Fotos BMW AG, Oliver Beckmann

Ein Tag im BMW Museum

Zwischen BMW Hochhaus und BMW Welt steht die silberfarbene leuchtende Museumsschüssel – das alte und neue Museumsgebäude, ein weithin sichtbares Wahrzeichen im Herzen von München. Der angrenzende Flachbau wirkt deutlich weniger spektakulär, weitgehend unscheinbar, doch er hat es wortwörtlich in sich. Ein Besuch im wiedereröffneten BMW Museum.



Fast geräuschlos drehen sich die schweren Drehtüren und geben den Zugang in das Innere des BMW Museums frei. Der Eingang liegt am Fuß der Museumsschüssel, auf der obersten Etage des Flachbaus, 5.000 m² Ausstellungsfläche liegen vor mir. Rechterhand führt das Rampensystem in die Wechselausstellung, linkerhand befinden sich der Museumsshop und das Café Bar M1, vor mir der Einlasscounter. Dort bekomme ich mein Ticket. Die Formalitäten sind schnell erledigt, das elektronische System spuckt ein scheckkartenförmiges Stück Karton aus. Auf der Rückseite sieht man die BMW Welt, das Museum und das Stammwerk aus der Vogelperspektive.

BMW Welt heißt das neue Auslieferungs- und Erlebniszentrum, das BMW im Oktober 2007, einen Steinwurf entfernt von Museum und Hochhaus, eröffnet hat. BMW Welt ist gleichzeitig die Bezeichnung für die drei Erlebnisstätten: Auslieferungszentrum, Werk mit Werk-

führung und BMW Museum. Mit der Eröffnung des Museums am 21. Juni 2008 ist das Markenerlebnis am Standort München komplett und bietet einen einzigartigen Blick auf Historie, Gegenwart und Zukunft der Marke.

Die Historie von BMW zu erkunden ist auch mein erklärtes Ziel. Direkt nach der Ticketkontrolle beginnt die Rampe – ein ein Kilometer langer Parcours, der die Besucher durch das Museum führt. Nach wenigen Metern betrete ich zu meiner Linken den ersten Raum. Kein Motor, kein Motorrad und auch kein Automobil erwarten den Besucher, dafür zahlreiche Silberkugeln. Sie hängen an dünnen Stahlseilen von der Decke herab. Die Fäden verändern sich, werden kürzer und länger, gehen langsam hoch, um dann wieder nach unten zu schnellen. Wie Marionetten bilden sie abstrakte Figuren und typische Automobilformen. Es herrscht Stille um mich herum, die Besucher verfolgen fasziniert das Ballett der Kugeln.

↑ **OBEN** Häuser und Straßen – innovative Architektur im neuen Flachbau des BMW Museums.

← **LINKS** Die Kinetische Skulptur steht für Inspiration und Kreativität des BMW Designs.



BMW Museum

Geöffnet: Dienstag – Freitag 9:00-18:00 Uhr.
Samstag, Sonntag und Feiertag 10:00-20:00 Uhr.
Dauer: ca. 2,5 Stunden.
Eintritt: 12,- €, ermäßigt 6,- €.

Die sogenannte Kinetische Skulptur ist eine Kunstinstallation der Agentur Art + Com. 714 Kugeln hängen an Stahlseilen. Ein PC steuert diese über Mikromotoren. Der Raum versinnbildlicht die Kreativität und Inspiration der Designarbeit bei BMW.

Kreativ ist auch das scheinbar schwebende Rampensystem, das die Besucher tiefer ins Innere des Museums führt. Ein bisschen fühle ich mich wie in Jules Vernes „Reise zum Mittelpunkt der Erde“. Die riesigen, bespielten LED-Wände geben dem Museum eine faszinierende Aura, eine Atmosphäre des Entdeckens und Erlebens.

Auch im nächsten Raum, einer Art Galerie, gibt es etwas zu entdecken. In ihm finden sich Infotafeln zu den Anfängen der Unternehmens- und Markengeschichte sowie die ersten Produkte der Marke: ein Flugmotor, die R 32, das erste Motorrad, und zwei der ersten BMW Automobile, eines davon wurde schon in den frühen 1930er Jahren als Servicemobil genutzt. Auf dem BMW 3/15 PS Eil-Lieferwagen steht „Teile in Eile“, was der kleinen Annabell besonders gut gefällt. Sie ist mit Vater, Mutter, Oma und den beiden Geschwistern gekommen. „Schade, dass ich mich nicht reinsetzen kann“, meint

die Elfjährige. Dafür postiert sich die Oma mit den Kleinen vor dem Auto für ein Foto – und damit sind Annabell und ihre Geschwister wieder versöhnt.

Das nächste Highlight ist die riesige Motorradwand. Hinter Glas warten auf vier Ebenen 19 Motorräder aus über 80 Jahren BMW Motorradgeschichte auf die Besucher. Im Hintergrund der Originalexponate sind Strichzeichnungen der Maschinen angebracht, sie heben farblich die jeweiligen technischen Innovationen hervor – und das sind eine ganze Menge. Neben mir steht ein älteres Ehepaar, das aufmerksam die Begleittexte studiert. Ihr hat es vor allem die BMW R 51 angefallen, das erste Motorrad mit Hinterradfederung stammt von 1939. „Sie sieht gar nicht so alt aus“, bemerkt die Frau und ergänzt: „elegant und fast wie neu“. Er rückt die Brille zurecht, nickt zustimmend, dann setzen die beiden ihren Weg fort – zum „Haus der Technik“.

Das Haus der Technik ist eines von sieben Themenhäusern. Bewusst hat man sich bei BMW dazu entschieden, das Museum thematisch und nicht chronologisch aufzubauen. Dadurch lassen sich Entwicklungslinien über verschiedene Bereiche hinweg aufzeigen. Jedes Haus umfasst mehrere Räume, von denen jeder eigenständig funktioniert. Dazu kommen besondere Exponate wie die BMW Roadster an markanten Stellen und zentralen Plätzen. Häuser, Räume und Plätze sind über ein intelligentes Rampensystem miteinander verbunden, zusammen mit den ausgestellten Fahrzeugen entsteht so eine urbane Situation, ein „Verkehrsbauwerk“. „Straßen und Plätze im umbauten Raum“, nannte Prof. Dr. Karl Schwarzer dieses Konzept, das er Anfang der 1970er Jahre beim Bau der BMW Museumsschüssel angewandt hatte. Es hat bis heute Bestand und wurde bei Umbau und Erweiterung des Museums wieder aufgegriffen. Wie die Architekten beim Bau des





← GANZ LINKS Annabell mit ihren Geschwistern und ihrer Oma vor dem BMW 3/15 PS Eil-Lieferwagen.

← LINKS Frank aus Taiwan fotografiert den an der Wand hängenden BMW Sauber F1.06.

Museums, finden auch Designer und Ingenieure bei BMW in der langen und erfolgreichen Historie immer wieder Inspiration und Ideen für neue Entwürfe. Im ersten Technik-Raum zeigt sich beispielsweise die jahrelange Erfahrung, die BMW im Leichtbau besitzt. Zu sehen sind der Gitterrohrrahmen der BMW 328 Kamm Rennlimousine von 1938, der gerade mal 35 Kilogramm wiegt, neben der Karosserie des aktuellen BMW M6, die zu großen Teilen aus Leichtbauelementen besteht.

Ich durchquere den Leichtbau-Raum und treffe im Raum „Siegertypen“ auf ein absolutes Highlight der BMW Motorsportgeschichte: das BMW 328 Touring Coupé, auch ein Leichtbau, mit dem

BMW 1940 die Mille Miglia gewonnen hat, ein bis heute denkwürdiger Sieg. Ein paar Treppenstufen darüber finde ich zwei Formel-1-Renner wieder, den BMW Sauber F1.06 und das Weltmeisterauto von 1983, den Brabham BMW BT 52. Ein junges Paar fällt mir auf. Sie haben mit mir zusammen das Museum betreten und durchforsten es mit der gleichen Gründlichkeit wie ich. Jedes Modell und sogar die Begleittexte werden fotografiert. „BMW ist meine Lieblingsmarke“, erklärt mir Frank aus Taiwan. Er möchte viele Erinnerungen für seinen Vater mit in die ferne Heimat nehmen – sein Vater fahre schließlich einen BMW, ergänzt er stolz. Ich setze meinen Weg durch die Galerie mit den Rennsportmotoren fort.

Diese Motoren sind acht von rund 125 Exponaten im Museum. Dazu kommen originale Rennanzüge, Helme, Pokale, Fotos und Dokumente aus neun Jahrzehnten. Die Fahrzeuge bieten nicht nur einen guten Überblick über die verschiedenen Serien- und Stammmodelle von Vor- und Nachkrieg, auch exklusive Automobile wie M und Z Modelle sowie Rennsportfahrzeuge und Unikate der BMW Art Car Collection zählen zu den derzeitigen Ausstellungsstücken.

Bevor ich den zentralen BMW Platz mit den Roadster-Modellen erreiche, warten der Baureihenturm und der Raum mit den Oberklassemodellen auf mich. Wie es sich für die Luxusklasse gehört, stehen

↓ UNTEN Vier Oberklassemodelle: (v. li.) BMW 335 Limousine von 1939, BMW 502 3,2 Liter Super von 1954, BMW 3.3 Li, BMW 745i der ersten Generation.





BMW Museum – Museumsführer

Nun ist er da – der Museumsführer des BMW Museums, mit einem Umfang von 144 Seiten, die den Besucher auf seinem Gang durch 90 Jahre Marken-, Produkt- und Unternehmensgeschichte begleiten. Einer Einführung in Konzeption und Architektur folgt die Beschreibung der Ausstellungsbereiche und Exponate. Ein chronologischer Überblick und die Darstellung aller BMW Art Cars runden den Museumsführer ab. Detailliert beschrieben, mit 120 Aufnahmen und in handlichem Pocketformat ist dieses Buch der ideale Museumsbegleiter. Er ist im Prestel Verlag erschienen und für 9,95 €, in Deutsch oder Englisch, im Shop des BMW Museums sowie im Buchhandel erhältlich.



die Autos auf einem Podest aus dunklem Holz, das an das exklusive Interieur im Oberklassensegment erinnert. Die sechs Fahrzeuge lassen sich aus unmittelbarer Nähe betrachten oder mit etwas Abstand durch eine Art Fenster. In das „Fensterbrett“ sind Touchpads integriert, über die Geschichte und technische Besonderheiten der Luxus-Innovationsträger abrufbar sind. Während neben mir zwei Väter über die Modelle fachsimpeln, drücken die Kinder, Michael, 12, und Lukas, 9, wild auf die virtuellen Knöpfe und verfolgen vergnügt die wechselnden Bilder. „So macht Technik auch den Kindern Spaß“, meint die Mutter, die mit Familie und Freunden aus Österreich angereist ist, um BMW Welt und BMW Museum zu besichtigen.

Sebastian G. und Andreas W., die ich im Raum mit den 6-Zylinder-Motoren antreffe, hatten eine deutlich kürzere Anreise. Beide studieren Maschinenbau an der Technischen Universität in München. „Die Motoren sind für uns das Interessanteste“, erklären die Studenten. Besonders gut finden sie, dass innerhalb eines Raumes Chronologie herrscht. „An den Motoren kann man sehr gut die Entwicklung verfolgen“, erklärt Sebastian, während er die Reihe der Motoren

vom BMW M78 von 1933 bis zum BMW N52 von 2004 abschreitet. Am Anfang hätten sie die Befürchtung gehabt, es würde nur Design und Medien geben, aber „auch als Technikinteressierter kommt man auf seine Kosten“, erklärt Andreas.

Ich verlasse den Motorenraum und wende mich dem Haus des Unternehmens zu. Vor mir entfaltet sich ein langgezogener Raum, der mit einem einzigen riesigen Tisch gefüllt ist. Am interaktiven Unternehmenstisch lässt sich spielerisch und übersichtlich die erfolgreiche Historie von BMW verfolgen. Im benachbarten Raum „Aspekte“ liegen große Bücher auf weißen Tischen aus. Ich schlage den ersten Bildband auf: Zwangsarbeiter bei BMW während des Zweiten Weltkriegs. Im gleichen Moment ertönt eine Stimme über mir aus dem Lautsprecher, sie erzählt die Geschichte zum Bild. Ich blättere weiter und höre mir Details über Mitarbeiter und Unternehmenskultur an.

Mit der Stimme des Erzählers im Ohr erreiche ich den zentralen BMW Platz. Von hier lässt sich die innovative Architektur am besten betrachten. Die Häuser mit den milchig schimmernden Wänden – ein Meer





↑ **OBE**N Das „Haus des Motorrads“ zeigt 19 Motorräder aus 85 Jahren Zweiradkompetenz bei BMW.

↙ **UNTE**N LINKS Am Unternehmenstisch können die Besucher multimedial die Historie von BMW erkunden.

↙ **UNTE**N MITTE Sebastian G. und Andreas W. in ihrem Element: Die Maschinenbaustudenten vor dem BMW N 52, dem 6-Zylinder-Motor des BMW 630Ci.

↓ **UNTE**N RECHTS Für die Jüngsten wie Michael sind die interaktiven Touchscreens, wie hier im Raum „BMW 7er. Luxus in seiner dynamischsten Form“, ein Anziehungspunkt.



aus LED-Leuchten – und das über mehrere Ebenen führende Rampensystem sind auf einen einzigen Blick sichtbar. Einen Moment lang verfolge ich die Bespielung der Wände, erkenne den BMW 507 wieder, der zu meiner Linken in real steht, dann betrete ich den Raum „Begegnungen“.

Dort präsentieren sich zwei besonders sympathische Modelle: die BMW Isetta und der BMW 2002. Mehrere Besucher drängen sich um die Modelle und vor den Wänden, die Fotos von Menschen mit ihren Fahrzeugen zeigen. Ein älterer Herr zeigt auf ein Motiv – die Berge sind zu sehen und davor eine Familie mit ihrer Isetta: „Ich hatte auch eine Isetta, mit der war ich öfters in Italien im Urlaub. Kein Vergleich zu heute, aber sie hat die Berge geschafft“, erzählt der Mann und schlendert zum nächsten Bild. Der Raum scheint sein Ziel zu erfüllen: Er weckt Erinnerungen und zeigt die oftmals enge Beziehung zwischen Besitzern und ihren BMW.

Dies gilt besonders für die M Modelle, deren Besitzer eine eingeschworene Community sind. Im M Raum, der sich an den Raum „Begegnungen“ anschließt und einer Straße gleicht, treffe ich die Vertreter der Familie – allen voran der BMW M1, der vor 30 Jahren vorgestellt wurde. Passend zu den sportlichen M Modellen finden sich im benachbar-

ten Raum die Tourenwagen – eine Disziplin, in der BMW vor allem auch mit den M3 Generationen unvergessene Erfolge feiern konnte. Als ich den Raum betrete, geht einer der beiden Eingänge zu und das Licht aus. Auf einer Wand des Raums werden historische Filme aus der erfolgreichen BMW Geschichte des Tourenwagensports gezeigt, ich lasse mich auf die Rennstrecke entführen.

Dabei muss ich wohl etwas verloren gewirkt haben. „Kann ich Ihnen weiterhelfen?“ reißt mich eine Cicerone, so werden die Besucherbegleiter im Museum genannt, aus meinen Gedanken. Der Film ist zu Ende, die Türen sind wieder offen. Ich frage sie nach ihren Erfahrungen im Museum. „Manche würden gerne in den Fahrzeugen sitzen, sie am liebsten fahren, viele sind aber schon glücklich, dass man so nah an sie ran darf.“ Die Roadster beispielsweise sind wie ein Großteil der Fahrzeuge ohne Absperrungen ausgestellt. Ein Resümee? Die Cicerone überlegt nicht lange: „Die meisten sind total begeistert: von der Architektur, den Exponaten und von der Art, wie diese dargestellt werden.“

Dies ist einer der zentralen Punkte bei der Konzeption des Museums, wie Dr. Ralf Rodepeter, Leiter des BMW Museums (S. 30), bestätigt. Die Inszenierung ist wichtig, im



BMW Welt

Im Oktober 2007 wurde die BMW Welt eröffnet. Das Erlebnis- und Auslieferungszentrum hat sich innerhalb des ersten Jahres zu einem wahren Besuchermagneten mit über zwei Millionen Gästen entwickelt. Die BMW Welt ist Markenerlebnis, Auslieferungszentrum für neue BMW Automobile und Eventforum unter einem Dach. Hier wird die Marke für Kunden und Besucher aus aller Welt erlebbar. In der faszinierenden Architektur mit ihrer scheinbar schwebenden Dachkonstruktion und den vielfältigen Raumperspektiven offenbart sich den Besuchern eine lebendige Themenvielfalt rund um Mobilität, Technik und Innovation.

Geöffnet: Täglich 9.00-20.00 Uhr, Eintritt frei.
BMW Welt Touren starten jede volle Stunde.
Mo-Fr: 9.00-16.00 Uhr, Sa, So und Feiertag: 10.00-16.00 Uhr.
Tourticketpreise: Einzelbesucher 7,00 €/ermäßigt 5,00 €

Mehr Infos unter www.bmw-welt.com oder beim BMW Welt Info Service 0180 2 118822*.

BMW Werkführung

Im Werk München fertigen 9.000 Mitarbeiter täglich über 900 Automobile und mehr als 1.400 Motoren. Damit zählt es zu den modernsten Automobilwerken Europas. Die neu gestaltete Werkführung bietet einen faszinierenden Rundgang durch alle Stationen der BMW Automobilproduktion: vom Presswerk über Karosserie- und Motorenbau und die Lackiererei bis zur Montage.

Anmeldung unter BMW Welt Info Service 0180 2 118822*.
Geöffnet: Mo-Fr, 8.30-20.00 Uhr (nur nach Voranmeldung),
Dauer: ca. 2,5 Stunden. Eintritt: 6,- €.

* Mo-So, 8.00-22.00 Uhr. 6 Cent/Gespräch aus dem Festnetz der DTAG, abweichende Preise aus anderen Fest- oder Mobilfunknetzen möglich.

Mittelpunkt steht aber stets das Exponat. Die Mediatektur dient dazu, die Fahrzeuge und Motoren in Szene zu setzen. Dazu zählen auch die Wände der Häuser, die aus 700 m² LED und 1,765 Millionen Leuchtdioden bestehen – eine in dieser Form weltweit einmalige Art, Medien in einem Museum einzusetzen. Und auch die Bespielung der Wände mit Klassikern der Produktgeschichte betont die Außergewöhnlichkeit der Fahrzeuge.

Um die wirklichen Unikate zu sehen, verlasse ich – voller Informationen und Eindrücke – den Flachbau. Vom BMW Platz führt eine Treppe ein paar Stufen hinauf zur untersten Ebene des Rundbaus. Ich treffe auf ein Ehepaar, das den BMW H₂R, ein wasserstoffbetriebenes Rennfahrzeug, unter die Lupe nimmt: Sie kommen aus Saudi-Arabien und haben eine Besichtigungstour durch Europa hinter sich. Englisch sei nicht notwen-

dig, er habe in Mainz Medizin studiert, erklärt der Professor. „Wir finden das Museum sehr gelungen. Es erklärt wirklich umfassend die Entwicklung des Unternehmens.“ Der arabische Mediziner, der wie seine ganze Familie selbst auch BMW fährt, führt weiter aus: „Es ist sehr interessant, zu sehen, wie aus einem Familienbetrieb wie BMW in relativ kurzer Zeit ein Global Player werden konnte. Das ist sehr typisch für Deutschland.“ Wir verabschieden uns, ich wende mich der Museumsschüssel zu.

Die Museumsschüssel beherbergt seit 1973 das gesamte BMW Museum und zeigte in großen Ausstellungen unterschiedliche Exponate der BMW Historie (siehe S. 32). 2004 wurde es für den Umbau geschlossen. Seit der Wiedereröffnung finden nur wenige, dafür sehr außergewöhnliche Exponate Eingang in die Museumsschüssel. Sie ist Sonderschauen vorbehalten, die in unregelmäßigem





BMW AG

Turnus wechseln. Bei den Umbauarbeiten wurde die Grundkonzeption der Museumschüssel beibehalten: Auf einem Rampensystem geht es spiralförmig von Ebene zu Ebene. Dort finden die Exponate ihren Ausstellungsplatz. Die erste Wechselausstellung zeigt sieben Konzeptfahrzeuge der BMW Historie sowie runde, beleuchtete Informationstafeln mit Bildern weiterer Studien.

Das erste Konzeptfahrzeug, an dem ich Halt mache, ist der BMW 531 von 1950. Nicht nur mich fasziniert der Prototyp. Neben mir erklärt Rainer B. seiner Nichte Theresa das Besondere an der Form. Rainer B. kennt sich aus, er arbeitet bei BMW. „Das Museum ist klasse gemacht und extrem interessant“, meint der Ingenieur, vor allem der Unternehmenstisch sei „herrlich: Mit wenigen Handgriffen erfährt man so viel über BMW.“ Er habe zum Beispiel nicht gewusst, dass BMW auch Bootsmotoren gefertigt habe. „Als BMW Mitarbeiter ist man einfach stolz auf all diese Fahrzeuge hier“, so sein Resümee. Mit einem schnellen Blick auf die Uhr ist das Gespräch zu Ende. Es ist kurz vor 18 Uhr, das Museum schließt gleich und wir haben noch ein paar Etagen vor uns.

Mit großen Schritten gehe ich weiter. Nach dem 531 folgen etwas bekanntere Modelle wie der BMW Turbo von 1972. Auf der obersten Ebene hat sich eine Gruppe von Menschen um ein einzeln stehendes Modell versammelt. BMW GINA Light Vision ist eine Vision der Zukunft des Automobils und ein Forschungsobjekt, entwickelt von der BMW Group Design. „Kein Blech, nur Textil“, flüstert jemand aus dem Halbdunkeln, „wie faszinierend“. Und noch etwas anderes fasziniert: die Visuelle Sinfonie, die mit Filmsequenzen und Bildern gefütterte 360-Grad-Bespielung. Ich drehe mich um meine eigene Achse. Um mich herum scheinen die kreisrunden Wände Füße bekommen zu haben. Dann stoppt die Bespielung und eine Stimme schallt aus dem Lautsprecher: „Das Museum schließt jetzt. Bitte begeben Sie sich zum Ausgang.“ Zusammen mit zwei Geschäftsleuten, einem Inder und einem Filippino, nehme ich die Rolltreppe Richtung Ausgang. „Great cars, great museum“, beide scheinen sichtlich zufrieden. Ich bin es auch und gönne mir nach vier interessanten Stunden im Museum eine Erfrischung auf der Terrasse des Museumscafés – Blick auf die BMW Welt inklusive.

↑ **OBEN** Im Raum „Begegnungen“ warten zwei populäre Modelle auf den Besucher: der BMW 2002 TI (vorne) und die BMW Isetta.

← **GANZ LINKS** „BMW hat einen sehr guten Ruf in unserem Land.“ Besucher aus Saudi-Arabien vor dem BMW H₂R Rekordfahrzeug.

← **LINKS** „Stolz auf die Historie“: BMW Mitarbeiter Rainer B. und seine Nichte Theresa vor dem Prototyp BMW 531 von 1950.





INTERVIEW

Dr. Ralf Rodepeter Leiter BMW Museum

Die ersten drei Monate sind vorbei: Zeit für ein Fazit.

Das Museum kommt hervorragend an. Wichtig ist uns, dass sich die Besucher wohlfühlen, die Grundkonzeption des Museums auch tatsächlich erfahren und möglichst lange hier am Standort im Verbund mit BMW Welt und BMW Werk in die Marke eintauchen. Das haben wir erreicht. Wir bekommen ein fantastisches Feedback der Besucher und der Presse. Mehr hätte man sich nicht erwarten können.

Sie sprechen von der Grundkonzeption des Museums. Wie sieht diese aus?

Wir haben früh beschlossen, kein chronologisches Museum zu machen, sondern ein Museum der Entwicklungslinien. Wir beginnen also nicht 1916 und erzählen dann die Geschichte bis heute, sondern haben die wichtigsten Ereignisse, Produkte und Entwicklungen in sieben Themenblöcken zusammengefasst. Nach diesen ist das Museum gegliedert, auch die Architektur unterwirft sich dieser Ordnung. Diese Häuser schaffen eine urbane Situation im umbauten Raum. Bereits Prof. Karl Schwanzler, der Architekt der Museumsschüssel 1973, hat eine Straße entworfen, die sich dann zu Plätzen vergrößert hat, auf

denen die Exponate stehen – so wie Sie es jetzt aktuell in der Wechselausstellung sehen können. Diese Grundidee haben wir auch für den neuen Teil des Museums übernommen. Unsere „Straße im umbauten Raum“ führt jedoch nicht zu Plätzen, sondern zu den sieben Häusern.

Wie ist das Verhältnis von Exponaten zur Architektur?

Die Exponate stehen eindeutig im Mittelpunkt. Architektur und Medien, so spektakulär sie auch sind, dienen immer dazu, die Exponate zu inszenieren. Wir haben zwei große mediale Gesten, einmal die 700 m² große bespielte LED-Wand im sogenannten BMW Platz des Museums und die 360-Grad-Bespielung auf der obersten Plattform der Schüssel. Beide rücken unsere Fahrzeuge exzellent in den Mittelpunkt.

Wie ist die Resonanz auf die Ausstellung?

Die Exponate, die wir ausgesucht haben, sind offenbar genau die richtigen, und auch die Wechselausstellung mit den Konzeptfahrzeugen kommt hervorragend an. Wir müssen uns intensiv Gedanken machen, welche weitere Wechselausstellung folgen soll, um wieder etwas ähnlich Attraktives zu schaffen. Die Attraktivität dieser ist sehr hoch.



↑ OBEN Dr. Ralf Rodepeter bei einer Veranstaltung im BMW Museum im Juni 2008.



Lässt sich der Erfolg in Zahlen ausdrücken?

In unserer Planung sind wir von 400.000 Besuchern pro Jahr ausgegangen. Diese Zahl übertreffen wir derzeit auf den Monat gerechnet deutlich. In den ersten zwei Monaten hatten wir rund 100.000 Besucher. Wir vermieten abends auch Flächen des Museums als Eventlocations – mit großem Erfolg. Wir sind sehr überrascht von der hohen Nachfrage und den ständig steigenden Besucherzahlen.

Was sind denn die Highlights des Museums?

Das ist schwer zu beantworten. Der erste Raum des Museums ist mit Sicherheit bereits ein Highlight. Dort steht mit der Kinetischen Skulptur eine Installation statt eines Fahrzeugs. Aber diese Skulptur fasziniert unsere Besucher. Es gibt bereits Gäste, die explizit wegen der Installation das Museum besuchen. Dann zählen natürlich unsere Klassiker zu den Highlights: BMW 328, Mille Miglia Coupé, 507, die M Modelle, die Wechseiausstellung mit den Konzeptfahrzeugen... Ich glaube, jeder Raum hat sein Highlight. Ich persönlich mag ganz besonders den BMW 531 von 1950, das älteste noch erhaltene Konzeptfahrzeug.

Was war die Herausforderung bei der Erweiterung des Museums?

Bauen im Bestand birgt immer viele Überraschungen. Wir haben den neuen Teil, den neben der Schüssel liegenden Flachbau mit 4.000 m², komplett entkernt, alle Böden und Zwischenwände rausgenommen und in diese „Schuh-schachtel“ hinein die Häuser gebaut. Die Herausforderung bestand darin, das Ganze so in die bestehende Architektur zu integrieren, dass eine spektakuläre Innenarchitektur entsteht, ohne dass sich das wunderschöne Außenbild verändert.

Wieso leistet sich ein Unternehmen wie BMW überhaupt ein Museum?

Für eine Premiummarke ist es wichtig, zu zeigen, dass wir das, was wir heute tun, schon sehr lange machen – deswegen auch die Konzeption anhand von Entwicklungslinien aus der Vergangenheit in die Gegenwart und teilweise sogar in die Zukunft. Die Geschichte ist heute ein ganz wichtiger Erfolgsfaktor für eine Marke, und wir versuchen sie den Menschen möglichst erlebnisreich darzubringen.

Mit BMW Museum, BMW Welt und BMW Werk ist die BMW Erlebniswelt am Standort München nun komplett. Wo sehen Sie die Vorteile?

Der Markenauftritt hier in München ist ein perfektes Puzzle, das sich aus den drei Erlebniswelten zusammensetzt. Ganz wichtig ist der Ort, denn genau hier – am früheren Flugfeld Oberwiesenfeld – hat BMW vor 90 Jahren Motoren gebaut. Die Stadt München ist um uns herumgewachsen, wir produzieren hier noch immer Autos, haben hier die BMW Welt gebaut und das Museum wiedereröffnet. Es stand nie zur Diskussion, auf die „grüne Wiese“ zu gehen, sondern hier zu bleiben, wo BMW wirklich angefangen hat. Und dazu diese perfekte Ergänzung von aktuellen Produkten und Technologien in Werkführung und BMW Welt sowie der Historie im BMW Museum.

Was war Ihr emotionalstes Erlebnis?

Die Wochen, Monate vor der Eröffnung sind natürlich eine spannende Zeit, wenn man weiß, am Tag X muss alles fertig sein. Das Team hat sehr hart gearbeitet, teilweise rund um die Uhr. Dann geht eine Baufirma pleite und neue Probleme tauchen auf. Aber es hat immer Spaß gemacht, dieses „Baby“ tatsächlich zum Laufen zu bringen. Und deshalb war es auch der emotionalste Moment, als am 21. Juni morgens um 10 Uhr die ersten Besucher ins Museum geströmt sind.



Stolz auf die eigene Geschichte

Text Fred Jakobs Fotos BMW AG

Investition in die eigene Geschichte ist Investition in die Marke und damit auch in die Zukunft eines Unternehmens. Dies haben die Bayerischen Motoren Werke schon sehr früh erkannt. Als 1973 Karl Schwanzers spektakulärer Museumsbau eröffnet wurde, konnte BMW bereits auf über vier Jahrzehnte eigener Traditionspflege zurückblicken.

Als BMW 1930 auf dem Pariser Salon seine Motorrad-Palette präsentierte, staunten die Besucher nicht schlecht: Inmitten der neuen Pressstahlmodelle und Ernst Hennes aktueller Rekordmaschine stand auch ein sieben Jahre alter „Oldie“: Die BMW R 32, das 1923 vorgestellte erste BMW Motorradmodell. Es ist das früheste öffentlich präsentierte Bekenntnis der Marke zu seiner – zugegebenermaßen damals noch kurzen – Geschichte.

Um die gleiche Zeit entstand im BMW Werk München auch die erste museale Präsentation: In einem repräsentativen Ausstellungsraum wurden nicht nur die aktuellen Produkte, sondern auch deren Vorläufer präsentiert. Auch stellte man

schon sehr früh anderen Museen Leihgaben zur Verfügung. So findet sich bereits 1930 im Deutschen Museum die BMW R 32 in einer chronologischen Reihe mit dem Daimler Reitwagen und der Hildebrand & Wolfmüller, die allgemein als erstes Motorrad der Welt gilt.

Das BMW Museum selbst erfuhr 1966 – zum 50-jährigen Geburtstag des Unternehmens – eine enorme Aufwertung. Erstmals wurde es öffentlich beworben und stand für jeden an der BMW Geschichte interessierten Besucher offen. Doch waren das Platzangebot und auch die Zahl der Exponate noch sehr bescheiden, und der Standort innerhalb des Werksgeländes hielt wohl viele potenzielle Besucher ab.

Dies änderte sich 1973 mit der Eröffnung des von Karl Schwanzer entworfenen Museumsgebäudes an seinem heutigen Platz: Nun standen 1.000 m² Ausstellungsfläche zur Verfügung. Bereits im ersten Jahr fanden 150.000 Besucher den Weg ins Museum, diese Zahl stieg bis in die 1980er Jahre kontinuierlich auf über 300.000 an. Drei große Themen- und zahlreiche Sonderausstellungen hielten das BMW Museum über all die Jahre hinweg attraktiv. Dabei beschritt BMW bereits frühzeitig neue Wege in der musealen Präsentation. So wurden die Exponate nicht einfach chronologisch aneinandergereiht, sondern – wie in den drei großen Themenausstellungen Zeitsignale (1980-1984),



BMW AG

Zeitmotor (1984-1991) und Zeithorizonte (1991-2004) – in einen übergeordneten Kontext gestellt. Über die Jahre entwickelte sich das BMW Museum zu einer der führenden Touristenattraktionen Münchens und zählte zu den bestbesuchten Firmenmuseen Europas.

Doch auch die hohen Besucherzahlen konnten nicht darüber hinwegtäuschen, dass das BMW Museum mit seiner Kapazität nach über drei Jahrzehnten an seine Grenzen stieß. Im Frühjahr 2004 wurde das BMW Museum geschlossen, für die Zeit des Umbaus wurde in unmittelbarer Nachbarschaft im Olympiapark eine Zwischenlösung gefunden, um wichtige Meilensteine der BMW Geschichte zu präsentieren.

Mit der lang ersehnten Eröffnung des neuen, erweiterten Museums hat BMW nun das jüngste Kapitel seiner langen Tradition musealer Präsentation aufgeschlagen.

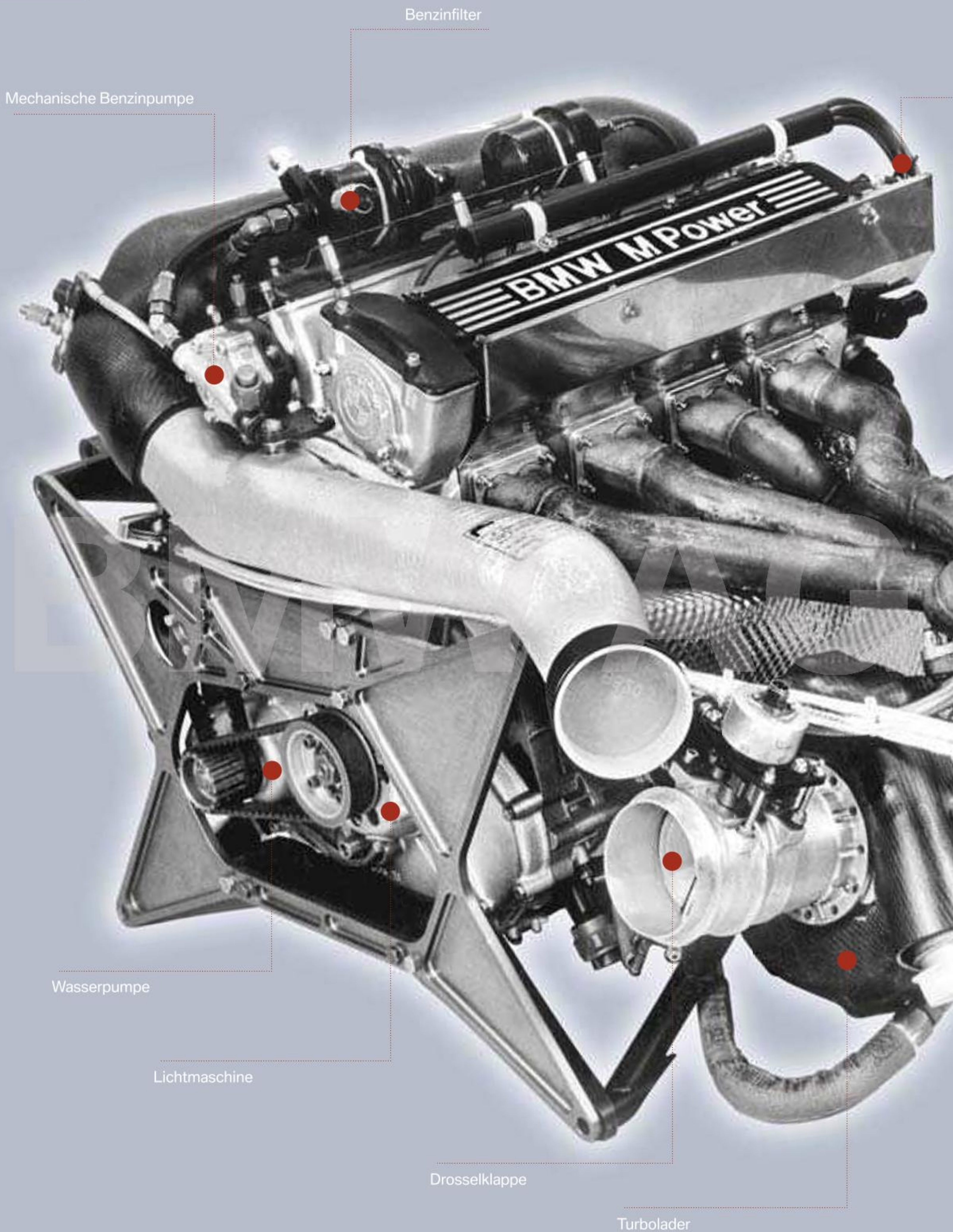
↖ **O BEN LINKS** Der BMW Stand auf dem Pariser Salon 1930: Neben der aktuellen Modellpalette und Ernst Hennes Rekordmotorrad (Mitte vorne) zeigt BMW mit der R 32 (dahinter) auch einen Klassiker.

↗ **GANZ O BEN** Der Ausstellungsraum im Werk München im Jahr 1932. Der Ausschnitt zeigt die Motorradsammlung sowie den BMW 3/15 PS.

↑ **O BEN** Meilensteine im Motorradbau: Daimler Reitwagen, Hildebrand & Wolfmüller und BMW R 32 (v.l.n.r.) im Deutschen Museum.

↓ **UN TEN** Das BMW Museum kurz vor Eröffnung 1973: Eine Ausstellungsplattform mit BMW 3200 CS sowie BMW 502 und 507.





Benzinfilter

Mechanische Benzinpumpe

Wasserpumpe

Lichtmaschine

Drosselklappe

Turbolader

Verteiler



Überdruckventil



BMW M12/13 – der Siegermotor von 1983

1980 erfolgte der Einstieg von BMW zusammen mit Brabham in die Formel 1. Unter Motorsportchef Paul Rosche entstand der BMW M12/13, ein aus einem Serienaggregat entwickelter 4-Zylinder-Rennmotor. Während der Motor in der ersten Saison 1981 noch zwischen 600 und 630 PS leistete, so waren es 1983 je nach Turbo-Ladedruck bereits zwischen 630 und 790 PS bei 11.000 U/min. Mit drei Grand-Prix-Siegen, unter anderem beim Großen Preis von Brasilien, und weiteren Top-Platzierungen gewann das Team Brabham BMW mit dem Fahrer Nelson Piquet 1983 den Weltmeistertitel. Beim Nachfolgemodell M12/13/1 konnten Mitte der 1980er Jahre durch intensive Weiterentwicklung der Motorelektronik und die Verwendung anderer Turbolader bei einem Ladedruck von bis zu 4,4 bar etwa 1.100 PS realisiert werden.

Bauzeit 1981-1985 | **Motor** 4-Zylinder-Turbo-Reihenmotor | **Hubraum** 1.499 ccm | **Bohrung x Hub** 89,2 x 60 mm | **Drehmoment** 450 Nm bei 8.500 U/min | **Leistung** 463-581 kW / 630-790 PS bei 11.000 U/min je nach Ladedruck





BMW AG

Text Niklas Drechsler Fotos BMW AG

Die BMW Automobilgeschichte

Im ersten Teil dieses kompakten Überblicks wurde bereits die Geschichte bis zur 02er Serie aufgezeigt. Hier im zweiten Teil wird die Geschichte der BMW Automobile von den großen Limousinen und Coupés bis zu den aktuellen Modellreihen knapp zusammengefasst.



1 1968 war ein wichtiges Jahr für den BMW Automobilbau: sowohl die großen Coupés als auch die großen Limousinen wurden vorgestellt. Erstmals bei einer Oberklasse-Limousine wurden Sicherheitsgedanke und Komfort mit gesteigertem Anspruch an Fahrdynamik verbunden. Die Motorisierungen reichten von 2,5- und 2,8-Liter-Triebwerken bis hin zu Motoren mit 3,0 und 3,3 Liter. Karosserievarianten mit verlängertem Radstand untermauerten auch den Anspruch als Chauffeur-Limousine.



← LINKS Die erste 5er Reihe in der Geschichte von BMW trat die Nachfolge der Neuen Klasse an. Die Modelle, hier die 5er nach der Modellüberarbeitung, läuteten auch stilistisch eine neue Ära bei BMW ein. Bis Juli 1981 wurden insgesamt fast 700.000 Autos dieser Baureihe gefertigt.

BMW AG

von 1968 – 2000

Die großen Coupés wurden vor allem wegen ihrer eleganten Linienführung geschätzt. Als erstes Modell wurde der BMW 2800 CS im November 1968 vorgestellt. 1971 folgten die stärkeren Varianten 3.0 CS und 3.0 CSi. Ab 1974 startete die Produktion des preiswerten Modells 2.5 CS. Zum Mythos wurde der ab 1971 in drei Motorvarianten gebaute BMW 3.0 CSL. Das Leichtbau-Coupé erreichte durch Gewichtsreduzierung bemerkenswerte fahrdynamische Quali-

täten. Die Rennsportvariante des BMW 3.0 CSL gewann im Tourenwagensport unter anderem sechs Tourenwagen-Europameistertitel und die amerikanische IMSA-Serie. Sowohl die Serienals auch die Rennversion des BMW 3.0 CSL prägten entscheidend das sportliche Image der Marke.

Der Beginn einer neuen Ära in der BMW Automobilgeschichte war die Vorstellung des Konzeptfahrzeugs BMW Turbo im

Oktober 1972 auf dem Automobilsalon in Paris. Dieses Fahrzeug, von dem nur zwei Stück gebaut wurden, war Technologieträger und Styling-Studie zugleich. Im BMW Turbo wurden zahlreiche Innovationen vorgestellt, die nach und nach in die Serie eingeführt wurden, unter anderen ABS, das fahrerorientierte Cockpit oder radarbasierte Abstandswarngeräte.

Im Herbst 1972 präsentierte BMW auch eine Modellreihe, die als Nachfol-

ger der „Neuen Klasse“ den weiteren Automobilbau bei BMW entscheidend prägte. Der 2-Liter-4-Zylinder-Wagen war das erste Modell, das ein neues System von Modellbezeichnungen begründete. Dabei kennzeichnet die erste Ziffer den Wagentyp, die zweite und dritte den Motorhubraum. Die Modellbezeichnung des neuen Fahrzeugs lautete: BMW 520 (sprich: „fünf-zwanzig“). Bis heute wurde dieses System bei den Kern-Baureihen von BMW beibehalten. Der Designer Paul Bracq schuf mit dem Erscheinungsbild des ersten 5er für BMW einen wegweisenden Stil, der erstaunlich lange Bestand hatte. Zunächst gab es den BMW 5er nur mit 4-Zylinder-Motoren, später wurden Reihen-6-Zylinder das typische Triebwerk für diese Baureihe. Das leistungsstärkste Modell der ersten BMW 5er Reihe wurde 1979 der M535i, entwickelt bei der 1972 gegrün-

deten BMW Motorsport GmbH. Er wurde von einem 3,5-Liter-6-Zylinder mit 218 PS angetrieben. Mit dieser ersten Generation der 5er Reihe konnte BMW die Produktion von Automobilen in dieser Klasse mehr als verdoppeln. Ein geringer Teil wurde im Werk München gefertigt, bevor die Produktion nach Dingolfing verlagert wurde.

Mit der ersten BMW 3er Reihe erschien im Juli 1975 ein völlig neues Auto – technisch eine Weiterentwicklung des 02ers, optisch eindeutig verwandt mit der 5er Reihe und doch völlig eigenständig. Das sportlich abgestimmte Fahrwerk umfasste vorn einzeln an Querlenkern aufgehängte Räder mit Federbeinen und hinten ebenfalls Einzelaufhängung an Schräglenkern und Federbeinen. Im Innenraum erhielt der 3er als erstes BMW Serienfahrzeug ein zum



BMW 3.0 CSL	
Bauzeit	1973 – 1975
Stückzahl	167
Neupreis	37.580 DM
Motor	6-Zylinder
Hubraum	3.153 ccm
Bohrung x Hub	89,25 x 84 mm
Leistung	206 PS (151 kW)
Vmax	220 km/h
Leergewicht	1.270 kg



BMW Turbo	
Bauzeit	1972
Stückzahl	2
Neupreis	k. A.
Motor	4-Zylinder
Hubraum	1.990 ccm
Bohrung x Hub	89 x 80 mm
Leistung	bis zu 280 PS
Vmax	250 km/h
Leergewicht	980 kg



↓ **UNTEN** Das Spitzenmodell der neuen Coupés, der BMW 3.0 CSI, wurde 1971 vorgestellt. Der auf 3 Liter Hubraum vergrößerte Einspritzmotor leistete 200 PS. Über 8.000 Käufer nannten diesen Fahrspaß ihr Eigen.

→ **RECHTS** Der BMW 320 der ersten Generation war anfangs noch mit dem 4-Zylinder-Motor der 02er Reihe ausgestattet. Diese Variante des BMW 320 mit Vergasermotor wurde nur von 1975 bis 1977 gebaut.



Fahrer geneigtes Cockpit. Neben den Modellen mit 4-Zylinder-Motoren wurden 1977 die 6-Zylinder-Modelle 320 und 323i vorgestellt. Sie waren eine kleine Sensation, denn keiner der Wettbewerber hatte in dieser Klasse einen 6-Zylinder im Programm. Die neue Modellreihe war vom Start weg ein Erfolg. 1981, ziemlich genau sechs Jahre nach Produktionsbeginn, lief der millionste BMW 3er vom Band. Das machte ihn bis dahin zum erfolgreichsten BMW.

Im Frühjahr 1976 hatten als neue große Coupés die BMW der 6er Reihe Premiere. Der ab 1978 produzierte BMW 635CSi wurde mit über 45.000 Einheiten das erfolgreichste Modell der Baureihe. Auch in dieser Modellreihe hielten von Anfang an technische Innovationen Einzug. So war die BMW 6er Reihe erstmals mit Check-Control ausgestattet. Der Fahrer konnte die Funktion wesentlicher sicherheitsrelevanter Faktoren vom Cockpit aus prüfen. Heute ist dieses Feature in ausgeweiteter und moderner Form in jedem BMW serienmäßig. Das stärkste Modell war der BMW M635CSi mit 286 PS. Die 6er Reihe schaffte es wie kaum ein anderes Automobil zuvor, Eleganz, fahrdynamischen Anspruch und Langstreckentauglichkeit zu verbinden.

Der erste BMW 7er kam im Mai 1977 auf den Markt. Die Limousine vereinte ein ansprechendes Design mit einer großen Anzahl technischer Innovationen. Die Kunden konnten anfangs zwischen drei Modellen wählen. Ab August 1979 wurden die großen 6-Zylinder bei BMW ausschließlich mit Einspritzmotoren angeboten. Der BMW 732i war sogar das erste in Europa angebotene Auto mit digitaler Motorelektronik. Das Topmodell wurde 1980 präsentiert: der BMW 745i mit einem 252 PS starken Turbo-Motor. Er war das weltweit erste Fahrzeug, das serienmäßig ein vollwertiges elektronisches 4-Kanal-ABS hatte. Ab Oktober 1984 waren alle BMW 7er serienmäßig mit ABS ausgerüstet.

Der Mittelmotor-Sportwagen BMW M1 nimmt in jeder Hinsicht eine Sonderstellung innerhalb der Automobilgeschichte bei BMW ein. Er war das Produkt der Zusammenarbeit der jungen BMW Motorsport GmbH mit mehreren italienischen Partnern. Die 277 PS starke Straßenversion des M1 zählte zu ihrer Zeit zu den schnellsten Sportwagen der Welt. Besonders reizvoll war, dass das Serienfahrzeug von der Rennversion abgeleitet wurde. Die Idee, einen für die Straße zulassungstauglichen Rennwagen, der je-

BMW 520 (1. Generation)

Bauzeit	1977 – 1981
Stückzahl	140.031
Neupreis	20.200 DM
Motor	6-Zylinder
Hubraum	1.990 ccm
Bohrung x Hub	88 x 66 mm
Leistung	122 PS (90 kW)
Vmax	180 km/h
Leergewicht	1.310 kg



BMW 735i

Bauzeit	1979 – 1986
Stückzahl	61.010
Neupreis	43.750 DM
Motor	6-Zylinder
Hubraum	3.453 ccm
Bohrung x Hub	93,4 x 84 mm
Leistung	218 PS (160 kW)
Vmax	212 km/h
Leergewicht	1.520 kg





← LINKS 1982 erschien die zweite Generation der BMW 3er Reihe, die in der Folge in einer bei BMW bisher noch nicht da gewesenen Modellvielfalt produziert wurde. 1985 wurde der 325iX vorgestellt – der erste Personenwagen mit Allradantrieb von BMW.

→ RECHTS Die zweite Generation der BMW 7er Reihe überzeugte von Anfang an durch ein kompaktes und sportliches Design. Der 735i wurde mit über 100.000 verkauften Exemplaren aufgrund seines guten Preis-/Leistungsverhältnisses zum erfolgreichsten Modell der Reihe.

Mit der zweiten Generation der BMW 3er Reihe wurde eine bisher noch nie realisierte Bandbreite an Modellen angeboten. Erstmals gab es die Wahl zwischen einer zwei- und einer viertürigen Limousine, Vollcabrio (ab 1985) und Touring. Die Karosseriefirma Baur bot überdies Cabrio-Varianten als „Topcabriolet“ an. Vom Touring und der Limousine gab es sogar Varianten mit Allradantrieb. Darüber hinaus waren von Limousine und Vollcabrio M3 Versionen erhältlich. Als Rennwagen ist der BMW M3 der ersten Generation bis heute der erfolgreichste Tourenwagen aller Zeiten. Auch die Verkaufszahlen sprechen für die zweite BMW 3er Baureihe: 2.339.251 Fahrzeuge wurden insgesamt gebaut.

Mit der zweiten Generation der 7er Reihe untermauerte BMW ab 1986 seine Rolle als Elektronik-Pionier. Die BMW 7er Reihe schaffte es, in Vergleichstests zu gewinnen, und war zudem das meistverkaufte Automobil im Oberklasse-Segment. Ein Jahr nach der Vorstellung der 6-Zylinder-Modelle präsentierte BMW im 7er den ersten 12-Zylinder-Motor aus deutscher Produktion nach dem Zweiten Weltkrieg, was der Wettbewerb folgerichtig als Frontalan-

doch voll alltagstauglich war, zu verkaufen, war in dieser Form neu.

1 1981 wurde die zweite Generation der 5er Reihe vorgestellt. Die BMW typische Linienführung und bestimmte Charakteristika wurden beibehalten. Neben den Basismodellen wurde das Programm sukzessive erweitert. So wurde erstmals bei BMW ein Auto mit Dieselmotor angeboten. Die Modelle BMW 524d und BMW 524td hatten Wirbelkammermotoren, die am neuen BMW Standort in Steyr entwickelt und produziert wurden. Im gleichen Jahr wie die Dieselmotoren – 1983 – wurde auch der BMW 525e vorgestellt. Sein neues Motorenkonzept – mehr Drehmoment, weniger maximale Leistung, weniger Verbrauch – war damals noch der Zeit voraus. Erstmals angeboten wurde der M5 mit 286-PS-Triebwerk, der mit 2.241 gebauten Exemplaren ein seltenes Fahrzeug blieb. Die Baureihe insgesamt war mit über 722.000 verkauften Einheiten dagegen ein großer Erfolg.

BMW 635CSi

Bauzeit	1983 – 1989
Stückzahl	5.855
Neupreis	89.500 DM
Motor	6-Zylinder
Hubraum	3.453 ccm
Bohrung x Hub	93,4 x 84 mm
Leistung	286 PS (210 kW)
Vmax	255 km/h
Leergewicht	1.510 kg

BMW M1

Bauzeit	1978 – 1981
Stückzahl	399 (Serie)
Neupreis	100.000 DM
Motor	6-Zylinder
Hubraum	3.453 ccm
Bohrung x Hub	93,4 x 84 mm
Leistung	277 PS (204 kW)
Vmax	262 km/h
Leergewicht	1.300 kg





griff interpretierte. Rund 311.000 Fahrzeuge konnten von dieser Generation verkauft werden.

Zum Erfolgsmodell wurde auch die technisch verwandte BMW 5er Reihe der dritten Generation. Mit ihr konnte BMW die verkauften Einheiten in der oberen Mittelklasse fast verdoppeln: 1.333.438 Fahrzeuge wurden verkauft. Zum Verkaufserfolg beigetragen hat sicherlich, dass erstmals eine Touring-Variante der BMW 5er Reihe angeboten wurde. Von Diesel- und Benzinmotoren mit 113 PS bis zum BMW M5 mit 340 PS Ma-

ximalleistung fand sich ein breites Motorenspektrum im Programm. Erstmals konnte die 5er Reihe mit V8-Motoren bestellt werden, die 2,5-Liter-6-Zylinder-Variante war mit Allradantrieb und ein Modell sogar mit Erdgas-Antrieb erhältlich.

Ab 1988 legte BMW eine Kleinserie des Roadsters BMW Z1 auf. Das Fahrzeug mit Rahmenkonstruktion und Kunststoffaußenhaut war eine Entwicklung der BMW Technik GmbH. Der futuristisch gestylte Zweisitzer erregte vor allem durch Details wie versenkbare Türen Aufsehen. Angetrieben wurde das Fahrzeug von einem 2,5-Liter-6-Zylindermotor mit 170 PS.

Auch mit den kommenden Generationen konnte BMW den Verkauf seiner Modelle weiter steigern. 1990 wurde die dritte Generation der BMW 3er Reihe präsentiert. 2.745.773 Einheiten wurden von Limousine, Coupé, Cabrio, touring und compact gebaut. Der BMW M3 war als Coupé, Cabrio und viertürige Limousine erhältlich. In diesen Fahrzeugen präsentierte BMW weltweit erstmals in einem Serienfahrzeug zwei kleine Sensationen: das sequentielle Getriebe und VANOS – eine vollvariable Steuerung der Öffnungszeiten für die Einlass- und die Auslassventile in jedem BMW Benzinmotor. Von dieser 3er Generation abgeleitet wurde auch der BMW Z3. Er war das erste Modell, das komplett im Werk Spartanburg/USA gebaut wurde. Er wurde als puristischer Roadster oder als zweisitziges Coupé mit bis zu 325 PS angeboten. Insgesamt wurden knapp 300.000 Exemplare des BMW Z3 gebaut.

Ab der Vorstellung auf der IAA 1989 gab es wieder ein großes Coupé von BMW. Die BMW 8er Rei-

BMW Z1

Bauzeit	1988 – 1991
Stückzahl	8.000
Neupreis	80.000 DM
Motor	6-Zylinder
Hubraum	2.494 ccm
Bohrung x Hub	84 x 75 mm
Leistung	170 PS (125 kW)
Vmax	225 km/h
Leergewicht	1.250 kg



BMW 320i touring (3. Generation)

Bauzeit	1994 – 1999
Stückzahl	24.637
Neupreis	50.000 DM
Motor	6-Zylinder
Hubraum	1.991 ccm
Bohrung x Hub	80 x 66 mm
Leistung	150 PS (110 kW)
Vmax	212 km/h
Leergewicht	1.405 kg





← LINKS Die dritte Generation des BMW M3 übertraf seinen Vorgänger erneut an Fahrdynamik. Der Straßensportwagen wird von einem mehrfach ausgezeichneten 6-Zylinder-Motor mit 343 PS angetrieben.

→ RECHTS Mit der BMW 8er Reihe stellte BMW auf der IAA in Frankfurt 1989 eines der exklusivsten Automobile der damaligen Zeit vor. Neben dem BMW 850i, der mit einem 300 PS starken V12 ausgestattet ist, bot BMW ab 1993 mit dem 840Ci auch eine etwas preisgünstigere Variante mit 8-Zylinder-Motor an.

he war mächtig und kraftvoll – ein Auftritt, den viele schätzten. In Tests von Fachzeitschriften schlug sich der 8er hervorragend, und auch die Kunden waren zunächst Feuer und Flamme. Lange Lieferzeiten waren die Folge. Dieser Anfangseuphorie folgte schneller als bei sonstigen Modellzyklen eine gewisse Ernüchterung. Der 840Ci mit 8-Zylinder-Motor und der betont sportliche 850CSi konnten nur kurzfristig etwas daran ändern. Galt der 8er anfangs als dynamisches Reisecoupé, wurde er gegen Ende der Bauzeit als zu schwer, insgesamt zu groß, jedoch mit zu wenig Platz auf den Rücksitzen wahrgenommen. Eine fertig entwickelte Cabrio-Version kam nie auf den Markt. Mit etwas mehr als 30.000 verkauften Fahrzeugen konnte der Nachfolger des BMW 6er nicht an dessen Erfolg anknüpfen.

Sehnlich erwartet wurde 1994 die dritte Generation der BMW 7er Reihe. Diese Fahrzeuge waren noch eleganter als der Vorgänger, noch repräsentativer, noch moderner und verkörperten jenes Maß an Souveränität, das BMW zu dieser Zeit auch in der Werbung gerne strapazierte. Unvergessen sind die Werbekampagnen dieser 7er Generation mit Slogans wie: „Manche brauchen Wegweiser, andere nur den Horizont.“ Der 8-Zylinder-Motor wurde zum Standard der Baureihe, der 12-Zylinder das erklärte Ziel vieler Kunden. Neben 6-Zylinder-Benzinern gab es zum ersten Mal in dieser Baureihe Dieselmotoren – als Reihen-6-Zylinder und als V8. Als erster Hersteller weltweit bot BMW ein fest eingebautes Na-

vigationssystem an. 327.599 produzierte Einheiten machten dem Wettbewerb das Leben schwer.

Technisch verwandt mit dieser 7er Generation war die vierte Generation der 5er Reihe. Zu ihrer Zeit wurde sie in der Fachpresse gerne als das beste Automobil der Welt gefeiert. In Crashtests übertraf sie die ohnehin hohen Erwartungen an einen BMW noch einmal deutlich. Die Qualität war beeindruckend, die Motoren ausgereift, und der 5er konnte mit weiteren Innovationen aufwarten. So waren weite Teile des Fahrwerks aus Aluminium gefertigt und die Hinterachse für die höher motorisierten Touring-Modelle verfügte über eine Niveauregulierung mit Luftfederung. Aufsehen erregte der 400 PS starke BMW M5. Er war schnelle Reiselimousine und ambitioniertes Sportgerät in einem. Mit knapp 1,5 Millionen verkauften Fahrzeugen ist diese Generation der bis heute meistverkaufte 5er BMW.

Die meistverkaufte BMW Baureihe aller Zeiten wurde 1998 vorgestellt: Die vierte Generation der 3er Reihe brach mit 3.266.885 Einheiten bis dato alle Rekorde. Ein breit gefächertes Motorenangebot und die bereits vom Vorgänger bekannten Karosserie-Varianten ließen in dieser Modellpalette viele Käufer das passende Angebot finden. Dazu konnte sich der BMW M3 als begehrtestes Hochleistungs-Automobil etablieren. Alleine von ihm wurden über 85.000 Fahrzeuge verkauft. Für die Freunde der besonders sportlichen Fortbewegung gab es

BMW Z3 roadster 2.8

Bauzeit	1997 – 2000
Stückzahl	50.607
Neupreis	61.300 DM
Motor	6-Zylinder
Hubraum	2.793 ccm
Bohrung x Hub	84 x 84 mm
Leistung	193 PS (142 kW)
Vmax	218 km/h
Leergewicht	1.335 kg



BMW 850i

Bauzeit	1989 – 1994
Stückzahl	20.072
Neupreis	135.000 DM
Motor	12-Zylinder
Hubraum	4.988 ccm
Bohrung x Hub	84 x 75 mm
Leistung	300 PS (220 kW)
Vmax	250 km/h
Leergewicht	1.790 kg



sogar noch eine CSL Version des BMW M3 als besonderen Leckerbissen.

Ein völlig neues Segment begründete ab 1999 der BMW X5. Nie zuvor gab es einen funktionalen Allradwagen, der Geländeeigenschaften mit einer solch sportlichen Performance auf befestigten Straßen kombinierte. BMW nannte das Segment „SAV“ (Sports Activity Vehicle). Technische Merkmale untermauerten diesen Anspruch. Als erstes Fahrzeug dieser Machart hatte der BMW X5 eine selbsttragende Karosserie und Einzelradauf-

hängung. Damit verzichtete er auf jegliche Starrachsen- und Leiterraahmenkonstruktionen.

Als Topmodell wurde 1999 der BMW Z8 präsentiert. Der Roadster versuchte die Grundidee des BMW 507 modern zu interpretieren. Das in einer eigenen Manufaktur im Werk München gefertigte Fahrzeug hatte einen Aluminium-Spaceframe-Rahmen und den V8-Motor des M5. Für viele war er der moderne Roadster im luxuriöseren Segment. Insgesamt wurde er 5.703-mal gebaut.

Ab 2001 beginnt bei BMW die Produkt- und Marktoffensive mit einer nochmals deutlich breiteren Auffächerung der Modellpalette.



BMW AG



BMW X5 4.4i

Bauzeit	1999 – 2003
Stückzahl	82.130
Neupreis	110.000 DM
Motor	8-Zylinder
Hubraum	4.398 ccm
Bohrung x Hub	92 x 82,7 mm
Leistung	286 PS (210 kW)
Vmax	206 km/h
Leergewicht	2.170 kg



BMW Z8

Bauzeit	1999 – 2003
Stückzahl	5.703
Neupreis	235.000 DM
Motor	8-Zylinder-V
Hubraum	4.941 ccm
Bohrung x Hub	94 x 89 mm
Leistung	400 PS (294 kW)
Vmax	250 km/h
Leergewicht	1.585 kg



Text Fred Jakobs Fotos BMW AG

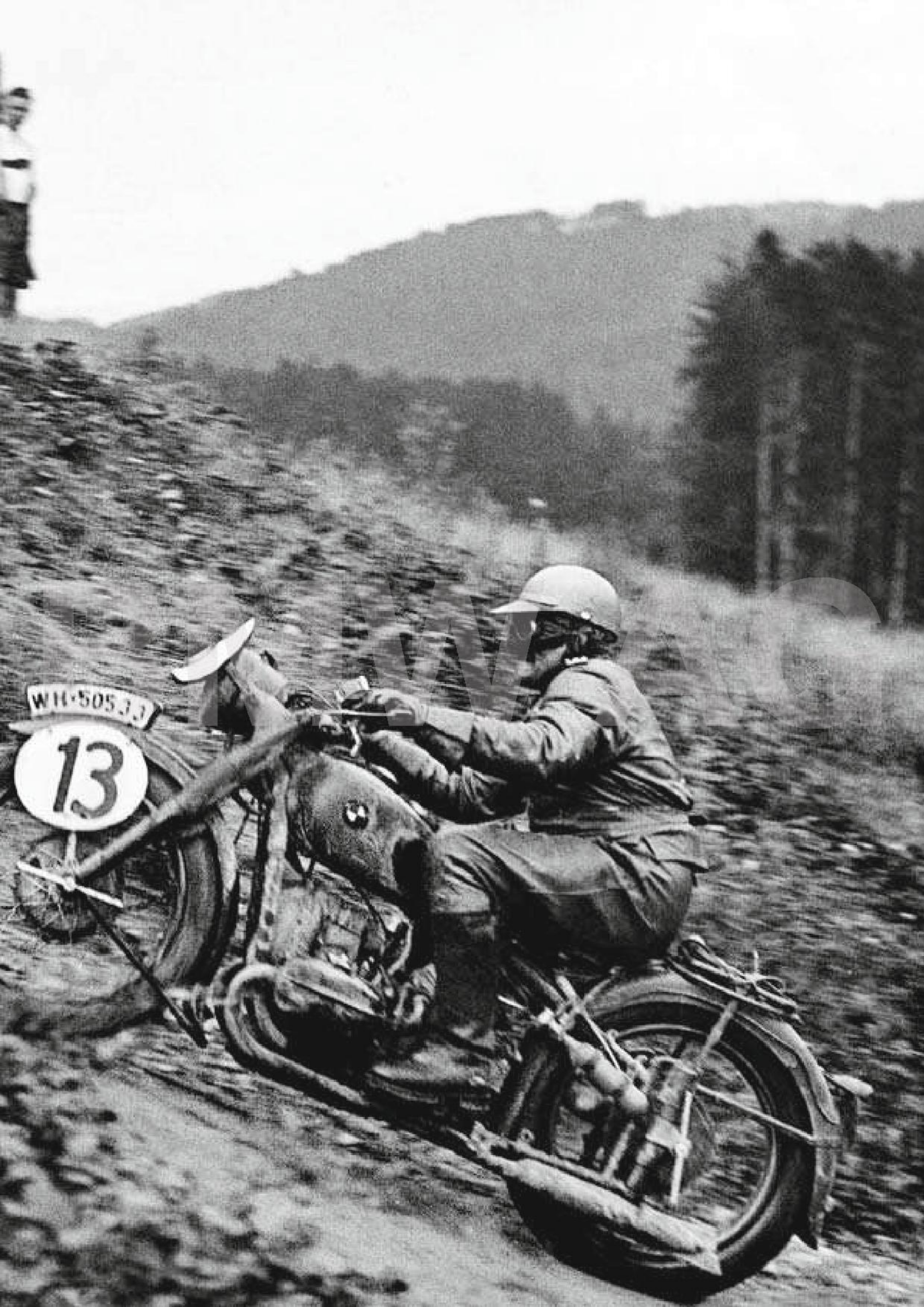
BMW R 51 – Die erste BMW mit Hinterradfederung

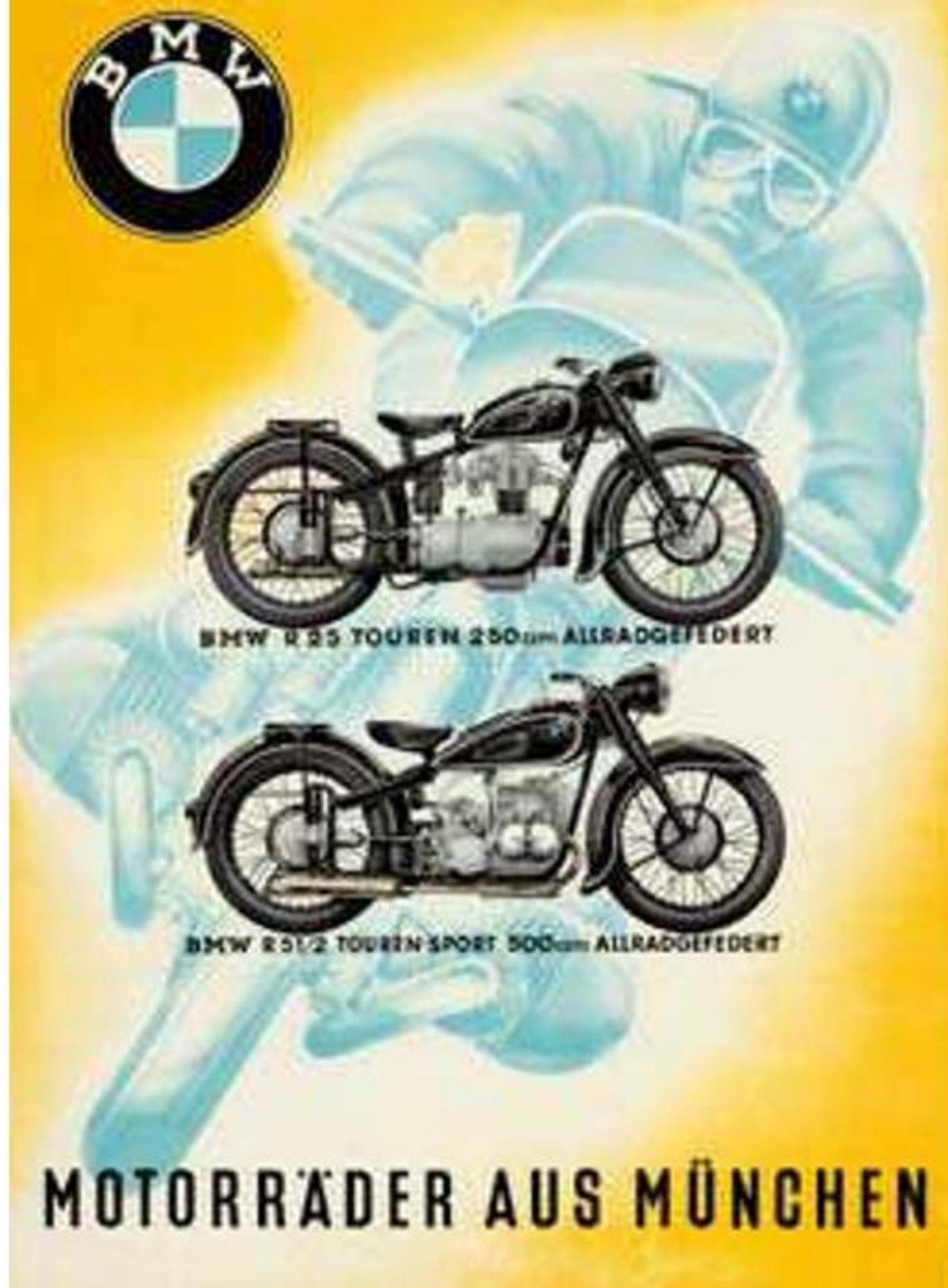
Vor 70 Jahren präsentierten die Bayerischen Motoren Werke die ersten Motorradmodelle mit Geradweg-Hinterradfederung. Wie bei vielen Innovationen in jenen Jahren stand auch hier der Rennsport als treibende Kraft hinter der Entwicklung.

▼
In der Anfangszeit war Motorradfahren eine ziemlich ruppige Angelegenheit: Das Hinterrad war noch ungefedert und leitete die Fahrbahnunebenheiten der holprigen, unbefestigten Straßen direkt in den Rahmen ein. Lediglich ein gefederter Sattel dämpfte die Schläge, bevor sie an die Wirbelsäule des Fahrers weitergegeben wurden. Am Vorderrad waren es hauptsächlich Trapezgabeln und Kurzschwinge, bei denen einfache Schraub- bzw. Blattfedern zum Einsatz kamen, mit denen zumindest die größten Schläge aufs Vorderrad abgemindert wurden. Ein großer Schritt in der Motorradgeschichte war hier die hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, wie sie 1935 erstmals von BMW in

Serie verbaut wurde. Diese Innovation der Vorderradführung erhöhte nicht nur „spürbar“ den Komfort, sondern war auch ein entscheidender Beitrag zur Fahrsicherheit.

Die Teleskopgabel hatte BMW zuvor im Rennsport erprobt, und der Motorsport war auch die Wiege bei der Entwicklung der Hinterradfederung. Bereits 1903 hatte der böhmische Hersteller Roessler & Jauernig eine erste Hinterradfederung an einem Motorrad realisiert. Doch ihr blieb zunächst ebenso der Erfolg verwehrt wie den frühen Versuchen anderer Hersteller, beispielsweise dem von Wanderer in Deutschland (1908) oder





- ↑ SEITE 44/45 Die R 51 war das erste BMW Motorrad mit Hinterradfederung. Ihre Feuertaufe hatte sie im Geländesport, doch auch auf der Straße kam sie zum Einsatz.
- ↑ OBEN BMW Rennfahrer Ludwig Kraus auf Probefahrt mit einem der ersten Prototypen der BMW R 51, 1937.
- ← LINKS 1950 erschien mit der BMW R 25 das erste 1-Zylinder-Modell mit Geradweg-Hinterradfederung.

von Indian in Amerika (1913). Unzureichende oder gar fehlende Dämpfung sowie mangelnde Steifigkeit und Stabilität verhinderten den Durchbruch dieser Entwicklungen. So blieb der Fahrersattel zunächst das einzige gefederte Element.

War dies in den Anfangsjahren noch weithin akzeptabel, zeigten sich jedoch mit zunehmender Fahrleistung der Motorräder die Nachteile dieses Prinzips. So wird die kinetische Energie, die das Rad bei Fahrbahnunebenheiten aufnimmt, praktisch unvermindert an den Rahmen abgegeben. Dies führte bei sportlicher Fahrweise über Bodenwellen und Schlaglöcher zum „Springen“ des gesamten Motorrads, was zum einen die Fahrstabilität sehr verschlechterte und zum anderen verschiedene Fahrzeugkomponenten über Gebühr belastete. Zudem waren die Schläge, die der Körper des Fahrers zu absorbieren hatte, für diesen trotz aufwendiger Sattelfederungen oft schmerzhaft.

Da die Nachteile insbesondere bei sportlicher Fahrweise auftraten, ist es nicht verwunderlich, dass die Entwicklung einer gebrauchsfähigen Hinterradfederung im Motorsport ihren Anfang nahm. Die Vorreiterrolle hatte hierbei der italienische Hersteller Moto Guzzi inne, der mit dem Sieg von Stanley Woods bei der berühmten Tourist Trophy auf der Isle of Man im Jahr 1935 der Hinterradfederung endgültig zum Durchbruch verhalf. Die englischen Hersteller Norton, Velocette, Vincent-HRD, Norton und Excelsior reagierten und entwickelten zwischen 1936 und 1938 unterschiedliche Federungssysteme, und auch

italienische Hersteller wie Gilera und Benelli verbauten in ihren Rennmaschinen eigene technische Lösungen, um das Hinterrad zu federn.

Wie sah die Situation bei BMW aus? 1935 hatte das Unternehmen mit dem Königswellen-Kompressormodell Typ 255 eine komplett neu konstruierte Rennmaschine vorgestellt. Der Rahmen, ein elektrisch verschweißter Doppelrohrrahmen aus konischen Ovalrohren, galt sowohl fertigungstechnisch als auch konstruktiv als einer der fortschrittlichsten seiner Zeit. Das Fahrwerk der Rennmaschine – noch ohne Hinterradfederung – wurde 1936 nahezu unverändert für das sportliche Serienmodell BMW R 5 übernommen. Die R 5 war auch das Modell, mit dem die Deutsche Nationalmannschaft an der Internationalen Sechstagesfahrt, dem prestigeträchtigsten Geländesportereignis jener Jahre, teilnahm. Neben den verschiedenen Mannschaften gingen auch zahlreiche Privatfahrer als Einzelstarter ins Rennen. Unter ihnen war der junge BMW Ingenieur Alexander von Falkenhausen, der Jahrzehnte später als Leiter der BMW Motorenentwicklung und der Rennsportabteilung Geschichte schreiben sollte. Er war von seinem Vorgesetzten Rudolf Schleicher beauftragt worden, ebenfalls eine Hinterradfederung zu konstruieren. Von Falkenhausen orientierte sich weniger an den vorhandenen Lösungen in Form einer Schwinge, bei der das Rad um eine radiale Achse federt, sondern entwickelte eine Geradweg-Hinterradfederung, bei der das Hinterrad auf einer senkrecht zur Fahrbahn stehenden geraden Achse bewegt wird.

Vorgesehen war es, die Motorräder der Werksmannschaft auf der Internationalen Sechstagesfahrt 1936 mit der neuen Hinterradfederung auszurüsten. Doch die Fahrer trauten der Neuerung nicht und wollten lieber auf die bewährten Starrahmen der BMW R 5 zurückgreifen. Die Abteilung Motorradkonstruktion wurde in jenen Jahren von Rudolf Schleicher geleitet, der zehn Jahre zuvor mit der von ihm konstruierten BMW R 37 bei der Sechstagesfahrt in England eine Goldmedaille gewonnen hatte. Mit den Worten „Jetzt haben Sie's konstruiert, jetzt fahren Sie's auch!“ beauftragte er Falkenhausen, selbst bei der Sechstagesfahrt an den Start zu gehen.

Als passionierter Motorradfahrer nahm Falkenhausen die Herausforderung an.

Er konnte zudem einige Privatfahrer davon überzeugen, ebenfalls mit dem neuen Fahrgestell an den Start zu gehen. Im Wettbewerb schlug sich Falkenhausen bestens und errang mit null Strafpunkten eine Goldmedaille. Zudem betrieb er seine eigene Art von Psychologie, indem er sich abends im Fahrerlager betont ausgeruht gab und seinen ermatteten Kollegen erklärte, dass dank der Hinterradfederung die Strapazen des Tages kaum Spuren bei ihm hinterlassen hätten.

1937 waren dann die Motorräder der BMW Werksfahrer alle mit Hinterradfederung ausgestattet. Dies betraf nicht nur

die Geländemaschinen, sondern auch die Kompressor-Motorräder im Straßensport. Nachdem sich das neue Fahrwerk in den Wettbewerben gegen härteste Konkurrenz bewährt hatte, erfolgte 1938 der Transfer in die Serie. Mit den Typen BMW R 51, R 61, R 71 und R 66 hatte BMW gleich vier Modelle mit Hinterradfederung im Programm. Es waren alles Boxermodelle, die kleineren 1-Zylinder erhielten erst 1950 die Geradweg-Federung.

Die von Falkenhausen entwickelte Geradweg-Federung blieb bis 1955 im Programm, dann wurde sie von einem Vollschwingen-Fahrwerk abgelöst.

Kardanwelle (mit Kreuzgelenk)

Federklemme

Schutzhülse

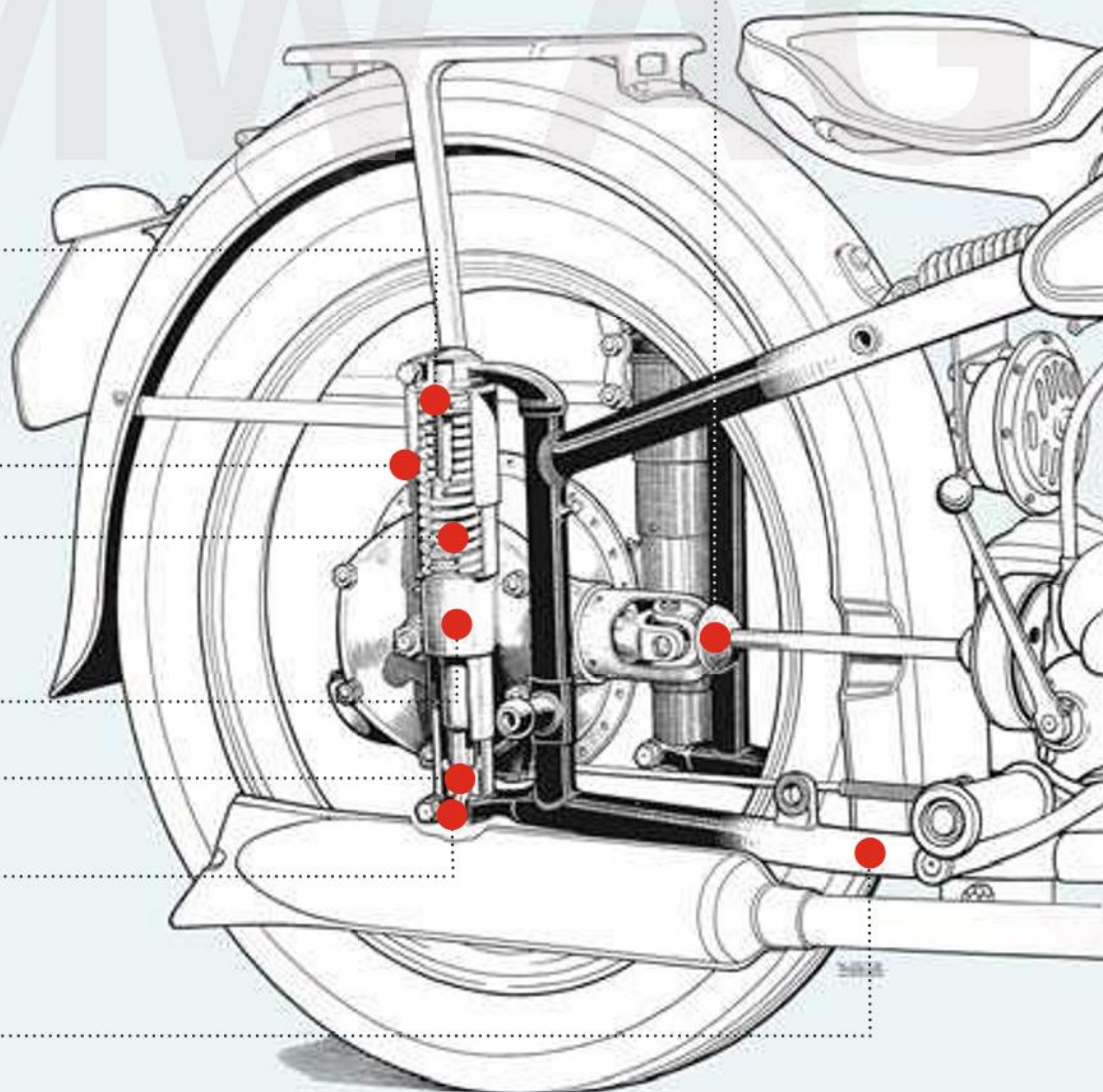
Feder

Gleitstück rechts

Gummipolster

Klemmbügel

Rahmen





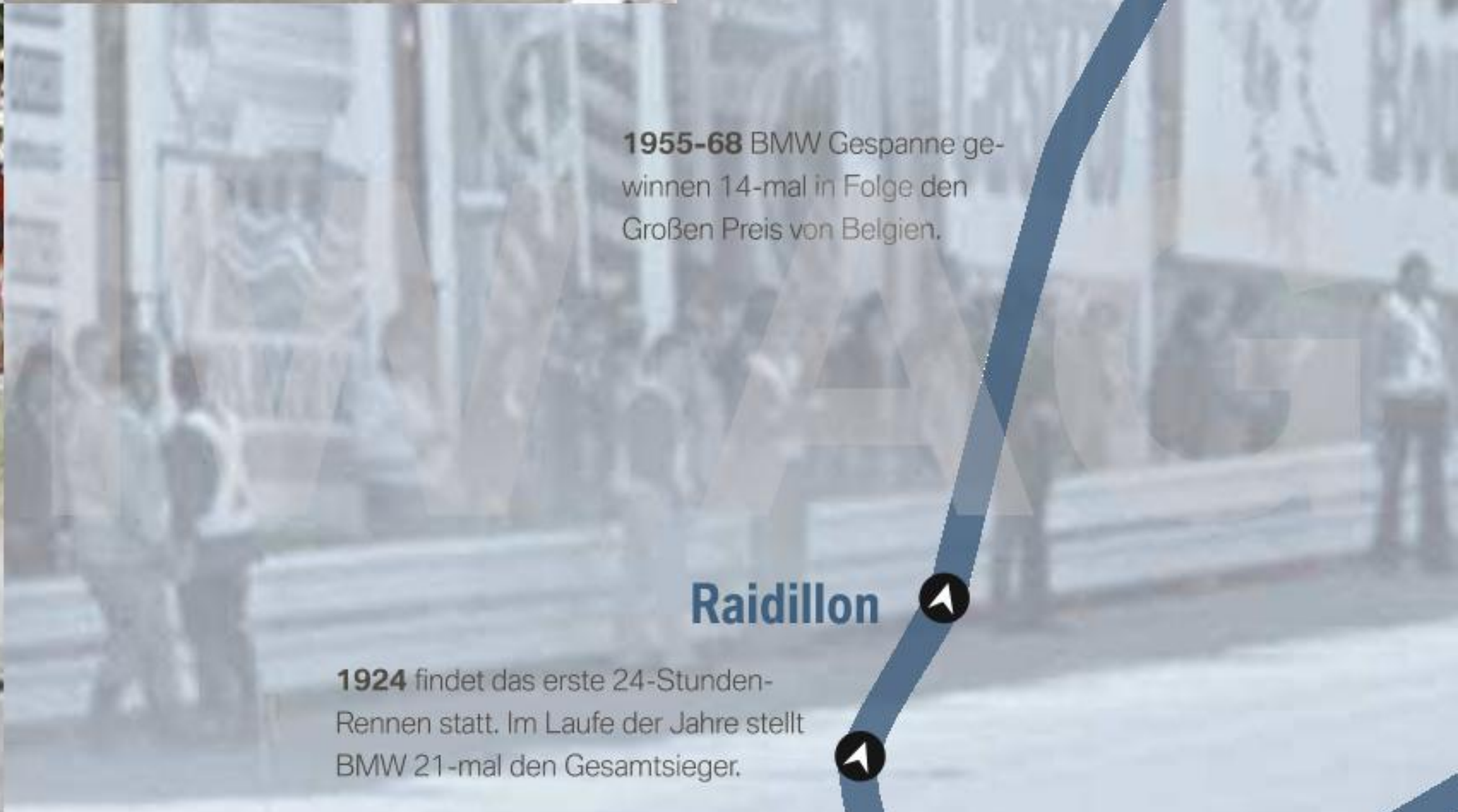
Spa-Francorchamps



1938 Schorsch Meier erringt seinen ersten Grand-Prix-Sieg. Auf der 500 ccm BMW Werkskompressor gewinnt er den Großen Preis von Belgien mit einem neuen Streckenrekord.



1955-68 BMW Gespanne gewinnen 14-mal in Folge den Großen Preis von Belgien.



Raidillon

1924 findet das erste 24-Stunden-Rennen statt. Im Laufe der Jahre stellt BMW 21-mal den Gesamtsieger.

Eau Rouge

1921 Eröffnung der neuen Rennstrecke. Der 14,8 km lange Dreieckskurs verbindet die Orte Francorchamps, Malmedy und Stavelot.

Bus Stop



La Source

Malmedy

1979 Nachdem seit 1970 die Formel 1 auf dem extrem schnellen Kurs aus Sicherheitsgründen nicht mehr startet, wird der Kurs auf sieben Kilometer gekürzt. Ab 1983 wird Spa wieder in den Formel-1-Rennkalender aufgenommen.

Les Combes

Rivage

2001 Die letzten Streckenabschnitte werden für den öffentlichen Verkehr gesperrt. Der Circuit de Spa-Francorchamps wird nun ausschließlich als Rennstrecke genutzt.



Pouhon

Fagnes

Bianchimont

1965 Pascal Ickx und Gerard Langlois erzielen auf BMW 1800TI den ersten Gesamtsieg für BMW beim 24-Stunden-Rennen.

Stavelot

1988 Beim 24-Stunden-Rennen, gleichzeitig Lauf der Tourenwagen-Weltmeisterschaft, siegen Roberto Ravaglia, Dieter Quester und Altfred Heger auf einem BMW M3 Gruppe A.

1938 Max Prinz zu Schaumburg-Lippe und Ralph Roesse erzielen den ersten Klassensieg auf BMW 328 Sportwagen. Zusammen mit weiteren BMW Fahrern gewinnen sie den „Coupe du Roi“.



Der Circuit de Spa-Francorchamps ist heute eine permanente Rennstrecke in den belgischen Ardennen. Ursprünglich war es ein reiner Straßenkurs. Seit 1925 wird dort der Große Preis von Belgien ausgetragen. Auf dem schnellen und gefährlichen Kurs werden Rennen für Solo-Motorräder, Gespanne, Sport- und Tourenwagen sowie Formel 1 ausgetragen. Mit der Zunahme der Geschwindigkeiten kam es immer wieder zu Kritik an der Sicherheit der Strecke. Umfangreiche Umbauten prägten die wechselvolle Geschichte der „Ardennen-Achterbahn“.

Text Niklas Drechsler Fotos BMW AG, Oliver Beckmann

Die Geschichte der BMW 7er und ihrer Vorgänger

Frischer Wind in der Oberklasse

Alle Baureihen der BMW 7er Reihe haben eines gemeinsam: Sie haben frischen Wind in die automobiler Oberklasse gebracht. Die BMW 7er waren immer Technologieträger, mit denen die neuesten Innovationen der Branche auf die Straße kamen. Wenn es um die Sicherheit, die Motoren-Effizienz oder zeitgemäßen Komfort ging, waren die BMW 7er zur jeweiligen Zeit immer vorne dabei. Ihr größter Verdienst ist jedoch, dass jede Generation fahrdynamischen Anspruch und Fahrfreude in die Oberklasse gebracht hat. Bereits die Vorgänger der ersten BMW 7er Reihe versuchten auf diesem Gebiet Akzente zu setzen.

→ RECHTS Die fünf Generationen des BMW 7er: (groß) das Spitzenmodell der zweiten Generation, der BMW 750iL mit 12-Zylinder-Motor; (oben von li. nach re.) 7er der ersten, dritten, vierten und fünften Generation.



Mit dem BMW 335 wagte BMW den Schritt in die Oberklasse. Dieses Modell ging als letzter BMW vor dem Krieg im Jahre 1939 in Serie. Mit einem luxuriösen Innenraum, modernen Instrumenten, einem 90 PS starken Reihen-6-Zylinder-Motor und leistungsfähigen Bremsen wurde der 335 als schneller und komfortabler Reisewagen positioniert. Das Fahrgestell war im Prinzip eine verlängerte Version von dem des BMW 326. Mit der Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h gehörte der 335 damals zu den schnell-

len Wagen auf den neu entstandenen Autobahnen. In erster Linie dokumentieren die Qualität und die Anmutung im Innenraum den Oberklasse-Anspruch des größten BMW der Vorkriegszeit.

Nach dem Zweiten Weltkrieg präsentierte BMW mit der Baureihe 501/502 einen weiteren Vertreter der automobilen Oberklasse. Höhepunkt aus technischer Sicht war der erste komplett aus Leichtmetall gefertigte V8-Motor der Welt. Generell waren



BMW AG

diese Fahrzeuge im Auftritt eher konservativ und orientierten sich – von einigen Innovationen abgesehen – eher an bewährter Technik. Die im Volksmund „Barockengel“ genannten Fahrzeuge boten bis zu sechs Personen Platz und waren ausgesprochen komfortabel. Auch die leichtgängige und technisch aufwendige Kegelradlenkung unterstützte den Komfortanspruch dieser Fahrzeuge.

Mit der Baureihe BMW 2500 bis BMW 3.3 Li startete BMW ab 1968 eine Offensive in der Oberklasse. Die Fahrzeuge waren technisch hoch entwickelt und schafften es erstmals in dieser Klasse, gesteigerte Komfortansprüche mit sportlichen fahrdynamischen Qualitäten zu verbinden. Sie gaben bereits einen Ausblick auf die Generationen der BMW 7er Reihe, die alle die Kombination aus

Komfort und Fahrdynamik als Alleinstellungsmerkmal haben. Mit rund 222.000 gebauten Einheiten der Baureihe BMW 2500 bis BMW 3.3 Li nahm BMW in der automobilen Oberklasse eine gewichtigere Rolle ein als mit den Vorgängern.

Schon bei der ersten – 1977 vorgestellten – BMW 7er Reihe war Elektronik im Fahrzeug ein wesentliches Thema. Schritt für Schritt kamen immer mehr elektronische Features in die Fahrzeuge. Check-Control, ABS und digitale Motorelektronik sind nur einige Beispiele für die Technologieführerschaft der ersten 7er Reihe. Auch die Idee, einen 8- oder gar 12-Zylinder-Motor in der Oberklasse durch einen 6-Zylinder-Turbomotor zu ersetzen, galt Ende der 1970er Jahre als durchaus innovativ. Die erste 7er Reihe komplettierte gemeinsam mit 3er, 5er und 6er die Modellfami-

lien, die jetzt sowohl technisch als auch optisch eine Einheit bildeten. Das Kundeninteresse war überraschend groß. Der damalige Vorstandsvorsitzende Eberhard v. Kuenheim stellte auf der Hauptversammlung im Juli 1977 fest: „Das Auftragsvolumen ist so unerwartet groß, dass das Dingolfinger Werk mit der Produktion kaum nachkommt.“ Bereits im ersten Jahr



wurden insgesamt knapp 20.000 Einheiten produziert. In den drei folgenden Jahren wurden stets mehr als 35.000 Fahrzeuge verkauft. Damit konnte sich BMW im Oberklasse-Segment nachhaltig etablieren und den Verkaufserfolg der Vorgängerbauereihen deutlich übertreffen. Interessant ist, dass es in Südafrika auch eine Version des BMW 745i mit dem

überarbeiteten Motor des BMW M1 zu kaufen gab. Der mit elektronischer Benzineinspritzung L-Jetronic ausgerüstete Motor leistete 290 PS.

Die zweite Generation der BMW 7er Reihe trug einige revolutionäre Elemente in sich. Jedes Bauteil wurde hinterfragt und aus damaliger Sicht optimal konstru-

↙ LINKS Der früheste Vorgänger der BMW 7er Reihe und das erste Oberklassemodell des Unternehmens: Der BMW 335 wurde ab 1939 angeboten.

↓ UNTEN Als Spitzenmodell der großen 6-Zylinder-Limousinen erschien im Mai 1971 das 3-Liter-Modell BMW 3.0 S.

↓ GANZ UNTEN BMW stellte mit dem BMW 502 in Genf 1954 eine herrschaftliche Reiselimousine vor.





BMW AG

iert. Manche wurden – wie im Flugzeugbau – doppelt ausgeführt, um sicher zu gehen, dass auch bei Ausfall eines Bauteils noch immer die Funktion erhalten bleibt. Viele neuralgische Stellen wurden hingegen bei der Konstruktion vermieden. So fielen mehr als 30 Prozent der Schweißnähte und -punkte weg.

Dieser 7er schaffte es, den Komfort deutlich zu verbessern. Gleichzeitig verkräftete das Fahrwerk eine überaus beeindruckende Kurvendynamik. Die Reihen-6-Zylinder-Motoren boten gewohnt seidigen Lauf und gleichmäßige Leistungsentfaltung. Die neue selbstlernende, digitale Motorelektronik der dritten Generation war in der Fülle ihrer Funktionen damals einzigartig auf der Welt. Und die wahre Sensation kam erst: Ein Jahr nach Markteinführung präsentierte BMW den 750iL mit dem ersten 12-Zylinder-Motor aus deutscher Produktion nach dem

Zweiten Weltkrieg. BMW warb mit dem Slogan „Die Perfektion einer Legende“. Die Aufregung bei der Konkurrenz war groß.

Später rundeten zusätzlich neue V8-Motoren das Leistungsspektrum ab. Bei diesen Motoren kamen Nockenwellen mit exzentrisch versetzten Abschnitten zum Einsatz. Dies bewirkte einen Massenausgleich, der deutlich mehr Laufruhe brachte. Den gleichen Zweck verfolgten die Ingenieure mit dem Einbau von Sinterschmiedepfeuern. Diese Pleuel wurden unter hoher Temperatur und starkem Druck aus Metallpulver in einem Stück geformt. Anschließend wurde das Pleuel gezielt gebrochen. Beim Zusammenbau zentrierte sich dann die absolut exakte Bruchstelle so, dass die Einheit deutlich formgenauer und stabiler war als die konventionelle Lösung, bei der Deckel und Stange des Pleuels lediglich mit Passhülsen zentriert und verbunden werden.

← LINKS 1997 stellte BMW den BMW L7 vor: eine 5,40 Meter lange Repräsentations-Limousine, von der insgesamt lediglich 470 Modelle produziert wurden.

→ RECHTS Die erste und zweite 7er Generation in der Seiten-Heckansicht: Bereits mit der zweiten Generation (li.) wurden die L-förmigen Rückleuchten eingeführt.



← LINKS Die erste 7er Generation wurde 1977 vorgestellt, sie löste die Große Klasse ab. Hier ein BMW 728i nach der Modellüberarbeitung.

Von dieser Generation konnten insgesamt etwas mehr als 311.000 Fahrzeuge ausgeliefert werden. Bereits in den beiden ersten vollen Produktionsjahren (1987 und 1988) wurden über 55.000 Fahrzeuge gebaut.

Die dritte Generation der BMW 7er Reihe wurde mit Spannung erwartet. 1994 war es dann endlich so weit. Die Kunden wie die Presse waren begeistert. Die Fachzeitschrift *auto motor und sport* schrieb

über den BMW 740i: „BMW liefert mit der neuen Siebener-Reihe die sportliche Interpretation des Themas Oberklasse. ... – ein himmlisches Vergnügen.“ Über den BMW 750i titelte das Blatt: „Simply the best.“ Dies spiegelte auch die Meinung der Öffentlichkeit wider. Diese 7er Generation war ein Indiz dafür, es geschafft zu haben. Und genau das suchte die Kundschaft der automobilen Oberklasse zu dieser Zeit. Auf ungezwungene Art drückten diese Fahrzeuge Souveränität aus.

Neben neuen 6-, 8- und 12-Zylinder-Benzinmotoren kamen im Laufe der Bauzeit – für die 7er Reihe eine Neuheit – auch Dieselmotoren zum Einsatz. Höhepunkt dieser Entwicklung war der BMW 740d mit einer Spitzenleistung von 245 PS. Dieses Fahrzeug war die weltweit erste Limousine mit V8-Dieselmotor in Common Rail-Technik. Neu war auch die variable Turbinengeometrie, mit der das maximale Drehmoment von 560 Nm konstant über ein Drehzahlband von 1.750



bis 2.500 Umdrehungen pro Minute bereitgestellt werden konnte.

Lediglich das Design wurde zunächst zurückhaltend bewertet. Die Fachpresse schrieb, dass man ihn erst auf den zweiten Blick vom Vorgänger unterscheiden würde. Der Vorwurf verschwand relativ rasch, und die Eleganz des Fahrzeugs trat in den Vordergrund der Wahrnehmung. Auch 14 Jahre nach seiner Vorstellung wirkt dieser BMW 7er noch überraschend frisch.

etwas Zeit, um sich an das neue Design zu gewöhnen. Mit der Modellüberarbeitung 2003 kam die Eleganz des Modells besser zur Geltung. Technisch gesehen war der vierte 7er ein Volltreffer. Beispielsweise wurde Active Cruise Control, ein farbiges Head-Up Display oder eine in ihrer Länge stufenlos verstellbare Saugrohranlage verbaut, Dynamic Drive erhöhte nochmals merklich die fahrdynamischen Qualitäten und iDrive revolutionierte die Bedienung moderner Automobile. Auch dafür bekam BMW anfangs Kritik und nachträglich Lorbeeren; die Wettbewerber zogen Jahre später nach.

Die Kritik bei der Vorstellung der dritten 7er Generation nahmen sich die Designer zu Herzen. Als die vierte Generation des BMW 7er vorgestellt wurde, warf niemand mehr vor, dass das Design zu zurückhaltend wäre. Dieser 7er war der Beginn einer Designrevolution bei BMW. Sie bedeutete die Abkehr von der Keilform, die völlig neue Anordnungen gewohnter Fugenverläufe und das Spielen mit Licht und Schatten auf dem Fahrzeug. Die Öffentlichkeit benötigte

Die fünfte Generation der BMW 7er Reihe, die im Herbst in den Handel kommt, präsentiert sich als vollkommen neue Interpretation von Stil, Luxus und Fahrerlebnis. Gestalterisches Ziel ist es, dass das Design natürliche Präsenz, souveräne Sportlichkeit und präzise Eleganz verkörpert. Die Ei-

↑ OBEN Das Heck des neuen BMW 7er vermittelt Kraft und Souveränität, dabei fallen vor allem die L-förmigen Rückleuchten auf.

↗ RECHTS OBEN Zuerst Design-Kritik, dann Technologie-Vorreiter und meistverkaufte 7er Reihe: die vierte Generation.

↘ GANZ RECHTS Der BMW Hydrogen 7 von 2006, basierend auf der vierten Generation, ist die weltweit erste mit Wasserstoff angetriebene Luxuslimousine für den Alltag.

↓ UNTEN Der neue BMW 7er überzeugt durch dynamisch-elegantes Design und innovative Ingenieurskunst.





genschaften des Fahrzeugs sollen in einem modernen Auftritt authentisch visualisiert werden.

Eine Fahrwerkstechnik auf weltweit einzigartigem Niveau und ein vollständig erneuertes Motorenangebot bilden die Grundlage dafür, dass der neue BMW 7er in allen Modellvarianten ein unvergleichliches Fahrerlebnis vermittelt. Erstmals wird die optional verfügbare Aktivlenkung mit einer integrierten Hinterradlenkung kombiniert. Zur Markteinführung stehen für den neuen BMW 7er ein V8- und ein Reihen-6-Zylinder-Benzinmotor – beide mit Twin Turbo und Benzin-Direktein-

spritzung (High Precision Injection) – sowie der erste Vertreter einer neuen Generation von 6-Zylinder-Dieselmotoren zur Auswahl. Mit diesen Antriebseinheiten und einer Reihe von Effizienz fördernden Maßnahmen im Motorenumfeld gelangen auch die BMW 7er Modelle gemäß der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics zu herausragenden Fahrleistungs-, Verbrauchs- und Emissionswerten in ihrem jeweiligen Wettbewerbsumfeld. Der 8-Zylinder im BMW 750i ist der effizienteste Motor seiner Leistungsklasse und weltweit der erste seiner Art, dessen Turbolader im V-Raum

zwischen den Zylinderbänken angeordnet sind. Die beiden 6-Zylinder-Varianten stoßen in Leistungsregionen vor, die bislang 8-Zylinder-Motoren vorbehalten waren, und kombinieren dieses Potenzial mit vorbildlicher Effizienz sowie mit einem deutlich geringeren Gewicht, das sich positiv auf die Fahrzeugbalance und damit auch auf die Agilität auswirkt.



Tacho 100.

BMW AG



Verbrauch 0.

**Das Ende des heimlichen Benzinverbrauchs:
Schubabschaltung beim großen BMW.**

Beim Beschleunigen, beim gleichmäßigen Fahren unter Last, beim Zugbetrieb also, verbraucht der Motor Kraftstoff. Beim Schubbetrieb, d. h. jedesmal, wenn der Fuß vom Gaspedal geht, beim Bremsen, bei Bergabfahrten, beim Rollen mit Motorbremse, hat der Motor eigentlich keinen Kraftstoff nötig. In den meisten Fällen aber verbraucht er ihn dennoch, wenn er nicht mit moderner Technik arbeiten kann.

Die BMW der 7er Reihe werden heute mit der fortschrittlichen elektronischen Benzineinspritzung ausgerüstet – der L-Jetronic. Im Gegensatz zu der oft auch in Spitzenklasse-Automobilen noch verwendeten, in ihrer Leistungsfähigkeit aber begrenzten mechanischen K-Jetronic macht die elektronische Einspritzung energiesparende Schubabschaltung* möglich. Dieser Effekt wird durch die Digitale Motor-Elektronik im BMW 732i noch einmal entscheidend gesteigert. Denn sie kann den Abschaltvorgang viel wirksamer, d. h. bis zu viel niedrigeren Drehzahlen durchführen – bis hinunter zu 1200/min. Wenn man also im Stadt-

verkehr oder z. B. auch bei Tempo 100 den BMW 732i im Schubbetrieb rollen läßt, wird kein Kraftstoff gebraucht und die Umwelt nicht unnötig durch Abgase belastet.

Gehen Sie mit dem Fortschritt den richtigen Weg, entscheiden Sie sich für den großen BMW. Denn wenn Elektronik die modernste Technologie ist, warum bietet dann selbst manches sehr teure Automobil weniger davon als ein BMW?

* Schubabschaltung ist die vollständige Unterbrechung des Kraftstoffzufflusses zum Motor bei Schubbetrieb über bestimmten Mindestdrehzahlen.

BMW 728i, 732i, 735i, 745i

Lassen Sie Ihr Geld effektiver für sich arbeiten. Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.



BMW EfficientDynamics
Less emissions. More driving pleasure.



The new
BMW 7 Series



Sheer
Driving Pleasure

www.bmw.com

It's not about facts and figures.
It's about vision.



The new BMW 7 Series. The statement.

It's never about how far you've come. It's about taking the next step. From the average to the avant-garde. From powerful engines to dynamic, efficient engineering masterpieces. From car body design to an appearance that moves passengers and passers-by. From ambitious to successful. From exclusive materials to true luxury of space. From the present to the future. From an extraordinary car to a remarkable flagship. The new BMW 7 Series. The statement.