

Mobile Tradition live

Fakten und Hintergründe

Mobile Tradition on tour

Filmarbeiten auf der Silvretta Classic und dem Bikermeeting für den Imagefilm der BMW Mobile Tradition.

Eine Reportage Seite 06-13

30 Jahre BMW Museum

Der revolutionäre Anspruch von damals

– auch im Neuen Museum Seite 16-19

Serie: Große Männer bei BMW

Franz Josef Popp war einer der Gründerväter von BMW. Als Generaldirektor bestimmte er die Geschicke über zwei-

einhalb Jahrzehnte Seite 20-23

BMW 600 im Härtetest

1957 jagte ein erprobtes Fahrerduo den soeben vorgestellten Kleinwagen von

Agadir nach München Seite 24-27

Die BMW Rennlimousinen

Ab 1936 fertigte BMW eine vollverkleidete BMW 328 Rennversion – und entdeckte die Vorzüge der Stromlinie Seite 28-31



BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé, ein Highlight der Silvretta Classic. Seite 10

Highlights dieser Ausgabe

Der „neue 6er“: die Fortsetzung einer großen BMW Tradition Seite 05

Mille Miglia-Seriensieger Giuliano Cané im Interview auf der Silvretta Classic Seite 12

Privatrennfahrer Hans Bartl über die besondere Qualität von BMW Rennmotorrädern Seite 13

Alles über das berühmteste Motorrad der BMW Renngeschichte Seite 14

Wie man mit einem Kleinwagen gegen Kamele und Nebelschwaden antritt Seite 24

BMW „im öffentlichen Dienst“

Keine Marke der Welt ist erfolgreicher im Dienst von Staatsoberhäuptern und Behörden unzähliger Länder als die Motorräder mit der bayerischen Raute.

Und dies hat Tradition: Schon seit 80 Jahren unterstützt der Bau solcher „Sonderanfertigungen“ das Image und den Absatz von BMW Motorrädern. In der „deutschen Motorradkrise“ der 50er Jahre sicherten sie der Motorradmarke BMW sogar das Überleben.

Aus den zunächst bescheidenen Anfängen ist mittlerweile eine umfangreiche Palette von Sonderfahrzeugen für jeden nur vorstellbaren Einsatzzweck geworden.

Solche BMW Motorräder „im öffentlichen Dienst“ gibt es heute in mehr als 140 Staaten der Erde – vom klassischen Eskortenfahrzeug der Präsidenten über Polizei und Feuerwehren bis zum „Gelben Engel“ und den Stauberatern.



Vollverkleidete BMW R 69 für die Wiener Polizei.



Liebe Freunde der BMW Group,

dieser Sommer war ein Rekordsommer, an den man sich sicher erinnern wird. Auch für uns, im Team der BMW Group Mobile Tradition. Immer zahlreicher werden die Veranstaltungen und

Events, an denen unsere Fahrzeuge teilnehmen und bei denen wir mit Ihnen, liebe Leser und Freunde der Marke BMW, zusammentreffen und gemeinsam über die Zukunft der Tradition sprechen und nachdenken. Um Ihnen einen Eindruck davon zu geben, was „hinter den Kulissen“ der BMW Group Mobile Tradition abläuft, möchten wir Sie zu einer Reportage über die Entstehung unseres neuen Imagefilms einladen. Lesen Sie ab Seite 6, was alles ablaufen muss, bis wir Ihnen den fertigen „Streifen“ präsentieren können. Rekord war auch die Besucherzahl beim 3. BMW Motorrad Bikermeeting, bei dem die klassischen Motorräder zum 80-jährigen Motorradjubiläum eine besondere Rolle spielten. Besonders erinnerenswert ist für uns natürlich auch der Sieg bei der Silvretta Classic durch Giuliano Cané.

Ein Thema, das wir Ihnen bisher noch nicht vorgestellt haben, möchten wir mit dieser Ausgabe ebenfalls starten: In loser Folge werden wir Ihnen Portraits der Männer präsentieren, die über die Zeit das Unternehmen BMW zu dem Weltkonzern gemacht haben, der er heute ist (ab Seite 20). Dies und viele weitere spannende Themen der BMW Historie finden Sie in dieser Ausgabe.

Viel Freude beim Lesen,

Holger Lapp, Leiter BMW Group Mobile Tradition



On tour: das Kamerateam der BMW Mobile Tradition bei Aufnahmen für den Imagefilm.

Inhalt Ausgabe 03.2003

BMW Mobile Tradition auf Tour:

Reportage von den Aufnahmen zu Silvretta Classic und Bikermeeting Seite 06

30 Jahre BMW Museum:

Meilenstein der Museumsgeschichte, architektonisch und didaktisch Seite 16

Große Männer bei BMW:

Franz Josef Popp, der „Gründer“ Seite 20

BMW 600, die „große Isetta“:

Nonstopfahrt Agadir-München als Härtetest Seite 24

Die Entdeckung der Stromlinie:

Die BMW 328 Rennlimousinen Seite 28

BMW Motorräder im öffentlichen Dienst:

Acht Jahrzehnte im Einsatz für Verbände und Behörden Seite 32

Impressum

V.i.S.d.P.: Holger Lapp (Anschrift s. unten)
BMW Group Mobile Tradition
Schleißheimer Straße 416 / BMW Allee
80935 München
www.bmw-mobiletradition.com

Facts | Fakten | Faits | Fatti

Review Goodwood Festival of Speed 2003

Goodwood. Traumwetter im sonst so häufig feuchten England. 158.000 begeisterte Zuschauer und eine unübertroffene Ansammlung von hochkarätigen Fahrzeugen aus allen Dekaden des Rennsports, gepaart mit unzähligen Fahrern, die Motorsportgeschichte geschrieben haben: Das war das Goodwood Festival of Speed zum 10-jährigen Jubiläum im Juli 2003.

Die Ford Motor Company nahm das diesjährige Festival of Speed zum Anlass, das 100-jährige Firmenjubiläum zu feiern, und zelebrierte einen großen Auftritt.

Doch auch BMW hatte Anlass zu feiern. Höhepunkt aus BMW Sicht war der Einsatz des Formel-1-Weltmeisterschaftsautos von 1983. Von der BMW Motorsport aufwändig vorbereitet, wurde der Brabham BT 52 mit dem berühmten, von Paul Rosche konzipierten BMW Vierzylinder-Turbomotor wieder zum Leben erweckt.

Und um die Weltmeisterpaarung komplett zu machen, wurde eigens Nelson Piquet aus Brasilien eingeflogen. Nicht nur er bekam feuchte Augen beim Wiedersehen mit seinem so erfolgreichen Auto und all den Mitgliedern des Teams aus den 80er Jahren, Paul Rosche, Gordon Murray – damals Brab-



Wie flott man auch für heutige Verhältnisse mit historischen Rennmotorrädern unterwegs sein kann, zeigte Karl-Heinz Kalbfell, Leiter BMW Group Marketing, auf einer BMW RS 500.

hams Chefkonstrukteur – und einigen weiteren ehemaligen BMW Renningenieuren und -mechanikern.

Dass BMW auch im neuen Jahrtausend erfolgreich in der Formel 1 unterwegs ist, demonstrierte anschließend Juan Pablo Montoya im letztjährigen BMW WilliamsF1. Seine Demonstrationenfahrt, in die er einige spektakuläre Burn-outs einbaute, riss die Zuschauer förmlich von den Sitzen und sorgte für begeisterten Applaus. Marc Surer, in den 80ern ebenfalls mit BMW Power im Arrows F1 unterwegs, erinnerte mit dem Einsatz eines M1 Procar an das Jubiläum „25 Jahre BMW M1“.

Aber auch die BMW Motorräder kamen nicht zu kurz. Auf der Rennstrecke demonstrierte unter anderem Helmut Dähne, was heute noch in den historischen Motorrädern steckt. Im BMW Pavillon bot die Ausstellung zum Thema „80 Jahre BMW Motorrad“ eine Menge originaler Rennmaschinen zur Ansicht. In diesem Ambiente erfolgte auch die medienwirksame offizielle Übergabe der erst kürzlich von John Surtees erworbenen BMW Vorkriegs-Kompressor-Maschine, die der legendäre Motorrad- und Formel-1-Weltmeister persönlich an Holger Lapp, den Leiter der BMW Group Mobile Tradition, übergab.



Spektakuläre Rennszenen begeisterten das Publikum auf dem Gelände des Earl of March.



BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé, am Steuer Dr. Mario Theissen, Leiter BMW Motorsport.



Rasant: Tom Purves, President BMW North America, im BMW 3.0 CSL „Batmobil“.

Trauer um Friedhelm Günter



Friedhelm Günter

Nach langer und schwerer Krankheit verstarb mit Friedhelm Günter am 6. Juni 2003 eine der tragenden Säulen der internationalen BMW Cluborganisation.

Als Mitglied des ältesten BMW Clubs Deutschlands in Düsseldorf und des Vorstands der BMW Typenclubs International engagierte sich Friedhelm Günter seit Beginn der 80er Jahre besonders für die Entwicklung des BMW Club Europa e. V., dessen Präsident er von 1983 bis zum Jahre 1996 war.

Von 1993 bis 1996 bekleidete er zudem das Amt des Chairman des International Council of BMW Clubs. Seinen großen Verdiensten für die BMW Clubs entsprechend, erhielt Friedhelm Günter 1997 die besondere Auszeichnung „Freund der Marke“.

Mit Friedhelm Günter verliert auch die BMW Mobile Tradition einen nur schwer zu ersetzenden, kompetenten und stets fairen Partner und Berater.

Take Five – die fünf Generationen des BMW 5ers

Die Markteinführung des neuen BMW 5er Modells bei den BMW Niederlassungen und Handelsbetrieben war ein voller Erfolg. Das neue Topmodell der oberen Mittelklasse setzt mit einer Reihe von Innovationen in vielerlei Hinsicht Maßstäbe.

Dies gilt jedoch nicht nur für das neue Modell des 5er. Begonnen hatte alles mit der Neuordnung der BMW Automobil-Baureihen Anfang der 70er Jahre. Den Anfang machte 1972 die erste 5er Reihe mit dem E12, für deren Produktion in Dingolfing eigens ein komplett neues Werk errichtet wurde. Im Abstand von jeweils acht bis neun Jahren wurden die Nachfolgenerationen E28, E34, E39 und schließlich dieses Jahr der neue E 85 auf den Markt gebracht.

Was lag also näher, als den interessierten Kunden neben dem neuen Produkt auch die über dreißigjährige Historie des BMW 5er ins Gedächtnis zu rufen und die Vorgängermodelle zu präsentieren? Doch dies war leichter gesagt als getan. Aus dem Sammlungsbestand der BMW Mobile Tradition allein war dies auf Grund der vielen gleichzeitig stattfindenden Einführungsstermine bei den Niederlassungen und Handelsbetrieben nicht

möglich. Hier schlug die Stunde der BMW Clubs – denn neben der BMW Mobile Tradition sind es besonders die Typenclubs, die sich um die Pflege und Erhaltung dieser Fahrzeuge kümmern.

Durch das Engagement besonders der E12 und E23 Interessengemeinschaft konnten in enger Abstimmung mit einigen BMW Niederlassungen, etwa Essen und Frankfurt am Main, wo eigens das Messegelände für die Veranstaltung als Location ausgewählt wurde, sowie bei einigen Händlern, wie bei BMW Hakvoort in Münster, Autohaus Mulfinger in Schwäbisch Hall oder BMW Reichold in Bad Vilbel, sehenswerte Ausstellungen gezeigt werden.

Der heutige Erfolg der BMW 5er Reihe basiert auf den Qualitäten ihrer Vorgänger. Die ausgestellten Fahrzeuge belegen die hervorragende Langzeitqualität und Wertbeständigkeit insbesondere dieser Baureihe, die für die Marke BMW nach wie vor von hoher Bedeutung ist. Ein besonderer Dank für die ausgezeichnete Unterstützung gebührt den hierbei engagierten Clubs. Sie geben ein gutes Beispiel für eine funktionierende Kooperation zwischen BMW, den Händlern und der BMW Clubszene.

2.000 Kilometer durch Deutschland – im Jubiläumsjahr

Mönchengladbach. Erstmals 1933 ausgetragen, feierte die „2.000 km durch Deutschland“-Fahrt in diesem Jahr ihren 70. Geburtstag. Die häufig als „deutsche Mille Miglia“ bezeichnete Tour über de facto 2.525 km durch Deutschland hat seit ihrer Wiederauflage für klassische Automobile und Motorräder durch Günter Krön Start und Ziel in Mönchengladbach. Rund 200 Fahrzeuge nahezu aller in- und ausländischen Marken versammelten sich am 19. Juli 2003 am Start auf der Hannenwiese.

Traditionsgemäß war die Marke BMW durch die Mobile Tradition wieder stark vertreten. Sieben Automobile, zwei BMW 507, zwei BMW 328, ein 502 Cabrio, ein 335 und der 501 „Isar 12“ Polizeiwagen, sowie bei den Motorrädern eine BMW R 62 und eine R 60/5 mit Beiwagen waren, neben zahlreichen weiteren BMW von Privatteams, für

Fachleute und Publikum interessante Highlights des Starterfeldes. Auch durch die Besatzungen hob BMW sich hervor.

So fuhren in der „Isar 12“ wechselnde Journalisten regionaler Zeitungen mit, die beiden Motorräder wurden von Redakteuren der Zeitschrift Oldtimer Markt bewegt und wie in den Jahren zuvor sorgte der bekannte TV-Journalist und Moderator Jean Pütz, der gemeinsam mit Jörg-Dieter Hübner von der BMW Mobile Tradition im BMW 507 fuhr, für Begeisterung bei den zigtausend Zuschauern entlang der Strecke.

Besondere Bewunderung erzielten jedoch auch vier Teams aus Japan. BMW Japan dankte mit der Teilnahme seinen besonders erfolgreichen BMW Händlern. Die Bewältigung der Strecke über Luxemburg – hier ist ein besonderer Dank

an den BMW Club Luxemburg, der die Organisation der Strecke in seinem Einzugsbereich übernommen hatte, angebracht – Ulm, Nürnberg, Leipzig, Berlin und Bad Wildungen zurück nach Mönchengladbach auf der „falschen“ Straßenseite und erstmals in einem Oldtimer war für die Gäste aus Japan natürlich eine ganz besondere Herausforderung, die sie aber problemlos und überglücklich meisterten.

Unterstützt von den mitfahrenden Serviceteams der BMW Mobile Tradition und bei nahezu durchgehend schönem Wetter wurde die Fahrt, zu der auch einige Runden auf dem Hockenheimring und dem Schleizer Dreieck sowie eine Nachtetappe von Berlin rund um das Brandenburger Tor nach Schloss Sanssouci in Potsdam gehörten, zu einem unvergesslichen Erlebnis.



Logische Fortsetzung einer großen Tradition: Der neue BMW 6er knüpft an klassische Modelle der BMW Geschichte an.

Die BMW 6er Reihe

Die Präsentation der neuen BMW 6er Reihe auf der IAA 2003 ist ein Highlight der BMW Geschichte: schreiben doch die neuen Modelle mit der „6“ am Heck die Tradition der BMW Gran Turismo Fahrzeuge fort. Eine Geschichte, die bereits vor sechs Jahrzehnten begann.

Die BMW 6er Reihe der Jahre 1976 bis 1989 verkörperte Dynamik, Eleganz und Komfort in der Tradition klassischer Gran Turismo Coupés, die von BMW seit 1938 mit Modellen wie 327, 503 und 3.0 CSi gepflegt wird.

Keine Modellreihe von BMW wurde über einen längeren Zeitraum gebaut. Ein klarer Beweis für die Zeitlosigkeit des Designs und eine kontinuierliche Modellpflege, die stets aktualisierte Modelle lieferte und den unverwechselbaren Charakter dieser Automobile zu erhalten wusste. Heute, 14 Jahre nach Produktionsende, werden manche Exemplare dieser ersten BMW 6er Reihe bereits von Kennern und Enthusiasten als Klassiker betrachtet und liebevoll restauriert und erhalten.

Im Herbst 2003 knüpft BMW mit dem neuen 645 Ci an diese Tradition der großen Coupés an: Lang gestreckte Motorhaube und die elegant geschwungene Dachpartie schreiben die klare Linienführung der BMW Gran Turismos aus sechs Jahrzehnten fort.

Intelligent eingesetzte Technik in jedem Detail macht den neuen 6er zu einem hochklassigen Automobil, das die Leiden-

schaft seiner Konstrukteure spürbar werden lässt und in puncto Fahrdynamik neue Maßstäbe setzt.



Zwei Gesichter aus der gleichen Familie: der neue BMW 645 Ci (links) und sein Vorgänger aus den 80er Jahren.

BMW Mobile Tradition auf Tour

Silvretta Classic und Bikermeeting 2003

Der Sommer ist der alljährliche Höhepunkt der Oldtimersaison. Das galt in diesem Jahr besonders für die BMW Mobile Tradition: Neben dem Einsatz zahlreicher Fahrzeuge der historischen Sammlung wird bei den verschiedenen Veranstaltungen dieses Sommers auch ein neuer Imagefilm entstehen. Ein Blick hinter die Kulissen der Kommunikationsarbeit der BMW Mobile Tradition.

Von Sinja Lohse

St. Gallenkirch. Donnerstag Morgen in Vorarlberg, Vorbereitung zum Start der Silvretta Classic 2003: Nasse Wolken verhüllen das Hochtal, die Berge sind in Regenschleier getaucht, feuchter Nebel macht die grandiose Kulisse auf 50 Meter Entfernung unsichtbar.

So war es nicht geplant, als sich das Team der BMW Mobile Tradition am Vortag auf die Reise machte. Zeigte sich doch der Anreisetag von seiner besten Seite und machte, trotz anders lautenden Wetterberichts, Hoffnung auf strahlende drei Tage in der eindrucksvollen Bergwelt des Montafon. Damit war ideales Wetter für die Mission der kleinen Crew angesagt: die



Silvretta Classic 2003: Trotz Regenwetter war die Kulisse äußerst beeindruckend.

Silvretta Classic, eine Rallye durch die Berge Österreichs, aufzuzeichnen und faszinierendes Bildmaterial für die Fans der Marke BMW weltweit zu liefern.

Nun blicken sich Kameramann und Assistent beim Beladen des 3er BMW Touring zweifelnd an. Bei dem Wetter wird es schwierig, die Aufnahmen zu machen, wie sie zuvor mit Regie, Redakteur und BMW Mobile Tradition abgesprochen wurden: Fahraufnahmen standen auf dem Pro-

gramm, gefilmt aus einem 3er Cabrio, wobei der Kameramann rückwärts auf der Rückbank knien und mit aufgestützten Ellbogen zum Einsatz kommen soll. Gefilmt werden sollen vor allem auch die sechs BMW Schmuckstücke, die die BMW Mobile Tradition zur Teilnahme an der Oldtimer-Rallye in die Silvretta geschickt hatte. Schon schwer genug bei gutem Wetter, aber bei Regen könnten diese Aufnahmen wohl komplett ins Wasser fallen.

Mit dieser wenig beflügelnden Aussicht macht sich das Team auf nach Partenen, Start- und Zielort aller Silvretta-Etappen der kommenden Tage. Auf dem Weg dorthin wiederholt sich, was schon am Vortag die Vorfreude wachsen ließ. Je näher man dem Ziel kommt, desto zahlreicher werden die ankommenden Schönheiten auf der Straße. Statt handelsüblicher Durchschnittsautomobile begleiten uns nun Ferrari 275 GTS, Mercedes 300 SL Roadster und natürlich auch Oldtimer mit dem BMW Logo. Auch was am Vortag noch auf dem Hänger transportiert wurde, rollt heute selbst und macht schon die Fahrt zum Start zu einem Klassik-Erlebnis. Und im Gegensatz zu uns, die wir unser Verdeck heute tunlichst nicht geöffnet haben, scheint es den Teilnehmern gleich, zu welchen meteorologischen Gegebenheiten sie ihr Fahrzeug bewegen.

Für einige besonders alte Veteranen stellt sich die Frage allerdings gar nicht: Wer kein Verdeck hat, kann es auch nicht zumachen. Gefahren werden muss trotz-

Bikermeeting und Silvretta Classic: Das Kamerateam gab sein Bestes, um trotz der teils recht schwierigen Bedingungen die Stimmung der Veranstaltungen einzufangen.





dem – und Widrigkeiten erhöhen zweifelndfrei den Erlebnissfaktor. Pünktlich zur Begrüßung in Partenen steigert sich der Regen zum Regenguss. Nach den hochsommerlichen 30 Grad der Vortage ist die Temperatur nun auf weit unter 20 Grad gefallen und macht Fahrten im offenen Wagen zu einem reichlich frischen Vergnügen. Schleunigst eilen die Ankommenden in den Vallüla-Saal, wo sie die Einführung er-



BMW Klassiker in Reihe: Zwischenstopp zur Mittagspause in Lech.

wartet und das Starterpaket verteilt wird. Neben dem Roadbook, den Startnummern, einer Stoppuhr und dem obligaten Käppi enthält das diesjährige Paket einen riesigen Regenschirm. In dessen Schutz versuchen die Teilnehmer anschließend, die Startnummern auf die nassen Autos aufzukleben. Eine knifflige Aufgabe zum Einstieg – die den BMW Fahrern erspart bleibt: Sie erhalten ihre Fahrzeuge von der BMW Mobile Tradition fix und fertig präpariert. Während des Rallye-Lehrgangs am Morgen wird der Umgang mit dem Roadbook erläutert. Alte Hasen wärmen sich derweil mit Kaffee und Bockwürstchen auf.

Beste Laune trotz Kälte

Die Startaufstellung ist für 12 Uhr angesetzt. Der Parkplatz an der Dorfstraße gleicht einem Freiluft-Automuseum. Die Laune der Teilnehmer: bestens. Und auch für uns hellt sie sich merklich auf, als kurz darauf die Sonne durch die Wolken dringt und uns ideale Aufnahmebedingungen beschert. Los geht's: Nach den ersten Aufnahmen im strömenden Regen können wir jetzt ohne große Schwierigkeiten mit der Befragung der Fahrer beginnen und die Startvorbereitungen festhalten.

Pünktlich um 13 Uhr 01 fährt der erste Wagen über die Startrampe und eröffnet die Silvretta Classic 2003. Die Autos star-

ten markenweise, sodass wir die Abfahrt aller BMW hintereinander filmen können. Die BMW Crew ist mit namhaften Fahrern am Start. Neben dem siebenfachen Mille-Miglia-Sieger Giuliano Cané sind Paul Rosche, Konstrukteur bekannter BMW Rennmotoren, Dr. Burkhard Göschel, BMW Entwicklungsvorstand, und Jörg Reichle von der Süddeutschen Zeitung dabei (siehe auch Kasten Seite 09).

Wir haben keine Zeit, uns Gedanken über den möglichen Sieger zu machen. So schnell es geht, packen wir das Equipment in den völlig überfüllten 3er und versuchen, über Abkürzungen das Feld zu überholen, um in „Schussposition“ für die ersten Fahraufnahmen zu kommen.

Da es weiter trocken bleibt, lassen wir das Verdeck herunter und bringen den Kameramann in Position. Mit dem Tempo der Fahrer haben wir allerdings nicht gerechnet: Die BMW sind schon an uns vorbei, sodass uns hier nur die Schätze anderer Hersteller vor die Linse kommen. Das Team nimmt es gelassen, schließlich sind sie erfahren genug, um zu wissen, dass sich ihnen noch weitere Chancen bieten werden. Und so packen wir alles wieder in den Kofferraum, als man, schon von weit unten, einen besonders satten Motor die Passstraße zur Bielerhöhe heraufdonnern hört. Und kaum ist die Kamera auf dem Stativ, kommt der dazugehörige Ford Escort auch schon um die Kurven gedriftet, spektakulär und in einem gar nicht Oldtimer-artigen Tempo, sodass wir uns freuen, diesen rasanten Teilnehmer noch mitgenommen zu haben.

Nächster Stopp: der Parkplatz vor dem Gasthof „Gipfelrast“ auf der Bielerhöhe, 2.032 Meter über dem Meer. Die Temperatur liegt bei elf Grad, der Regen setzt wie-



Der Gesamtsieger der Silvretta Classic 2003: Giuliano Cané, notorischer Sieger auch bei der Mille Miglia.



Bei Zuschauern und Fahrern gleichermaßen beliebt: BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé.

der ein und wir schließen schnell das Verdeck. Die Fahrer sind in ihrem Element: Bereitwillig geben uns Paul Rosche und Giuliano Cané Interviews zum Thema Silvretta und klassische Automobile. Andere trocknen sich derweil am Handfön und versorgen sich mit heißen Getränken. Eine Stunde später machen wir uns wieder auf den Weg, um auf der Strecke weitere Fahraufnahmen und vor allem die Ankunft im Fahrerlager in Partenen zu filmen. Und während die Rallye-Teilnehmer über den Verlauf der Etappe fachsimpeln, Kurven, Wertungen und so manches kleine Malheur besprechen, sind wir schon auf dem Weg ins Hotel, um das Material zu sichten, die Aufnahmen zu sichern, Akkus zu laden und den Drehplan für den morgigen Tag noch einmal durchzugehen.

Denn der folgende Tag – mit der längsten Fahrstrecke, der „Vorarlbergschleife“ – beginnt früh. Für die Fahrer, vor allem aber für uns. Um sechs Uhr beladen wir unsere Fahrzeuge und starten. Zum Glück scheint sich das Wetter ein wenig beruhigt zu



Tschagguns, wo es um die optimale Beherrschung des Fahrzeugs geht. All diese Wertungen gehen schließlich in die Gleichmäßigkeitswertung ein, nach der sich am Ende der Sieger ermittelt. Nur nach der Geschwindigkeit den Sieger zu ermitteln, bei einer Rallye mit Automobilen derart unterschiedlichen Alters und Leistungsstands, wäre dann doch nicht fair.

Schönheiten im Nebel

Nach diesen Wertungen geht es weiter in die historische Altstadt von Bludenz, wo wir uns auf dem schönen Marktplatz aufstellen und die Durchfahrt der BMW Beautys bei herrlichem Sonnenschein filmen: ein Ambiente wie geschaffen für eine solche Oldtimer-Fahrt. Auch an der nächsten Position sollte es uns noch einmal gelingen, unsere Fahrzeuge an einem Stück einzufangen. Mit gerade noch legitimem Tempo waren wir über die Autobahn in den Bregenzer Wald gefahren. Dort kamen die BMW Teilnehmer in kurzer Folge und in der originalen Startaufstellung an uns vorbei. Ein wunderbarer Auftritt – und: gerade noch rechtzeitig, bevor das Wetter wieder umschlägt und mit neuerlichen Regenschauern unsere Hoffnungen auf packende Aufnahmen wegzuspülen scheint.

haben. Für die Teilnehmer beginnt die Rallye eine Minute nach acht. Zu diesem Zeitpunkt sind wir schon auf der Strecke und fahren sie sozusagen Probe. Wir begrüßen die Streckenposten an den Kontrollpunkten – alle sind bester Laune. Erster Drehort ist die Wertungsprüfung in



Ortsdurchfahrt in Bludenz: Die Kulisse der historischen Altstadt gab den Oldtimern ein besonderes Flair.



Auch im Regen schnell: BMW 3.0 CSL, eines der Fahrzeuge der BMW Group Mobile Tradition.



Durchfahrtskontrolle vor Lech. Fahrer und Beifahrer vertreten sich die Beine.

den Mittagsstopp in Reih und Glied auf dem Marktplatz des berühmten Wintersportortes. Man sieht den Fahrern an, wie viel Begeisterung sie trotz der kühlen und unfreundlichen Witterung empfinden. Dr. Burkhard Göschel und Jörg Reichle fügen in allerbesten Laune weitere Interviews zu den bisherigen hinzu. Allerdings nur aus dem geöffneten Autofenster heraus, denn außerhalb des schützenden Wagendaches ist es zu diesem Zeitpunkt unmöglich. Und während sich die Fahrer in Lech stärken, rollt das Kamerateam schon wieder weiter. Über den Flexenpass geht es ins Kloistertal, eine landschaftlich beeindruckende Strecke voller Wälder und schöner Kurven, eingerahmt von der Voralberger Bergkulisse. Der ergiebige Regen hat mittlerweile sein Übriges getan, um die Bedingungen für uns weiter zu verschärfen. Das Aufstellen der Kamera an den steilen, rutschigen Böschungen neben der Passstraße wird zur Geschicklichkeitsübung. Langsam senkt sich der Nebel über die Passhöhe herab und macht die folgenden Aufnahmen zu einem ganz besonderen Erlebnis. Wie aus dem Nichts kommen Wagen aller Marken vom Pass herabgerauscht und werden erst lange nach dem ersten Dröhnen ihrer Motoren sichtbar, ein Effekt, den wir uns so nicht hätten ausmalen können. Mit diesem Highlight im Zwielficht geht der Drehtag unter freiem

Für die BMW Mobile Tradition gestartet:



Typ	Fahrer/Beifahrer	Baujahr
M3 CSL	Adolf Prommersberger/Pauli Zeitlhofer	2003
BMW 328	Thomas Gubitz/Cornelie Gubitz	1938
BMW 328 MM Touring	Jörg Reichle/Rossella Labate	1941
BMW 328 MM Coupé	Dr. Burkhard Göschel/Dr. Margarita Göschel	1939
BMW 328 MM Roadster	Giuliano Cané/Lucia Galliani	1940
3.0 CSL	Paul Rosche/Gerhard Richter	1973

Himmel zu Ende. Wieder verstauen wir die Sachen im Touring, eine Übung, die alle schon wie im Schlaf beherrschen. Zurück nach St. Gallenkirch, wo wir das feuchte Equipment für den weiteren Einsatz herrichten, nasse Jacken ablegen, die lehmigen Schuhe ausziehen und erst mal wieder richtig trocknen können.

Über eine schöne kleine Nebenstraße geht es bald darauf in neuem Outfit und mit frischen Akkus nach Gargellen zur großen Abendveranstaltung der diesjährigen Silvretta. Das düster-regnerische Ambiente rund um das Festzelt steht in krassem Gegensatz zur Laune der Fahrer und Beifahrer in seinem Inneren. Die Anstrengungen des Tages lösen sich nun an der Bar und beim Essen werden Anekdoten über unterschätzte Kurven, technische Herausforderungen, Höchstgeschwindigkeiten, Schrauber-Stories und ausgiebige Fachsimpeleien zu Motoren, Fahrgestellen, Einstellungen und Ergebnissen ausgetauscht. Das Filmteam der BMW Mobile Tradition fängt auch diese Szenen ein, die ebenso



Klassisch vom Scheitel bis zur Sohle: Die Polizei begleitet den Korso stilecht.



Viel Anlass zu Bikergesprächen boten die unzähligen privaten Klassiker.



Aufstellung zum Start des Klassik-Korso durch Garmisch-Partenkirchen: Bei solchen Schmuckstücken darf ausnahmsweise auch mal ohne Helm gefahren werden.

zur Klassiker-Szene gehören wie die Autos und die Fahrten selbst.

Am kommenden Morgen um 6.00 Uhr ist es Zeit für den Abschied und wir verlassen die Silvretta in Richtung Garmisch-Partenkirchen. So verpassen wir zwar die Siegerehrung und die Abreise der Oldtimer, doch auf uns wartet der zweite Teil der Reise: das dritte BMW Motorrad Bikermeeting. Und wer gewonnen hat, wird uns natürlich live über das Handy mitgeteilt: Gesamtsieger der diesjährigen Silvretta Classic sind Giuliano Cané und seine Beifahrerin Lucia Galliani. Das freut uns, da wir schon am folgenden Montag die Trophäe der Silvretta Classic 2003 in der Vitrine der BMW Mobile Tradition bewundern können.

Garmisch: 28.000 Biker

Doch jetzt auf nach Garmisch-Partenkirchen, wo schon weit vor der Stadtgrenze die ersten Motorradgruppen ins Bild kommen. Je näher wir Garmisch kommen, desto mehr hat man das Gefühl, es gäbe als Fortbewegungsmittel neuerdings nur noch Motorräder. Kein Wunder bei der imponierenden Zahl von 28.000 Bikern, die in den drei Tagen des Bikermeetings mit ihrer BMW nach Garmisch kommen werden.

Nach Wochen des ungetrübten Wetters hatte es auch dort am Tag vor dem Bikermeeting heftig zu regnen begonnen. Auch der Freitag blieb regnerisch, doch als wir am Samstag Mittag das Gelände errei-

chen, fühlen wir uns wie aus der Eiszeit in den Sommer versetzt. Und wie sagte Dr. Diess, Leiter BMW Motorrad, in einem der folgenden Interviews: „Ich mag so ein Wetter, das trennt die Spreu vom Weizen.“ Die Biker scheuen keine weite Anreise, um an diesem Treffen teilnehmen zu können: Fans aus der Schweiz, aus Italien, aus Frankreich, Belgien, Holland, England, Polen, Kroatien und aus Russland sind gekommen. Selbst aus Japan sind BMW Fahrer dabei. Für eine solche internationale Präsenz brauchen andere Motorradmeetings Jahrzehnte. Das liegt in Garmisch nicht nur an der perfekten Organisation des Events und den vielen, sehr vielseitigen Programmpunkten, sondern auch an der wunderschönen Location. Eingeharnt von spektakulären Bergen wie der Alpspitze und dem Zugspitzmassiv bietet sich den Bikern neben der Möglichkeit zu vielen guten Touren auch nach dem Absteigen eine inspirierende Kulisse.

In Garmisch selbst sind schon etliche Straßenzüge vor dem eigentlichen Gelände des Bikermeetings für den regulären Verkehr gesperrt: Plötzlich befindet man sich in einer Welt auf zwei Rädern, in der für einige Tage ganz andere Verkehrserfahrungen relevant werden. In Gruppen geben die Biker dem Begriff des fließenden Verkehrs einen ganz neuen Klang. Die 28.000 Freunde der Marke BMW demonstrieren aber auch eindrucksvoll, warum BMW für sich zu Recht in Anspruch



Das 3. BMW Motorrad Bikermeeting brachte die Rekordbeteiligung von 28.000 Motorradfahrern aus unzähligen Ländern. Die offizielle Rundfahrt war entsprechend imposant.

nimmt, eine besonders geschichtsträchtige Marke zu sein. Neben den aktuellen High-Tech-Boliden finden sich unzählige Besucher mit Maschinen jeder Altersklasse ein. Praktisch die gesamte Modellpalette seit der Vorstellung des ersten BMW Motorrads R 32 im Jahre 1923 ist live und in Aktion vertreten: eine R 80 GS aus den 80er Jahren neben der Henne-Rekordmaschine von 1937, einer R 17 von 1935 und einem Kneeler-Gespann aus den 60er Jahren. Bisweilen sind die Maschinen älter als ihre Fahrer, manchmal auch treue Begleiter seit Jahrzehnten.

Im Trubel dieses riesigen Events mit Einlagen von Stunt-Fahrern, Band-Auftritten und Bikermodenschauen filmen wir die lebendige Historie von 80 Jahre BMW Motorrad, die hier durch eine Ausstellung im BMW Pavillon, aber auch durch „lebende“ Beispiele präsent ist: Hans Bartl etwa, legendärer BMW Rennfahrer der 50er Jahre mit 26 Siegen auf einer RS 54, Baujahr 1954, mit dem wir ein Interview führen, oder Eddy Hau, ebenfalls erfolgreicher Fahrer, der in den 80er Jahren für BMW beim Paris-Dakar-Rennen am Start war.



Begeisterung für die Tradition auch schon beim jungen Publikum.

Sehr lebendig hört sich allerdings auch die 500 ccm Kompressor BMW an, auf der Georg „Schorsch“ Meier ab 1939 zahllose Titel für BMW errang. Als Sebastian Gutsch, selbst im historischen Rennsport aktiv und Teilnehmer am Goodwood Festival of Speed, am Nachmittag die ohrenbetäubende Rennmaschine von 1939 anschiebt, strömen im Nu hunderte von Zuschauern zusammen, die der donnernde Sound magnetisch anzieht. Das Schauspiel wird sich auf der Party wiederholen, zu der nicht nur Dr. Diess auf der ersten BMW Maschine R 32 auf die Bühne fährt, sondern auch die brüllende Kompressor BMW, die schon damals über 60 PS leistete und „gute 200 Stundenkilometer schnell war“, wie Gutsch sagt.

Höhepunkt Klassik-Korso

Für das Filmteam stellen sich hier ganz andere Schwierigkeiten als in der Silvretta. Zwar liefert die Sonne beste Aufnahmebedingungen, dafür besteht ständig Gefahr, einer der zahllosen Schaulustigen könne ins Bild laufen oder eine vorbeirauschende Maschine die Antwort des Interviewten unhörbar machen. Neben einer Reihe von

Interviews fangen wir die quirilige Atmosphäre des Bikermeetings ein, sprechen mit Fans, die „ihre Gummikuh im Leben nicht mehr hergeben“ würden oder zur Schonung den Originalmotor lieber ausgebaut zu Hause liegen haben und mit einem Ersatzmotor angereist sind. Stillecht zum Oldtimer tragen diese Fahrer Lederrucksäcke auf dem Rücken, Knickerbocker-Hosen und 50er-Jahre-Helme.

Die ganze Begeisterung für das Thema klassische Motorräder zeigt sich am folgenden Mittag beim Klassik-Korso. Unzählige historische Maschinen drehen eine Ehrenrunde durch die Innenstadt von Garmisch und demonstrieren den zahllosen Zuschauern, was lebendige Geschichte heißt. In gewohnter Manier ist auch unser Kameramann mit von der Partie: Rittlings sitzt er auf dem Sozius einer BMW R 68, die Kamera auf der Schulter, mit einer Hand am Gepäckträger, und filmt einhändig die Paradedfahrt. Als der Corso von seiner Rundfahrt zurückkehrt, die letzten Interviews geführt sind und der Tag in einen lauen Sommerabend übergeht, ist die Mission des Filmteams der BMW Mobile Tradition erfüllt. Alle Aufnahmen sind zur Zufriedenheit vollendet, wir danken unserem Interviewer Fred Jakobs und verabschieden uns vom restlichen Team der BMW Mobile Tradition. Dort werden derweil die Motorradklassiker reisefertig gemacht für den nächsten Einsatz: das Festival of Speed in Goodwood.



Voller Einsatz für die BMW Group Mobile Tradition: Kameramann beim Klassik-Korso.

Stimmen von Teilnehmern der Silvretta Classic 2003 und des 3. BMW Bikermeetings in Garmisch-Partenkirchen

Im Zuge der Dreharbeiten zum Imagefilm „BMW Group Mobile Tradition 2003“ entstanden eine Reihe von Interviews mit bekannten Persönlichkeiten der BMW Historie. Einige Stimmen von den Veranstaltungen Silvretta Classic 2003 und 3. BMW Motorrad Bikermeeting wollen wir Ihnen auf diesen Seiten präsentieren.

Dreh- und Interviewarbeiten auf Veranstaltungen haben ihre eigenen Gesetze. Denn anders als im Studio können die Aufnahmen in der Regel dabei nicht wiederholt werden. Naturgemäß stehen auf allen Events die Teilnehmer, die Vorführenden und der Ablauf der Veranstaltung im Vordergrund, nicht die Frage nach dem optimalen Wetter für das Kamerteam, der idealen Ausleuchtung der Befragten oder den besten akustischen Bedingungen.

Und auf den Veranstaltungen, der Silvretta Classic 2003 und dem 3. BMW Motorrad Bikermeeting in Garmisch-

Partenkirchen, gab es Einschränkungen genügend: schlechte Licht- und Wetterverhältnisse, tumultartige Zuschauer-situationen, enge Zeitpläne der Interviewgäste und dröhnende Hintergrundmusik.

Dass die Aufnahmen für den Imagefilm der BMW Mobile Tradition dennoch zu einem Erfolg wurden, lag zum großen Teil an den Interviewten selbst: Denn die schwierigen äußeren Bedingungen übertrugen sich in keiner Weise auf die Befragten. Im Gegenteil.

Mochte es in Strömen regnen, die Teilnehmer der Silvretta Classic hielten

Paul Rosche

Der gebürtige Münchner konstruierte geniale Rennmotoren für BMW und sorgte für den Gewinn der Formel-1-Weltmeisterschaft 1983. Mobile Tradition live sprach mit ihm über freiwilliges Langsamer-Fahren.



Paul Rosche

Mobile Tradition live: Herr Rosche, Sie kennen BMW Motoren wie kein anderer. Was ist das Besondere an diesem 3.0 CSL und wie viel Spaß macht es, damit hier auf der Silvretta zu fahren?

Paul Rosche: Das ist ein 3,2-Liter-Motor. Das Auto ist von 1973. Es ist das Leichtbaucoupé und wurde damals extra gemacht, um am Motorsport teilzunehmen. Außerdem ist es ein Zwei-Ventil-Motor. Die Serienvariante hatte damals circa 210 PS.

Ist der nicht zu schnell für eine Gleichmäßigkeitsprüfung?

Rosche: Es ist ja ein Serienmotor, den kann man ganz normal fahren.

In der Entwicklung der Motorengeschichte hat sich sehr viel getan. Vergleicht man so ein Auto mit einem modernen, hat man dann noch das Gefühl, gut motorisiert zu sein?

Rosche: Auf jeden Fall! Mit einem Gewicht um die 1.200 Kilogramm ist dieses Auto relativ leicht. Mit 220 PS ist es dann schon ganz gut motorisiert (grinst).

Giuliano Cané

Der Italiener ist notorischer Sieger der Mille-Miglia-Rundfahrt und konnte sich dem Drang zum Sieg auch bei der Silvretta nicht entziehen. Fragen zu den Unterschieden der beiden Fahrten.

Mobile Tradition live: Sie haben für BMW schon oft an der Mille Miglia teilgenommen. Was sagen Sie zur Silvretta Classic?

Giuliano Cané: Die Silvretta ist anders, aber das Wetter ist das gleiche. Ich habe zehnmal an der Mille Miglia teilgenommen und es hat jedes Mal geregnet, beim elften Mal schien dann die Sonne. So wie dieses Jahr: Ich habe nicht teilgenommen und die Sonne schien. Ich bin mir also nicht ganz sicher, ob es die Mille Miglia ist oder ob ich es bin, der für den Regen sorgt (schmunzelt).

Aber die Silvretta unterscheidet sich in der Tat von der Mille Miglia, allein die Landschaft ist ganz anders: Die Alpenkulisse ist einfach fantastisch. Ich bin zum ersten Mal hier dabei, und das mit einem BMW – ich genieße es wirklich sehr.

Glauben Sie, Sie können die Silvretta Classic 2003 gewinnen?

Cané: Das wird schwierig, die Reifen sind anders. Aber ich habe ein gutes Gefühl. Es ist durchaus machbar, ein gutes Rennen zu fahren.

Wie unterscheiden sich Mille Miglia, eine Veranstaltung für die Oberklasse, und Silvretta Classic?

Cané: Die Mille Miglia ist eine sehr viel größere Veranstaltung, verteilt über viele Städtchen, für viele Leute. Millionen Mensch stehen am Straßenrand. Hier ist es anders, man fährt mit dem Auto bergauf und bergab – sie ist anders zu fahren, aber der Geist ist derselbe. Aber im Augenblick müssen wir erst einmal an dieses Rennen denken, denn es ist durchaus vergleichbar mit der „Mille Miglia“ und hat sicherlich noch eine große Zukunft vor sich.



Giuliano Cané

bereitwillig an, um die Fragen des Teams zu beantworten. Mochte es noch so hektisch zugehen zwischen zigtausend Bikern, die Befragten auf dem Bikermeeting waren die Ruhe selbst.

Auf diese Weise übertrug sich der jeweilige Geist der Veranstaltung auch über die Interviews. Gerade solche Live-Szenen mit Größen der BMW Geschichte oder Teilnehmern der Veranstaltungen machen den Imagefilm selbst zu einem echten Zeugnis der BMW Historie.

Befragte wie Paul Rosche, Giuliano Cané, Hans Bartl, der Paris-Dakar-Fahrer Eddy Hau, BMW Entwicklungsvorstand Dr. Burkhard Göschel oder der Leiter von BMW Motorrad, Dr. Herbert Diess und weitere, stehen für BMW der früheren Jahre bis heute und demonstrieren auf diese Weise den lebendigen Zusammenhang zwischen Geschichte und Gegenwart für heutige, aber auch zukünftige Liebhaber der Marke BMW und ihrer Produkte.



Sebastian Gutsch

Mobile Tradition live sprach mit dem begeisterten Mitarbeiter im Team des Archivs der BMW Group Mobile Tradition über Leistung und Technik eines betagten Kraftpakets.

Mobile Tradition live: Herr Gutsch, auf was für einem Motorrad sitzen Sie gerade?

Gutsch: Das ist eine Kompressor BMW von 1938/39. Das wahrscheinlich berühmteste Motorrad von BMW überhaupt.

Wer ist alles mit dem Motorrad gefahren?

Gutsch: Hauptsächlich natürlich der unvergessene Schorsch Meier, aber auch Karl Gall und Jock West.

Was ist das Besondere an der Maschine?

Gutsch: Der Kompressor, der mit Vehemenz das Benzin-Luft-Gemisch in die Zylinder drückt. Die Leistung konnte man variieren: von 60 PS in der Straßenausführung bis hin zu 100 PS wie bei der Weltrekordmaschine von Henne. Die brauchte dann aber einen speziellen Kraftstoff. Außerdem werden mit einer Königswelle zwei oben liegende Nockenwellen angetrieben, die dann die Ventile betätigen. Das ist selbst heute noch Hightech. Die über Seilzüge kombinierte Bremse wurde extra für Schorsch Meier konstruiert, als dieser nach einem schweren Unfall nicht mehr so viel Kraft in der Hand hatte.

Sie fahren selbst Rennen. Auf was?

Gutsch: Ich habe eine R5 von 1937. Ich fahre hauptsächlich im Ausland Rennen – in Tschechien, Ungarn und Slowenien, dieses Jahr auch in Goodwood auf dem Festival of Speed. In Deutschland gibt es für Oldtimer-Motorräder keine echten Rennen.



Sebastian Gutsch

Hans Bartl

Als einer der erfolgreichsten Privatrennfahrer der 50er Jahre zeigte der BMW Fahrer mit seiner RS 54 dem Restfeld zumeist, „wo der Bartl den Most holt“. Ein Gespräch über eine legendäre Maschine.

Mobile Tradition live: Herr Bartl, was ist das für ein Motorrad?

Hans Bartl: Meine RS 54. 1953 ging sie mit 25 Stück in Serie und ich war einer der Glücklichen, die eine bekommen haben. Ursprünglich sollte ich als Werksfahrer anfangen, aber dann wurde die Rennsportabteilung aufgelöst. Ich wurde mit diesem Motorrad dann wiederum bester deutscher Privatrennfahrer und Dritter der Deutschen Meisterschaft. Bei BMW hat man sehr genau ausgewählt, wer eine von den heiß begehrten 25 Maschinen bekommt. In der längsten Übersetzung ist sie 205 km/h schnell gelaufen. Ausgeliefert wurde sie mit 45 PS, meine hatte es damals, nach ein bisschen Schrauben,



Hans Bartl, Rennfahrer

auf gute 50 PS gebracht. Ich hab auch noch eine Verkleidung hingebaut und die hat mich zwei Jahre lang treu begleitet.

Die RS 54 stand für den hohen Stellenwert des Rennsports bei BMW. Was zeichnete dieses Motorrad aus?

Bartl: Das Motorrad zeichnete sich besonders durch fortschrittliche Technik aus, etwa die vordere Schwinge, der Königswellen-Motor, aber auch die hintere Schwinge waren etwas wirklich Besonderes.

Wenn auch nicht im Rennsport, so freute man sich auf jeden Fall auf der Straße über den Kardan.

Sie sind im Laufe Ihrer Rennfahrerkarriere viele unterschiedliche Marken gefahren. Und viele Rennfahrer behaupten, eine BMW kann man fahren oder man kann es nicht.

Hans Bartl: Das ist richtig. Eine BMW ist durch den Querbau etwas anders zu fahren. Aber wenn man es einmal raus hat, ist es einfach super.

Vorkriegs-Kompressor heimgekehrt

Neben dem legendären BMW Renncoupé, mit dem Huschke von Hanstein und Walter Bäumer 1940 Gesamtsieger der Mille Miglia wurden, ist im letzten Jahr ein weiteres Highlight der BMW Rennsportgeschichte in die Sammlung der BMW Group Mobile Tradition zurückgekehrt: die Kompressor BMW, mit der die bayerische Marke Ende der 30er Jahre den Straßenrennsport in Europa dominierte.

Von Fred Jakobs



Jetzt fährt sie wieder für BMW: Sebastian Gutsch mit der Werksrennmaschine von 1939 beim Goodwood Festival of Speed 2003. Oben: Georg Meier auf seiner Siegesfahrt 1939.

Sie gelten als die BMW Rennmotorräder schlechthin: die Kompressor BMW, mit denen Fahrer wie Otto Ley, Jock West, Karl Gall, Wiggerl Kraus und nicht zuletzt Georg Meier in den 30er und 40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts erfolgreich auf die Jagd nach Pokalen und Meistertiteln gingen.

Die Kompressor-Technik wurde von BMW bereits Ende der 20er Jahre im Motorradrennsport erprobt. Mit Hennes Weltrekordfahrten von 1929 hatten die aufgeladenen Motoren ihre große Bewährungsprobe eindrucksvoll bestanden. Obwohl die neue Technik noch nicht ausgereift war und man bei einigen Rennen noch auf Sauger-Motoren zurückgriff, wurden 1929 auch auf der Straße erste Erfolge eingefahren: Hans Soenius in der 500er- und Josef Stelzer in der 750er-Klasse fuhren 1929 die ersten Meisterschaften mit aufgeladenen Motoren ein.

1935 erschien dann die zweite Generation von

Kompressor-Werksmotorrädern, mit dem modernen geschweißten Rohrrahmen, wie er ein Jahr später bei den Modellen R 5 und R 6 auch in der Serie verbaut wurde. Der Motor, nun mit jeweils zwei durch Königswellen angetriebenen obenliegenden Nockenwellen, und das fußgeschaltete Vierganggetriebe waren ebenfalls komplette Neuentwicklungen. Karl Gall und Ludwig „Wiggerl“ Kraus waren die Fahrer der ersten Stunde, in der folgenden Saison verstärkte Otto Ley die BMW Werksmannschaft.

In der Saison 1937 erhielten die Motorräder die bei den Sechstagesfahrten erprobte Hinterradfederung, womit auch die letzten Nachteile gegenüber der internationalen Konkurrenz ausgeglichen waren. Gall und Ley avancierten zu den erfolgreichsten Fahrern der 500-ccm-Klasse. Mit Jock West startete erstmals auch ein englischer Fahrer für das BMW Werksteam und überraschte mit seinem Sieg beim Ulster Grand-



Georg Meier nach einem seiner unzähligen Siege.



John Surtees übergibt den seltenen „Werksrenner“ an Holger Lapp, Leiter der BMW Mobile Tradition.



Senior TT 1939: Jock West gratuliert Georg Meier zum Sieg.

Prix in Nordirland. Die Europameisterschaft, die in diesem Jahr letztmalig in einem Rennen ausgetragen wurde, verpasste BMW hingegen knapp, als Karl Gall beim Großen Preis von Europa im schweizerischen Bern in Führung liegend ausschied.

Ihre erfolgreichste Saison auf Rundstrecken hatte die Kompressor BMW 1938, als der Geländefahrer Georg Meier seine erste Saison im Straßenrennsport bestritt: Er gewann die Großen Preise von Deutschland, Belgien und Italien sowie die holländische Tourist-Trophy und siegte in Hockenheim, in Nürnberg und beim Eilenriede-Rennen. Damit sicherte er sich die Europa- und die Deutsche Meisterschaft. Ein Jahr später schrieb sich Georg Meier mit dem ersten Sieg eines Nichtbriten bei der Senior TT auf der Isle of Man endgültig in die Annalen des Rennsports ein. Jock West als Zweiter komplettierte den BMW Triumph bei diesem prestigeträchtigsten Motorradrennen jener Jahre. Spätestens jetzt galt die BMW Kompressor als unschlagbar.

Als nach dem Zweiten Weltkrieg die deutschen Fahrer zunächst vom internationalen Rennsport ausgeschlossen waren, gingen sie bei nationalen Wettkämpfen weiterhin mit ihren Kompressor-Motorrädern an den Start. Meistens sahen die Ergebnislisten BMW vorne, und Georg Meier konnte sich mit seiner Kompressor – die er, in einem Heustadel versteckt, über den Krieg gerettet hatte – die Deutschen Meisterschaften der Jahre 1947 bis 1950 sichern. In diesen vier Jahren flossen einige Änderungen in die Werksrennmaschinen ein, bevor dann im September 1950 am Grenzlandring das letzte nationale Rennen mit Kompressor-Motorrädern stattfand. Die deutschen Hersteller und Fahrer durften nun wieder am internationalen Sportgeschehen teilnehmen, aber hier galt bereits seit 1945 ein Verbot für aufgeladene Motoren. Deshalb wurden einige der Kompressor-Motorräder auf Sauger-

Betrieb umgebaut. Die Weiterentwicklungen und Umbauten der Nachkriegszeit führten dazu, dass von den wenigen noch existierenden Werksrennmaschinen nahezu keine mehr den Vorkriegszustand zeigt. So weist auch die seit Jahren im BMW Museum ausgestellte Maschine die Modifikationen der letzten Einsätze auf. Lediglich eine Rennmaschine im Vorkriegs-Trimm war bekannt, doch deren berühmter Vorbesitzer bewegte das Motorrad selbst mit großer Freude regelmäßig auf Rennveranstaltungen und dachte lange Jahre nicht daran, sich von ihm zu trennen: John Surtees, der einzige Rennfahrer, der sowohl Formel-1- als auch Motorrad-Weltmeister wurde.

Ob Goodwood, Donington oder Monthléry – John Surtees bewies auf der Kompressor, dass er bis heute nichts von seiner eleganten Fahrweise verlernt hat. Er hatte die BMW Anfang der 80er Jahre in zerlegtem Zustand gekauft und mit großem Sinn für Originalität behutsam restauriert.

Auf dem diesjährigen Festival of Speed erfolgte die offizielle Übergabe des Motorrads an die BMW Group Mobile Tradition. John Surtees trennte sich mit einem lachenden und einem weinenden Auge von einem Schmuckstück seiner Sammlung – zu der im Übrigen ein BMW 507, je ein BMW 503 Coupé und Cabriolet

sowie ein BMW 3200 CS Bertone gehören: „Ich habe mich an das Motorrad gewöhnt, es ist mir ans Herz gewachsen und ich hatte viele tolle Erlebnisse damit. Auf der anderen Seite erfüllt es mich mit Genugtuung, dass dieses Fahrzeug wieder zu BMW nach Hause kommt. Ich weiß, dass es dort gut aufgehoben ist.“

Dass die BMW Group Mobile Tradition dieses berühmte Motorrad nicht nur für statische Ausstellungszwecke erworben hat, bewies im Anschluss an die Übergabe Sebastian Gutsch, als er die Kompressor zur Begeisterung des Publikums den Hügel in Goodwood Park hinauffuhr.



So erschien sie 1937 auf der Rennstrecke: die Kompressor-BMW erstmals mit Hinterradfederung.

tian Gutsch, als er die Kompressor zur Begeisterung des Publikums den Hügel in Goodwood Park hinauffuhr.

Technische Daten BMW RS 500 (Typ 255)

Baujahr	1939
Motor	Zweizylinder-Boxer, je zwei oben liegende Nockenwellen, Königswellenantrieb, Kompressor-Aufladung
Hubraum	492 ccm
Leistung	60 PS bei 7.000 U/min
Gewicht	138 kg
Höchstgeschwindigkeit	über 220 km/h

Vergangenheit und Zukunft:

30 Jahre BMW Museum

Als das BMW Museum 1973 eröffnet wurde, war sein Konzept einzigartig. Großartige Architektur verband sich mit einem völlig neuartigen Konzept der Wissensvermittlung und machte das BMW Museum über die Jahre zu einem Publikumsmagneten im Münchner Norden – und zum Vorbild für unzählige Museumskonzepte weltweit.

Von Oliver La Bonté und Dr. Andreas Braun

Am Anfang stand eine Vision: die Fortsetzung von Straßen und Plätzen im umbauten Raum. Das BMW Museum, nicht gedacht als Musentempel, ebenso wenig als Depot und Garagenhalle, stattdessen eine faszinierend eigenwillige Architektur, die modern und zugleich zeitlos erscheint. Sie grenzt die Außenwelt, den an ihr vorbeirauschenden Verkehr nicht aus, sondern führt ihn im Inneren symbolisch weiter. In spiralförmig geschwungenen Bögen führt der Besucherweg wie in einem Schneckenhaus vom Erdgeschoss bis in das weite obere Rund der „Schüssel“ – vorbei an Fahrzeugen, Aufstellern und Plakaten, Geschichten und Geschichte.

Eine zeitlos moderne Baukunst

Das BMW Museum entstand zeitgleich mit dem benachbarten BMW Hochhaus, dem so genannten Vierzylinder, und dessen angrenzenden Flachbauten. Im Mai 1973 – also vor 30 Jahren – war das BMW Ensemble feierlich eröffnet worden. Die drei Baukörper am Petuelring bilden

heute wie damals einen harmonisch abgestimmten Gleichklang, eine Gruppe unterschiedlicher Baukörper, die sich durch Klarheit und Kühnheit auszeichnen und im Münchner Norden einen städtebaulichen Akzent gesetzt haben.

Zeitgleich mit dem BMW Museum liefen die Vorbereitungen der Olympischen Sommerspiele 1972 in München. Das Olympiastadion mit seiner leicht und luftig wirkenden Zeltdachkonstruktion lud zu heiteren Spielen ein. Es war die junge Bundesrepublik Deutschland, die sich hier auf sympathische Weise der Welt präsentierte. Auch das BMW Museum war Bestandteil dieser neuen, zukunftsweisenden und weltoffenen Geisteshaltung. Zwar gab sich seine äußere, silbern schimmernde Form kompakt und geschlossen, sein Inneres aber war für die breite Öffentlichkeit bestimmt. Im Gegensatz zum Verwaltungsgebäude, der Schaltzentrale des BMW Konzerns, waren und sind hier die Pforten an 363 Tagen im Jahr geöffnet.

Der Schöpfer des BMW Museums, der Wiener Architekturprofessor Karl



Schwanzler, entwarf im Inneren ein Gerüst aus Rundpfeilern, raumgreifenden Rampen und schwebenden Plattformen. Alle Bauglieder scheinen in Bewegung geraten. Selbst die ausgestellten Automobile und Motorräder erwecken den Eindruck, als würden sie sich fortbewegen. Kunstvoll greifen die verschiedenen Ebenen ineinander, immer wieder reizvoll sind die Durchblicke, die sich im Museumsrund



Bau des BMW Museums: Schon die unfertige „Schüssel“ wirkt aufregend.



BMW Zentrale: Gleichzeitig zum Museumsbau entstand nebenan der „Vierzylinder“.



öffentlichen Einrichtung, in der jedem Besucher historisches Wissen und augenblickliches Erlebnis geboten werden.

Zunächst präsentierte sich das BMW Museum als eine angenehm schlichte Raumfolge in Blau und Silber. Die wenigen ausgestellten Fahrzeuge sprachen für sich. Den Terminus „besucherfreundliche Sonderflächen“ – etwa Museumsshop oder Museumscafé – kannte man noch nicht. Der Platz von gerade einmal 700 Quadratmetern schien ausreichend.

In den vergangenen 30 Jahren erlebte das BMW Museum sechs Dauerausstellungen. Die spektakulärste unter ihnen war zweifellos „Zeitsignale“, ein an Szenarien kaum zu überbietendes Ausstellungsereignis, das von 1980 bis 1984 hunderttausende von Besuchern anlockte. Erstmals wurde hier in einem Spaziergang durch das 20. Jahrhundert die kulturelle und politische Entwicklung Deutschlands aufgezeigt – verwoben mit der Geschichte der Verkehrsmittel, dargestellt mithilfe von BMW Fahrzeugen. Automobil und Motorrad als Spiegelbild der Gesellschaft – das war völlig neu! Schweinwerfer wurden auf Figuren, Fahrzeuge und andere Exponate gerichtet und brachten wichtige Ereignisse aus dem Dunkel der Geschichte ans Licht der Gegenwart.

Der Countdown beginnt

Spätestens mit den „Zeitsignalen“ ist das BMW Museum fester Bestandteil des reichhaltigen kulturellen Angebots der Stadt München. Unter anderem stellt das BMW Museum heute sein großes Kino für das alle zwei Jahre stattfindende Münchner Filmfestival zur Verfügung.

Doch 30 erfolgreiche Jahre haben unübersehbar ihre Spuren hinterlassen: Trotz vieler Verbesserungen ist es jetzt an der Zeit, das BMW Museum grundlegend zu erneuern und zu erweitern. Denn nicht nur die Geschichte von BMW und damit die Vielzahl der Fahrzeuge ist gewachsen. Auch die Museumswelt ist nicht stehen geblieben. Längst sind pädagogische Besucherprogramme und ansprechende Informationsquellen im Bereich Neue Medien eine Selbstverständlichkeit. Der heutige Besucher erwartet zudem ein Mehr an Service und anderen Annehmlichkeiten.

Das Museum der weiß-blauen Marke wird gemeinsam mit dem gleichaltrigen

Rundpfeilern, die unterschiedlich weit in den Raum der Schüssel hinauffragen.

Das BMW Museum steht am Anfang einer kulturellen Entwicklung, die sich ab etwa Mitte der 70er Jahre durch publikumswirksame Ausstellungen und Museumsbauten abzeichnete und noch heute ungebrochen Anklang findet: Das Museum wird zum Bildungsort, zur zeitgemäßen

bieten. Was der Besucher kaum wahrnimmt, ist die Welt der Statik und der Haustechnik. Dabei sei vor allem auf die eigentliche Konstruktion des BMW Museums hingewiesen: Die äußere Hülle, eine relativ dünne Betonschale, wurde nach dem Prinzip einer selbsttragenden Karosserie errichtet. Auf ihr lastet das Dach mit mehr als 40 Metern Durchmesser. Die Struktur im Inneren ruht dagegen auf sechs massiven



Eine Gesamtanmutung im Jahre 2006.

Hochhaus im Laufe der kommenden Jahre grundlegend saniert. „Gedächtnis“ und „Herz“ von BMW werden voraussichtlich im Frühjahr 2004 geschlossen. Besucher aus dem In- und Ausland werden aber nicht enttäuscht vor verschlossenen Türen stehen, denn bis zur Wiedereröffnung im Sommer 2007 wird man voraussichtlich in einer Ausstellungshalle im Olympiagelände die schönsten BMW Fahrzeuge bewundern können.

Mit klarem Auftrag

Anders als das Deutsche Museum, Europas größtes Technikmuseum, ist das BMW Museum in seinem Selbstverständnis ein Firmen- und Markenmuseum. Eine zeitlos moderne Baukunst ist klar und lässt keinen Zweifel offen: Hier geht es weder um die Erfindung der Dampfmaschine, um Fahrradgeschichte oder Mobilität im Weltraum, sondern um Fahrzeuge, Leistungen und Rekorde der Marke BMW. Das in aller Welt bekannte BMW Zeichen, das sich über das gesamte Museumsdach ausbreitet und das

man vom Flugzeug sowie vom Olympiaturm aus betrachten kann, ist Versprechen und Programm zugleich: Was den Namen BMW trägt, muss die Qualität von BMW besitzen. Wer sich für die beiden anderen berühmten Marken der BMW Group, Rolls-Royce und MINI, interessiert, sei auf deren Markenmuseen verwiesen, die in naher Zukunft in England entstehen könnten.

Das BMW Museum ist fest eingebunden in das Unternehmen. Es hat die Aufgabe, die Geschichte von BMW auszustellen, vom Erfolg seiner Flugmotoren, Cabrios, Luxuslimousinen, Rennwagen und Motorräder zu erzählen und den Wert der Marke BMW, die im höchsten Premiumbereich der internationalen Automobilbranche angesiedelt ist, so authentisch wie möglich wiederzugeben. Im Mittelpunkt aller Anstrengungen steht zukünftig der Dialog mit dem Besucher. Das Museumsflair wird noch individueller, die Betreuung noch persönlicher, die Atmosphäre noch ansprechender sein als bisher. Ästhetischen Genuss werden

nicht nur die BMW Fahrzeuge bieten, sondern auch Designentwürfe und kreative Raumgestaltung.

Breite und aktuelle Themen

Jahr für Jahr kommen rund 200.000 Besucher aus aller Herren Länder, um die stattliche Sammlung historischer BMW Fahrzeuge zu sehen. Auch das zukünftige BMW Museum wird seine Informationen und Führungen in mehreren Sprachen anbieten. Mit besonderem Engagement sollen vor allem auch diejenigen angesprochen werden, die nicht so technik-affin sind.

Die Ergebnisse zahlreicher in Auftrag gegebener Besucherstudien ergaben, dass bestimmte Zielgruppen nur mit besonderen Ausstellungsthemen, etwa Design oder Sicherheit, angesprochen werden. Die Struktur des Besucherpublikums ist in den letzten Jahren so heterogen geworden, dass Ausstellungsmacher nurmehr mit universal und aktuell angelegten Themen Erfolg haben – vor- ausgesetzt, diese sind didaktisch aufbe-



Höhepunkt des Jahres 2002: Sonderausstellung „The Year 02“ im BMW Museum.



reitet und glaubwürdig. Strategien und Sprachen des Marketing, wie sie in der klassischen Werbung angewandt werden, haben im Museum keinen Platz.

Bei aller Vielfalt an Themen, die ab 2007 im BMW Museum rund um Zwei- und Vierräder geboten werden: Der Hauptauftrag ist und bleibt die Darstellung der reichen, fast 90-jährigen BMW Historie. Erstmals soll sie lückenlos geschildert werden, wobei vor allem der Motorsport, ein Garant für den Erfolg und die Zuverlässigkeit von BMW Motoren, breiten Raum erhält. Auch sollen die Menschen zu Wort kommen, die sich mit besonderer Leidenschaft um die Marke BMW verdient gemacht haben: namhafte Designer, Ingenieure und Rennfahrer, ebenso Entwickler in Fachabteilungen oder Monteure am Band.

Die Geschichte von BMW zeichnet sich durch Höhen und Tiefen aus. Immer wieder waren es Visionen, die formschöne und PS-starke Fahrzeuge entstehen ließen. Die BMW Markenwerte „herausfordernd“ und „sportlich“ sind von Beginn an prägend für alles, was am Petuelring, später auch in Niederbayern, Berlin, Spartanburg und Rosslyn produziert wurde.

Mit dem Bau von Flugmotoren fing 1916 alles an. 1923 entschloss sich die BMW Führung zum Bau von Motorrädern, 1928 folgten die ersten BMW Automobile. Es waren vor allem die Zuverlässigkeit der Motoren und die beachtlichen Rennerfolge, die BMW zu einer weltweit bekannten und angesehenen Marke machten. Nebenbei bemerkt:

BMW ist heute der einzige europäische Automobilhersteller, der zugleich Motorräder produziert.

Tradition und Moderne, Vergangenes und Zukünftiges schließen sich nicht aus: „ohne Herkunft keine Zukunft“. Auch das Neue BMW Museum wird modernste Technologien einsetzen, um Inhalte anschaulich zu vermitteln. Das Spektrum der Neuen Medien ist faszinierend und erscheint schier unendlich.

Dennoch dürfen Touch Screens und andere Applikationen nicht den Blick auf das Wirkliche verstellen. Im Vordergrund steht weiterhin die Präsenz alter, wertvoller Fahrzeuge. Ihretwegen geht der Besucher ins Museum. Um den Reiz der virtuellen Künste zu erleben, kann er sich daheim bequem im Internet umschaun.

Alles Digitalisierte wird physisch erfassbare Wirklichkeit nie ersetzen können, sondern diese nur integrativ ergänzen und illustrierend veranschaulichen. Es sind die tatsächlich vorhandenen, behutsam restaurierten Automobile und Motorräder, die im Museum zu Akteuren werden. Sie allesamt sind sprechende Zeitzeugen und rufen Erinnerungen an frühere Zeiten wach.

Den Blick in die Zukunft gerichtet

Die Zeiten, als Museumsmacher interessante und rare Objekte sammeln und diese in Vitrinen stellten, um sie langsam verstauben zu lassen, sind längst passé. Der Besucher will persönlich angesprochen werden und den Museumsbesuch interaktiv mitgestalten.

Er will keine ellenlangen Texte lesen oder die ausschweifenden Betrachtungen eines Museumsführers ertragen, sondern experimentell oder im Dialog Informationen und Erfahrungen sammeln. Was immer ein Museum zu vermitteln vermag: Der Besucher will es ganzheitlich erfassen. Denn was bleibt nachdrücklicher in Erinnerung als das, was man selbst angefasst, gesehen, gerochen, geschmeckt oder gehört hat?

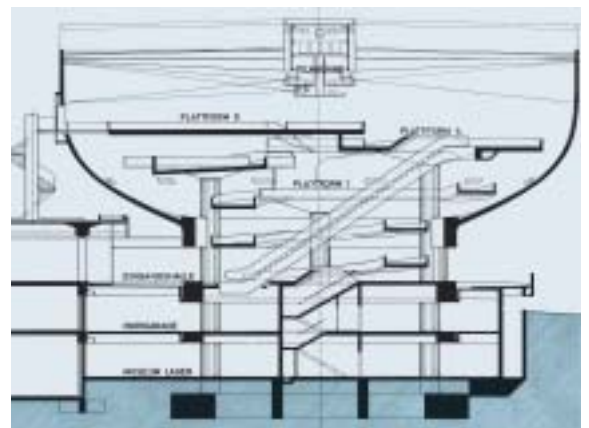
Seit einigen Monaten ist es offiziell: Gegenüber dem Museum, auf der anderen Seite der Lerchenauer Straße, wird ein großartiges Bauwerk entstehen: Die von Glas und Wind geformte Architektur des Aus-

lieferungszentrums von BMW, entworfen vom renommierten Architekturbüro COOP Himmelblau, setzt die innovative Baukunst von BMW, die 1973 begann, suggestiv fort.

Hier werden neue Kunden, aber auch interessierte Besucher die aktuelle Modellpalette erleben und sich über zukünftige Technologien informieren können. Das benachbarte Produktionswerk bietet geführte Rundgänge, die es ermöglichen, den Herstellungsprozess eines 3er BMW live mitzuverfolgen. Das BMW Museum wird dieses Angebot komplettieren und die große Tradition der Marke schildern. Damit wird es am Petuelring in ein paar Jahren ein großes Ausstellungs- und Veranstaltungszentrum geben, mit Highlights für jeden Geschmack.

Ähnlich große, in Architektur gegessene Markenpräsentationen gibt es bereits in Wolfsburg und Ingolstadt, eine weitere soll in Stuttgart entstehen. Doch sieht BMW diesem Wettbewerb gelassen entgegen, vor allem deshalb, weil die urbane Situation von Museum, Werk und Auslieferung keine künstliche, sondern eine gewachsene ist. Das historische Zentrum von BMW liegt nicht bei München, sondern mittlerweile im Zentrum dieser leuchtenden Kultur- und Medienmetropole.

Dies stimmt unter anderem die Planer bei BMW sehr optimistisch. Die Museumsbesucher von morgen dürfen schon jetzt, dreieinhalb Jahre vor Öffnung der neuen Ausstellungsarchitektur, auf eine innovative und atemberaubende Gestaltung gespannt sein. Am Eingang werden sie das Markenzeichen von BMW entdecken. Und das Versprechen gilt auch für die kommenden 30 Jahre: Was den Namen BMW trägt, muss die Qualität von BMW besitzen.



Architektonischer Querschnitt des BMW Museums.

Der Gründer: Franz Josef Popp

Die Entwicklung jedes Unternehmens wird durch Menschen geprägt. So auch BMW. Wer aber bestimmte die Entwicklung des Unternehmens? Welche Personen haben mit ihrem Wirken, Einsatz und ihren Entscheidungen dafür gesorgt, dass das Unternehmen schwierige Zeiten überstand und zur heutigen Größe wachsen konnte?

In lockerer Folge stellt Mobile Tradition Live die Profile einiger Protagonisten der Konzerngeschichte vor. Wir beginnen mit Franz Josef Popp, langjährigem Vorstandsvorsitzenden von 1917 bis 1942.

Von Dr. Florian Triebel und Patrick Oelze

Mehrere Persönlichkeiten wurden und werden als „Gründer“ der BMW AG bezeichnet. Ohne Karl Rapp, Gustav Otto oder Camillo Castiglioni wäre das Unternehmen möglicherweise nie aus der Taufe gehoben worden; den wohl größten Anteil an der Entstehung des heutigen Mobilitätskonzerns hat jedoch Franz Josef Popp, der als „Generaldirektor“ das Unternehmen von seiner Gründung bis zu seinem erzwungenen Rücktritt 1942 maßgeblich prägte.

Popp wurde 1886 in Wien geboren, seine Familie übersiedelte bereits 1901 nach Brünn, wo er seine Matura am örtlichen Realgymnasium ablegte. Anschließend immatrikulierte er sich an der dort ansässigen Technischen Hochschule für die Fachrichtungen Maschinenbau und Elektrotechnik. Das Studium brachte er 1909 als Diplom-Ingenieur zum Abschluss. Nach Wien zurückgekehrt,

trat Franz Josef Popp als Elektro-Bauingenieur bei der dort ansässigen AEG-Union ein. Dort leitete er bald die Abteilung „Elektrische Bahnen und Lokomotiven“ und war unter anderem verantwortlich für die Entwicklung von Elektrolokomotiven bei der Mittenwaldbahn.

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges rückte Popp als Marine-Ingenieur beim

K.u.K. Seeflieger-Korps im Adria-Stützpunkt Pola (im heutigen Kroatien) ein, wo er schon während des Studiums seinen Militärdienst als Einjährig-Freiwilliger abgeleistet hatte. Bereits drei Wochen später wurde er jedoch wieder nach Wien zurückbeordert, um zunächst bei der AEG, dann bei den Austro-Daimler-Werken in Wiener Neustadt die Bauaufsicht für die Flugmotorenproduktion zu übernehmen. In dieser Funktion reiste Popp mehrere Male nach Deutschland, um bei den damals größten Flug-

motoren-Produzenten des Reiches, Daimler, NAG und Benz, Möglichkeiten für Lizenzfertigungen deutscher Baumuster in den Austro-Daimler-Werken zu eruieren. Diese Sondierungen schlugen allerdings fehl. Die Austro-Daimler-Werke entwickelten nun auf eigene Faust einen neuen 12-Zylinder-Flugmotor für die österreichische Marine, für dessen Produktion sie jedoch nicht genü-

gend Kapazitäten hatten. Es galt, ein Werk zu finden, das die von den Militärstellen geforderten Stückzahlen fertigen konnte.

Popp hatte während seiner Dienstzeit in Pola Motoren der Rapp-Motorenwerke in München kennen gelernt, die sich im Flugbetrieb wenig bewährt hatten. Die Münchner Firma hatte somit kein konkurrenzfähiges Produkt, verfügte aber über die für den Flugmotorenbau not-



Franz Josef Popp, Ende der 20er Jahre.





Das Ehepaar Popp mit dem Weltrekordfahrer Ernst Jakob Henne und dessen Frau bei einem Ausflug an den Eibsee, Ende der 30er Jahre.

wendigen qualifizierten Arbeitskräfte und maschinellen Einrichtungen. Popp erschienen die Rapp-Motorenwerke vor diesem Hintergrund als Fertigungsbetrieb für den neuen 12-Zylinder-Austro-Daimler-Motor ideal. Er setzte sich bei den maßgeblichen Stellen erfolgreich für diese Lösung ein und wurde schließlich im November 1916 als Beauftragter der K.u.K. Marine nach München entsandt, um die Lizenzfertigung bei den Rapp-Motorenwerken zu überwachen.

Unbefriedigende Entscheidungen und Vorgaben der technischen und kaufmännischen Geschäftsführung gaben Popp jedoch zu denken – er fürchtete um die Einhaltung der vertraglich fixierten Stückzahlen. Um die Produktionsziele einhalten zu können, schlüpfte Popp faktisch immer mehr in die Rolle des eigentlichen Betriebsleiters.

Der „Generaldirektor“

Im September 1917 wurde dieser Funktionswechsel offiziell bestätigt. Franz Josef Popp wurde zum Geschäftsführer des Unternehmens bestellt, das zugleich von „Rapp-Motorenwerke“ in „Bayerische Motoren Werke G.m.b.H.“ umfirmierte, um auch nach außen einen Neuanfang zu signalisieren. Nach der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft leitete er die Bayerischen Motoren Werke als Vorsitzender des Vorstandes mit dem Titel „Generaldirektor“. Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges leitete Popp die Umstellung der jungen Firma von der Flugmotorenproduktion zur Friedensproduktion ein. Hierzu setzte er sich für eine



Ein Arbeitszimmer Popps im neuen Verwaltungsgebäude des Werks an der Lerchenauer Straße.



Verhandlungsdelegationen von BMW und Pratt & Whitney bei Unterzeichnung des Lizenzvertrages, 1928.

Anbindung des Unternehmens an die Knorr Bremse AG ein, für die das Werk ab 1919 Bremsen für die Bayerischen Eisenbahnen fertigte.

1922 leitete Popp mit der Unterstützung des österreichischen Finanziers Camillo Castiglioni die Übertragung der wichtigsten Patente, Maschinen und Mitarbeiter für den Motorenbau sowie des Firmennamens „Bayerische Motoren Werke AG“ auf den Firmennamen der Bayerischen Flugzeugwerke AG ein, um wieder losgelöst von der Knorr Bremse AG den Motorenbau aufnehmen zu können.

Neue Geschäftsfelder

Unter Popp's Führung begann ab 1922 der Aufstieg von BMW zu einem der großen Industrieunternehmen Bayerns und Deutschlands. Die Produktpalette der BMW AG wurde ausgeweitet. Sie umfasste bald nicht mehr nur Motoren für die Flugzeugindustrie, sondern auch Motorräder für die beginnende Motorisierung breiterer Volksschichten, ein Thema,

mit dem sich Popp intensiv auseinandersetzte. Unter Popp's Vorstandsvorsitz erweiterte die BMW AG 1928 ihr Produktangebot und Know-how zusätzlich durch Kauf der Fahrzeugfabrik Eisenach (FFE). Damit fuhren erstmals Automobile der Marke BMW auf den Straßen.

Noch 1928 schloss Popp einen Lizenzvertrag mit der US-amerikanischen Firma Pratt & Whitney, der BMW die Fertigung zweier luftgekühlter Sternmotorentypen ermöglichte. Dadurch sicherte er BMW wichtiges Know-how auf einem zukunftssträchtigen Gebiet des Flugmotorenbaus. Das durch die Lizenzfertigung erworbene Wissen ermöglichte es BMW in den 30er Jahren, selbst erfolgreich luftgekühlte Sternmotoren zu entwickeln.

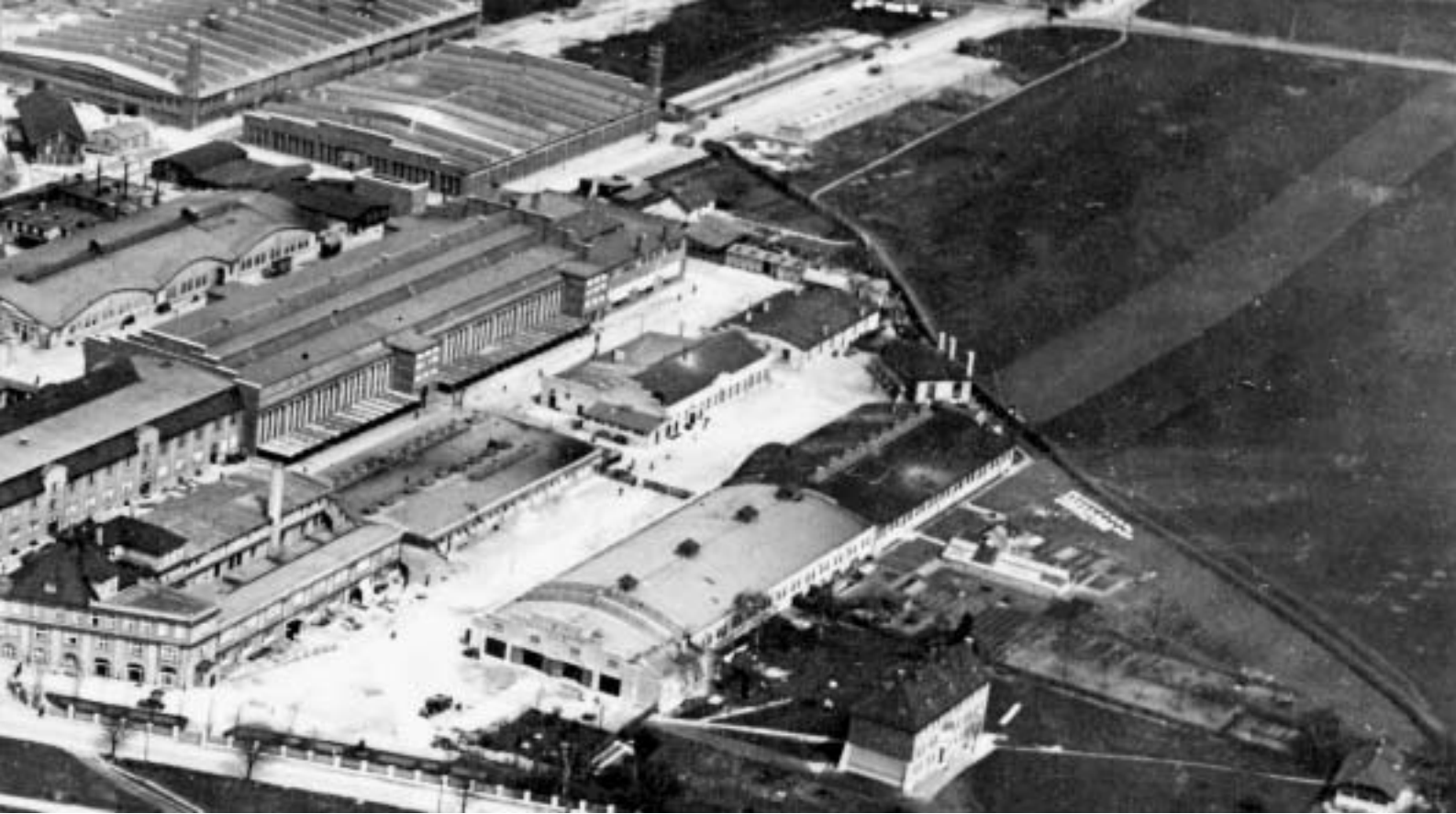
Mit dem Bau der BMW Flugmotorenfabrik in Allach (1935), der Erweiterung der Eisenacher Werksanlagen (1937) und dem Erwerb der Brandenburgischen Motorenwerke (Bramo) in Berlin-Spandau erweiterte BMW unter Popp's Leitung die Kapazitäten für den Flugmotorenbau. Nach dem Erwerb der Bramo 1939 besaß BMW ein Monopol zur Produktion luftgekühlter Flugmotoren in Deutschland und gewann dadurch für die deutsche Luftrüstung im Dritten Reich an strategischer Bedeutung. Franz Josef Popp selbst stand der schnellen Expansion und Ausrichtung des Unter-

nehmens auf Kriegsrüstung jedoch skeptisch gegenüber.

Politische Einmischung

Diese Vorbehalte waren nicht politisch motiviert. Auch wenn Popp nach eigener Darstellung am 1. Mai 1933 auf Druck des bayerischen Gauleiters Wagner der NSDAP beigetreten war, blieb sein Verhältnis zur Partei distanziert. Er selbst behauptete im Rückblick, sein Beitritt kurz nach der nationalsozialistischen Machtergreifung habe lediglich seine Entlassung als Generaldirektor der BMW verhindern sollen. Im Februar 1936 betrieb der zuständige Ortsgruppenleiter der NSDAP ein Parteiausschlussverfahren gegen Popp, da er trotz „Ermahnungen“ seine Familie weiterhin von einem jüdischen Hausarzt behandeln ließ. Nach einer offiziellen „Verwarnung“ des Münchner Parteigerichts ließ Popp die Angelegenheit ruhen – auch um zu verhindern, dass die Sache weitere Kreise zog und damit seine Position als Vorstandsvorsitzender der BMW AG beschädigt wurde.

Popp's Skepsis gegen die Verlagerung des Produktionsschwerpunkts bei BMW hin zur Flugmotorenproduktion gründete in Bedenken, damit würde eine einseitige Ausrichtung des Konzerns auf die Kriegsrüstung begründet, die zwar finanziell lukrativ war, den Konzern aber stark von den Entscheidungen des nationalsozialistischen Regimes abhängig



Luftbild des BMW Werks an der Lerchenauer StaÙe (heute Werk 1), aufgenommen aus sùdwestlicher Richtung, circa 1930.

machte. Im Juni 1940 schrieb er dem Aufsichtsratsvorsitzenden Emil Georg von Stauss, die Situation bràchte bei einem „eventuellen Rùckschlag der Flugmotorenproduktion unter Umstànden die Gesamtexistenz der BMW AG“ in Gefahr. Zudem fùhrte die strategisch wichtige Stellung von BMW fùr die deutsche Lufrùstung zu immer mehr Vorgaben und stàrkeren Einmischungen politischer und militàrischer Stellen, die zunehmend die unternehmerischen Handlungsfreiheiten einschrànkten. Dies schwàchte die Position der Konzernleitung und Franz Josef Popp deutlich, der die BMW bis dahin weitgehend autonom und autokratisch gefùhrt hatte.

Gespanntes Klima

Wegen des zunehmenden Arbeitskràfte- und Rohstoffmangels wàhrend des Krieges und der undurchsichtigen Beschaffungspolitik des Reichsluftfahrtministeriums blieb BMW weit hinter den geforderten Produktionsleistungen zurùck. Dies erhòhte den Druck in der ohnehin gespannten Atmosphàre zwischen Popp und dem zustàndigen Generalluftzeugmeister Milch im Ministerium. Pops Versuche, sich bei einflussreichen amtli-

chen Stellen Rùckendeckung gegenùber den Forderungen Milchs zu verschaffen und realistische Produktionsvorgaben zu



Ernennungsurkunde Franz Josef Pops zum Geschàftsfùhrer der neu gegrùndeten BMW GmbH, 1. Oktober 1917.

erreichen, schlugen ins Gegenteil um. Der Generalluftzeugmeister fùhlte sich durch Pops Vorgehen brùskiert und bezichtigte diesen der „Leistungsverweigerung“ und

Sabotage. Nachdem Pops Fùhrungsstil schon im Vorfeld der Querelen mit dem Ministerium zu groÙen Spannungen im BMW Vorstand gefùhrt hatte, versuchte der Aufsichtsrat, die Konflikte durch die Beurlaubung Pops im Januar 1942 zu lòsen. Um keine òffentlichen Spekulationen um den Wechsel entstehen zu lassen, wurde Popp ins Aufsichtsgremium beordert, konnte aber von dort keinen Einfluss mehr auf die Geschicke des Konzerns ausùben.

Missglùcktes Comeback

Unmittelbar nach Kriegsende wurde der 59-jàhrige Popp im Mai 1945 noch einmal aus dem Aufsichtsrat in den Vorstand delegiert. Einen Monat spàter verhafteten ihn die Alliierten wegen seines Titels „Wehrwirtschaftsfùhrer“, den er wàhrend des Krieges erhalten hatte. Im Zuge seines Entnazifizierungsverfahrens 1947 wurde er zunàchst als „Mitlàufer“ und in einem Berufungsverfahren abschlieÙend als „unbelastet“ eingestuft.

Franz Josef Popp versuchte in der Folge noch mehrmals, wieder ein Vorstandsmandat bei den Bayerischen Motoren Werken zu ùbernehmen. Seine Bemùhungen scheiterten jedoch allesamt; sein Umzug nach Stuttgart markiert das Ende dieser Ambitionen. Popp starb dort am 29. Juli 1954.

Nonstopfahrt Agadir – München 1957 im BMW 600

Noch vor der Präsentation des BMW 600 auf der IAA 1957 war die Idee zu einer außergewöhnlichen Ausdauerprüfung für das neue Raumwunder im Kleinwagensegment geboren. Ein erprobtes Fahrerduo sollte die „große Isetta“, wie sie später im Volksmund genannt wurde, nonstop über 5.000 Kilometer auf Herz und Nieren testen. Da der Herbst nahte, wurde der Start ins nördliche Afrika verlegt: nach Agadir. Von dort sollte es ohne Pause nach München gehen, mit mindestens 60 Kilometern pro Stunde. Kein Problem für den BMW 600, wie sich zeigte.

Von Walter Zeichner



Wo immer der BMW 600 in Marokko auftauchte, herrschte reges Interesse.

Kurz vor dem ersten öffentlichen Auftritt des BMW 600 auf der IAA 1957 lud die BMW Pressestelle am 27. August ausgewählte Journalisten an den Starnberger See, um den Herren der Fachpresse genügend Informationen zur ausführlichen Berichterstattung zu überreichen. Gut organisiert, ging es mit dem Bus von München

nach Feldafing ins Hotel „Kaiserin Elisabeth“, wo BMW Generaldirektor Richter-Brohm persönlich die schreibende Zunft begrüßte, bevor man das neue Fahrzeug enthüllte. Direktor Hof und Chefkonstrukteur Fritz Fiedler waren ebenfalls vor Ort und es wurde ausgiebig gefachsimpelt. Dann hielt Fiedler einen langen Lichtbilder-

vortrag über die Vorzüge dieses ungewöhnlichen Fahrzeugkonzepts. Auf den ersten Blick hatte BMW die Isetta einfach um eine zweite Sitzbank verlängert. Doch gab es deutliche Unterschiede. Der BMW 600 entpuppte sich als „Großraumfahrzeug en miniature“, bestand doch der gravierendste Nachteil der Isetta darin,

dass bereits Familien mit zwei kleinen Kindern darin keinen Platz mehr fanden und als potenzielle Käufer ausschieden. Mit einer Länge von 290 cm war der neue BMW Kleinwagen nun zwar exakt genauso lang wie das Glas Goggomobil, der schärfste BMW Konkurrent im damaligen Kampf der Kleinwagen, doch im Gegensatz zu diesem ein wahres Raumwunder. Die platz sparende Heck-Anordnung des Zweizylinder-Boxermotors machte annähernd den gesamten Karosserieinnenraum den Passagieren verfügbar. Selbst vier stattliche Erwachsene konnten bequem untergebracht werden. Abgesehen von der ungewöhnlichen Form und der von der Isetta beibehaltenen Fronttür sorgte eine einzelne Seitentür hinten rechts für fragende Blicke, doch war diese Anordnung durchdacht: So traten Passagiere beim Aussteigen zwangsläufig auf das Trottoir und nicht auf die gefährliche Fahrbahn.

Nach den Probefahrten fuhr alle nach Schloss Berg zur Kaffeetafel und zwanglos wurde weiter geplaudert.

Zu den geladenen Journalisten gehörte auch der gebürtige Berliner Paul Schweder, in den 30er Jahren Rennfahrer auf Adler, Sportjournalist und Mitbegründer der Zeitschrift „Motor und Sport“. Schweder, jetzt in München lebend, war für die BMW Pressemanufaktur kein Unbekannter, denn in den letzten Jahren hatte er mit Nonstopfahrten auf BMW Isetta 250 und 300 gehöriges Aufsehen erregt. Beide Male war er in erstaunlich kurzer Zeit von Süd- nach Nordeuropa gefahren, stets begleitet von seiner charmanten Kollegin Annemarie Botschen, die ihn deutlich überragte.

Der Plan nimmt Gestalt an

Während Schweder nun staunend vor dem neuen BMW 600 stand, wurde er prompt von BMW Generaldirektor Richter-Brohm angesprochen, der von Schweders Langstreckenfahrten wusste und ihn ermunterte, es doch auch einmal mit diesem neuen Typ zu versuchen. Wie ernst gemeint die-

ser Vorschlag war, sei dahingestellt, doch Schweder ließ die Idee, mit diesem interessanten neuen Kleinwagen, der noch nicht einmal so richtig vom Montageband lief, auf große Fahrt zu gehen, nicht mehr los. Zusammen mit seiner bewährten Reisebegleiterin Annemarie Botschen wurden in den nächsten Tagen Landkarten studiert und man nahm Kontakt auf zu den zuständigen Fachstellen bei BMW und zum ADAC, der einen wichtigen Part bei den Vorbereitungen spielen sollte.

Schweder wollte eine Strecke von der Länge der berühmten Zuverlässigkeitsfahrt Lüttich – Rom – Lüttich in Angriff nehmen, allerdings beschloss man, angesichts der späten Jahreszeit eine Strecke in südlichen Gegenden auszusuchen. Schließlich wählte man das südliche Marokko als Ausgangspunkt, denn der erfahrene Schweder kannte die Gegend und die Verhältnisse im Land von seinen Erfahrungen bei der Rallye Maroc und früheren Reisen.

Nach dem Start in Agadir sollte es nach Casablanca gehen und dann mit der Fähre über

die Straße von Gibraltar nach Sevilla, Madrid, San Sebastian, Bordeaux, Reims, Köln und Berlin, wonach man die DDR zu durchqueren hatte, um in München, der Heimatstadt des BMW 600, die große Tour abzuschließen.

Sweders gute Kontakte zum ADAC sorgten nun dafür, dass von der dortigen Haupt-sportabteilung sofort Kontakte zu den zuständigen Stellen in den zu durchzufahrenden Ländern geknüpft wurden, um für dieses Vorhaben reibungslose Grenzpassagen und weitreichende Unterstützung durch die dortigen Automobilclubs zu garantieren. Die Hilfe ging so weit, dass Schweder und Bot-

schen mit Lotsen durch die großen Städte geführt wurden und Tankstellen länger geöffnet blieben, damit der BMW 600 auch mitten in der Nacht schnell aufgetankt werden konnte und man keine Zeit durch Suchen verlor. Selbst die „ostzonalen“ Sportbehörden zeigten sich aufgeschlossen und verzichteten auf bürokratische Hürden.

Der Star der Fahrt betritt die Szene

Nun fehlte nur noch das Wichtigste, ein BMW 600! Natürlich erkannte die damalige BMW Werbeabteilung das Potenzial der Langstrecken-Zuverlässigkeitsfahrt zur Einführung des neuen Kleinwagens. Andererseits war die Serie noch nicht angelaufen, und es bestanden gewisse Bedenken, das Paar Schweder/Botschen quasi mit einem Vorserienmodell auf die Reise zu schicken.

Doch schließlich wählte man einen gelben Versuchswagen aus und packte ihn mit reichlich Ersatzteilen voll – für den Fall der Fälle. Mit Fahrer, Beifahrerin und Reiseutensilien brachte der BMW 600 nun annähernd 800 kg auf die Waage – etwa die Vollbesetzung des Kleinwagens mit vier Personen.

Annähernd 5.000 km betrug die Distanz zwischen Agadir und München auf der von Schweder ausgewählten Route und jetzt mussten Fahrzeug und Besatzung erst einmal an den Startpunkt Agadir gebracht werden – natürlich auf eigener Achse! Dieser angenehmste Teil der Marathonfahrt, noch ohne besonderen Zeitdruck, führte das Paar auf rund 2.000 Straßenkilometern von München nach Marseille, dann von dort mit der Fähre nach



Paul Schweder, Rennfahrer und Journalist.



Der neue BMW Kleinwagen „600“ auf der IAA 1957.

Casablanca und wieder auf der Straße über Marrakesch nach Agadir, wo man sich vor der großen Tour noch ein paar Tage akklimatisieren und erholen konnte.

Das Fahren in Marokko erwies sich dabei als durchaus angenehm. Die französischen Kolonialherren hatten zwischen den Städten ein hervorragendes Straßennetz hinterlassen und der Autoverkehr war noch äußerst spärlich. Nur Schafe, Kamele und Lastesel verlangten vom Autoreisenden gelegentliche Aufmerksamkeit.

Weg ins mitternächtliche Casablanca mussten zahlreiche Serpentina in den Ausläufern des Atlas bewältigt werden. Schweder hatte eine Mindestdurchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h für die Etappe errechnet, um die Fähre gerade noch zu erwischen. Er gab derart Gas, dass der BMW 600 schon um 7.15 Uhr morgens im Fährhafen eintraf, mit einem Durchschnitt von über 70 km pro Stunde – eine erstaunliche Leistung für ein Kleinfahrzeug mit nur 19,5 PS Motorleistung.

verständlicherweise erste Ermüdungssymptome auf und eine der wichtigsten Aufgaben von Beifahrerin Botschen war es, von nun an den Fahrer mit allen Mitteln am Einnicken zu hindern.

Schweder selbst beschrieb diese verantwortungsvolle Aufgabe später so: „Man kann ruhig behaupten, dass in verschiedenen Punkten von ihm (dem Beifahrer) sogar mehr verlangt wird. Auf alle Fälle bessere Nerven und vielleicht sogar mehr Durchstellvermögen. Er muss nämlich praktisch immer wach bleiben, in kritischen Stunden seinen Fahrer genau beobachten und rechtzeitig Stoppsignal geben, wenn es wieder einmal so weit ist und der Fahrer eine kurze Pause braucht. Er muss das Bordbuch und Tagebuch führen, Stunden und Kilometer registrieren, die gesamte Orientierung übernehmen, den Fahrer unterhalten oder schweigen, ihn versorgen, seine strapazierten Nerven beruhigen – ganz einfach der gute Geist in der Mannschaft sein und diese Aufgaben sind durchaus nicht jedermanns Sache und deswegen fahre ich seit Jahr und Tag mit meiner Kollegin Botschen, weil sie sich als der beste Teamkamerad bewährt hat.“

Nach der Durchfahrt von Lüttich brach der letzte Tag dieser ungewöhnlichen Reise an und nach dem Passieren der deutschen Grenze bei Aachen gab es für die beiden Abenteurer den ersten Teller Suppe seit der Abfahrt in Agadir.

Lediglich mit dem damaligen Wachmacher „Schoka-Kola“ und mit Obst und Keksen hatte man die Tage und Nächte am Steuer und auf dem Beifahrersitz durchgestanden.

79 Stunden auf Achse

Die letzten 1.200 Kilometer durch die Bundesrepublik und die DDR über Köln und Berlin nach München sollten für Schweder



Der Start für die große Fahrt erfolgte am 25. Oktober 1957, Punkt 17.30 Uhr. Nach dem Ende der Mittagshitze hatte man nun für die erste Etappe bis zum Fährhafen Ceuta die Kühle der Nacht als angenehmen Begleiter. Das Startzeichen gab der Präsident des Automobilclubs von Agadir und auch der Sportbeauftragte des Königlich Marokkanischen Automobilclubs war zugegen, als der schwer bepäckte gelbe BMW 600 unter Beifall der Bevölkerung mit aufheulendem Motor losfuhr.

Erste, entscheidende Aufgabe war es nun, die Fähre nach Spanien, von Ceuta nach Algeciras, zu erwischen, die nur einmal am Tag, um zehn Uhr vormittags ihre Leinen in Afrika losmachte. Nur zum Tanken wurde gestoppt, Paul Schweder musste die Motorleistung des BMW 600 schon von Anfang an voll in Anspruch nehmen: Gleich nach Fahrtbeginn auf dem

Die Überfahrt nach Spanien bei sonnigem Wetter sollte die letzte Möglichkeit für Schweder und seine Copilotin Annemarie Botschen sein, ein wenig auszuruhen. Danach machten den beiden die in Spanien anfangs recht schlechten Straßen zu schaffen; erst ab Madrid ging es wieder auf gut ausgebauter Strecke weiter in Richtung Nordwestrand der Pyrenäen. Herbstliche Nebelfelder erschwerten die Reise und Schweder hatte schwer zu kämpfen, um den Reisedurchschnitt von 60 km in der Stunde bis München durchhalten zu können.

Nachts durchquerten die beiden Frankreich über Fontainebleau, Reims und Charleville und überquerten die Ardennen in Richtung belgische Grenze. Mittlerweile traten bei der BMW 600 Besatzung



Völlig erschöpft, aber glücklich – Ankunft in München nach 79 Stunden Fahrt.



Der Zauber des Orients – kurzer Zwischenstopp in Marokko.

und Botschen zur härtesten Prüfung ihrer gesamten Geschichte als Langstreckenfahrer werden. Zwar ging es nun auf besten Straßen durch die Lande, doch starker Autoverkehr, Dunkelheit und dichte Nebelschwaden vom Thüringer Wald bis München ließen die letzten Kilometer zu einer Fahrt werden, die beide bis an die Grenzen ihrer Belastbarkeit führte. Letzter Lichtblick waren einige nahrhafte Gemüse, die BMW München der BMW 600er Mannschaft an die Zonengrenze gesandt hatte, dann hieß es nur noch „durchhalten“ für die letzten Kilometer.

Als die Borduhr schließlich 4.55 Uhr morgens zeigte, kam kurz vor München das Schild „Ende der Autobahn“ in Sicht

und der BMW 600 konnte langsam ausrollen. Die beiden Abenteurer waren nicht wenig überrascht, als sie mit übermüdeten Augen eine große Menschenmenge sahen, die zu so früher Stunde zu ihrer Begrüßung erschienen war. Reporter, Vertreter des ADAC und von BMW umringten das sichtlich erschöpfte Paar, das in den letzten 79 Stunden und 10 Minuten eine Strecke von 4.811 Kilometern auf zwei Kontinenten ohne größere Pausen zurückgelegt hatte.

Der letzte Ankunftsstempel wurde ins Bordbuch gedrückt, viele Hände wurden geschüttelt und einer blassen, aber erleichterten Annemarie Botschen ein großer Blumenstrauß übergeben.

Schnell wurden noch ein paar Fotos geschossen und dann packte BMW Pressechef C.T. Hoepner kurzerhand die beiden in seinen Wagen und sorgte dafür, dass sie zunächst einmal ihre wohlverdiente Ruhepause bekamen, bevor es an die Auswertung dieser ungewöhnlichen Reise ging.

Den geringsten Anteil an den Strapazen hatte offensichtlich der neue BMW Kleinwagen vom Typ 600.

„Unentwegt gemütlich vor sich hinbrummelnd“, wie Schweder formulierte, hatte der BMW 600, im Volksmund später oft „große Isetta“ genannt, die Distanz mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60,9 Stundenkilometern und ohne jegliche Störungen bewältigt.

Daten zum BMW 600

Bauzeit	1957 – 1959	Getriebe	4-Gang vollsynchronisiert
Preis	DM 3.985,- (1957)	Schaltung	Mittelschaltung
Stückzahl	34.318	Bremsen	Vierrad-Trommelbremsen
Motor	Zweizylinder-Boxer, luftgekühlt	Radstand	1.700 mm
Hubraum	582 ccm	Spur vorn/hinten	1.220/1.160 mm
Leistung	19,5 PS bei 4.500 U/min	Gesamtmaße	2.900 x 1.400 x 1.375 mm
Verdichtung	6,8 : 1	Leergewicht	550 kg
		Höchstgeschwindigkeit	103 km/h



Produkte der Aerodynamik-Forschung

Die BMW 328 Rennlimousinen



Hockenheim 1947: Karl Kling verhilft dem Kamm-Coupé zu späten Lorbeeren.

Von Hagen Nyncke

Ein Rennsportwagen muss offen sein, so verlangte es das Reglement aller Rennen im Deutschland der 30er Jahre. Der bekannteste und erfolgreichste Sportwagen dieser Ära ist ohne Zweifel der BMW 328, ein Roadster der klassischen Art. In wenigen Exemplaren gab es ihn auch in geschlossener Ausführung. Eines davon wurde zur Legende.

Sein Debüt gab der neue BMW Sportwagen BMW 328 am 14. Juni 1936 beim Eifelrennen auf dem Nürburgring. Mit dem Motorrad-Weltrekordler Ernst Henne am Steuer konnte der Wagen seinen ersten überlegenen Sieg in der 2-Liter-Sportwagenklasse verbuchen. Obwohl es zunächst nur drei Exemplare davon gab, sah man sie doch häufig bei Rennveranstaltungen, vor allem im Ausland. Die unvermeidlichen Kinderkrankheiten wurden bald überwunden. Wo immer die Wagen auftauchten, lehrten sie die Konkurrenz das Fürchten. Schon bald wurde deutlich, dass die ausländischen Fabrikate gegen den BMW 328 keinen Stich mehr machten. Nachdem die Serienfertigung Anfang 1937 angelaufen war, kamen immer mehr

staltungen, vor allem im Ausland. Die unvermeidlichen Kinderkrankheiten wurden bald überwunden. Wo immer die Wagen auftauchten, lehrten sie die Konkurrenz das Fürchten. Schon bald wurde deutlich, dass die ausländischen Fabrikate gegen den BMW 328 keinen Stich mehr machten. Nachdem die Serienfertigung Anfang 1937 angelaufen war, kamen immer mehr



Die erste Limousine, das Projekt AM 1007, hatte Probleme mit dem Geradeauslauf.

Privatfahrer mit ihren neuen Sportwagen an den Start und es dauerte nur knapp ein Jahr und die 2-Liter-Klasse in Deutschland war fest in der Hand der BMW 328. Aber auch auf ausländischen Strecken konnten sie einen Sieg nach dem anderen erringen.

Für die Konstrukteure in München blieb indes nicht viel Zeit, sich auf den Lorbeeren auszuruhen. Die ursprüngliche Leistung von 80 PS war bei den Wettbewerbsmotoren bereits auf rund 110 PS gebracht worden, ein erstaunlicher Wert für diese langhubige Motorenkonstruktion. Eine nennenswerte Steigerung war jedoch nicht mehr zu erwarten. Auch ließ sich das Gewicht des serienmäßig ohnehin nicht schweren Wagens kaum mehr verringern. Eine Steigerung der Höchstgeschwindigkeit war nur auf dem Wege der Verringerung des Luftwiderstandes möglich. Der 328 war zwar in konstruktiver wie gestalterischer Hinsicht ein Meisterstück, die runde Form mit den akzentuierten Kotflügeln war jedoch strömungstechnisch nicht ideal. Durch Weglassen der Windschutzscheibe, Abdeckung des Beifahrersitzes und Verkleidung des Unterbodens konnte der Luftwiderstand zwar verringert werden, ein Cw-Wert unter 0,5 war aber kaum zu realisieren. Die BMW Techniker standen deshalb vor der Aufgabe, eine völlig neue Karosserie zu entwerfen, die den aktuellen Erkenntnissen der Aerodynamik-Forschung Rechnung tragen sollte.

Durch Versuche hatte man erkannt, dass ein offener Sportwagen für eine strömungstechnische Optimierung weniger geeignet war als eine geschlossene Li-

mousine, trotz der größeren Stirnfläche. Stromlinien-Limousinen, die nach den Prinzipien des Schweizer Pioniers Paul Jaray gestaltet wurden, erzielten daher weitaus bessere Werte.

In Deutschland waren es die Frankfurter Adler-Werke, die die ersten Stromlinien-Limousinen bei Rennen einsetzten. Ihr überzeugender Auftritt bei den 24 Stunden von Le Mans in den Jahren 1937 und 38 hatte deutlich gezeigt, dass durch Stromlinienkarosserien eine motorische Unterlegenheit durchaus kompensiert werden konnte. Die Adler „Rennlimousinen“, wie sie in der Presse schon bald hießen, waren zwar durchaus schnell, aber ästhetisch nicht besonders befriedigend.

Zur gleichen Zeit hatte man sich auch bei BMW mit dem Thema beschäftigt. Bei Professor Wunibald Kamm, dem Leiter des Forschungsinstituts für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren an der Technischen Hochschule Stuttgart (FKFS), waren erste Windkanalversuche mit BMW Modellen durchgeführt worden, ohne jedoch diese Richtung konsequent weiter zu verfolgen. Unter Handlungsdruck gerieten die BMW Techniker dann durch den Beschluss der deutschen

sche Automobilindustrie nach Kräften daran beteiligen musste. Für BMW bedeutete es, in kürzester Zeit einen Hochleistungssportwagen zu entwickeln, der sich nicht nur behauptete, sondern eine realistische Chance auf den Gesamtsieg hatte.

Rudolf Flemming, der schon an der Konstruktion des 328 maßgeblichen Anteil hatte, erhielt den Auftrag. Die Vorgabe war klar umrissen: Der Wagen musste ge-



Pionier des Windkanals: Professor Wunibald Kamm.

schlossen sein, um alle Vorteile der Stromlinie nutzen zu können (interessanterweise bedeutete das aber, dass der Wagen nie bei einem Sportwagenrennen in Deutschland starten durfte, denn geschlossene Fahrzeuge waren nicht zugelassen!).

In konsequenter Anwendung des Leichtbauprinzips entwarf Flemming auf



Der Gitterrohrrahmen für das Kamm-Coupé AM 1008 (links) war aus Elektron und wog nur 30 kg. Rechts das fertige Kamm-Coupé bei Testfahrten am Flughafen Oberwiesenthal.

und italienischen Sportbehörden, zur Manifestation der politischen Achse Berlin – Rom eine Hochgeschwindigkeitsfahrt auf den neu gebauten Autobahnen zwischen den beiden faschistischen Metropolen auszutragen. Das Rennen war für Oktober 1938 terminiert. Es braucht nicht näher erläutert zu werden, dass sich die deut-

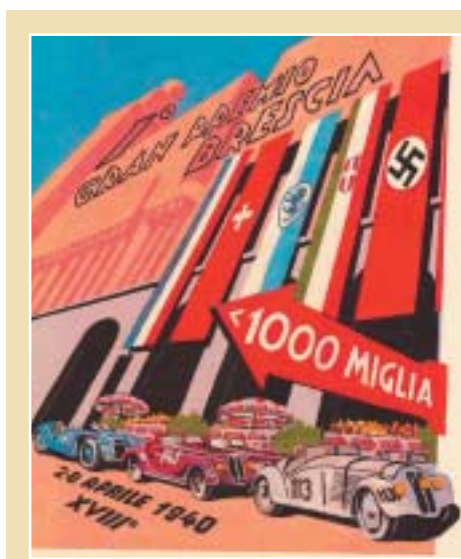
dem Chassis des 328 einen filigranen Gitterrohrrahmen, der mit einer dünnen Aluminiumhaut überzogen wurde. Dieses, intern als Projekt AM 1007 bezeichnete Fahrzeug konnte jedoch nicht überzeugen. Zum einen war die in Eisenach gefertigte Karosserie aus handwerklicher Sicht nicht zufrieden stellend, weit gravierender aber

war die Tatsache, dass das Fahrverhalten zu wünschen übrig ließ. Bei Testfahrten erreichte der Wagen zwar ungeahnte Geschwindigkeiten, war aber so instabil, dass er die gesamte Autobahnbreite benötigte. Es wurde deutlich, dass es noch einer Menge Entwicklungsarbeit bedurfte, um hieraus einen brauchbaren Rennwagen zu machen.

Aus politischen Gründen wurde das Rennen Berlin – Rom zwar immer wieder verschoben, aber die Termine der Saison 1939 für eine Ersatzveranstaltung der Mille Miglia und das Rennen in Le Mans rückten bedrohlich nahe. Die Bemühungen bei BMW, ein noch schnelleres Fahrzeug auf die Beine zu stellen, blieben allerdings nicht unbeobachtet. Das Nationalsozialistische Kraftfahrerkorps (NSKK) hatte im Frühjahr 1938 ein eigenes Team aufgestellt, das sich quasi als deutsche Sportwagen-Nationalmannschaft ver-

stand und mit seinen eigenen drei BMW 328 bei Rennveranstaltungen im Ausland die deutschen Farben vertreten wollte. Vertraglich hatte sich das Werk zwar verpflichtet, die NSKK-Wagen jeweils auf dem neuesten Stand der Entwicklung zu halten, in der Rennlimousine erwuchs dieser Truppe aber ein potenzieller Gegner, der ernst zu nehmen war. Auf keinen Fall durfte es einem Werksfahrer möglich sein, den für sich in Anspruch genommenen Sieg der NSKK-Mannschaft in Frage zu stellen. Die Reaktion ließ nicht lange auf sich warten, denn nun forderte Prinz Max zu

Vertraglich hatte sich das Werk zwar verpflichtet, die NSKK-Wagen jeweils auf dem neuesten Stand der Entwicklung zu halten, in der Rennlimousine erwuchs dieser Truppe aber ein potenzieller Gegner, der ernst zu nehmen war. Auf keinen Fall durfte es einem Werksfahrer möglich sein, den für sich in Anspruch genommenen Sieg der NSKK-Mannschaft in Frage zu stellen. Die Reaktion ließ nicht lange auf sich warten, denn nun forderte Prinz Max zu



Das Rennprogramm zum „1. Gran Premio Brescia delle Mille Miglia“ und der Streckenverlauf des Mille-Miglia-Dreieckskurses im Jahre 1940.



Das Touring-Coupé kurz nach der Fertigstellung.



Auf die Plätze: Touring-Coupé (links) und Kamm-Coupé vor dem Start zur Mille Miglia.

Schaumburg-Lippe, der Führer dieser Mannschaft, ebenfalls eine Rennlimousine. Sowohl in Eisenach wie in München waren aber keine Kapazitäten für ein weiteres Fahrzeug verfügbar. Deshalb nutzte Fritz Fiedler, Leiter der Fahrzeugentwicklung, seine guten Beziehungen nach Italien, um von der in Mailand ansässigen „Carozzeria Touring“ ein Eilangebot für einen Stromlinienaufbau einzuholen.

Die Oberste Nationale Sportbehörde (ONS) hatte sich unterdessen bereit erklärt, die Kosten dafür zu übernehmen. Bei Touring war man dem Ansinnen gegenüber sehr aufgeschlossen, hatte man doch ein ganz ähnliches Projekt für Alfa Romeo bereits in Arbeit und konnte auf Erfahrungen mit einer gleichartigen Karosserie aus dem Vorjahr zurückgreifen. Ohne große Mühen ließ sich diese

Stromlinienkarosserie in der patentierten „Superleggera“-Bauweise ans serienmäßige 328 Chassis anpassen. Tatsächlich schafften es die italienischen Blechkünstler, den Aufbau in nur vier Wochen fertig zu stellen. Obwohl man bei Touring nicht über einen Windkanal verfügte, hatte man die richtige Form eher intuitiv und durch empirische Vorgehensweise gefunden.

Der neue Wagen, in der deutschen Rennfarbe weiß lackiert, überzeugte nicht nur ästhetisch. Testfahrten ergaben, dass das nur 780 kg schwere Coupé die 200 km/h-Marke überschreiten

konnte und dabei noch relativ gut geradeaus lief. Beim Rennen in Le Mans am 17. und 18. Juni 1939 kam das Touring-Coupé zum ersten Einsatz. Gefahren wurde es von Prinz Schaumburg, wie man ihn im Werk nannte, und dem BMW Ingenieur Hans Wencher. Nach einem Kampf über 24 Stunden und 3.188 Kilometer gewannen sie die 2-Liter-Klasse mit einem sensationellen Durchschnitt von 132,8 km/h. Im Gesamtklassament schafften sie einen hervorragenden fünften Platz gegen motorisch weit überlegene Gegner. Zum ersten Mal wurde hier mit einem BMW die Überlegenheit der Stromlinie demonstriert.

Den Erfolg des „Stiefkinds“ mag man bei BMW mit gemischten Gefühlen aufgenommen haben. In der Entwicklungsabteilung war man unterdessen nicht untätig geblieben. Schon im November 1938 standen beim FKFS in Stuttgart weitere Modelle im Maßstab 1:10 im Windkanal. Nach längeren Untersuchungen gelangte man zur Erkenntnis, dass beim Projekt AM 1007 der Stromlinienaufbau nicht zum Fahrgestell passte. Die Relation von Massenschwerpunkt zur Karosseriefäche war bei Flemmings altem Entwurf nicht genügend berücksichtigt worden. Nun ging man in der neu gegründeten Abteilung „Künstlerische Gestaltung“ unter der Leitung von Wilhelm Meyerhuber daran, eine neue Stromlinienkarosserie unter der Projektnummer AM 1008 zu entwerfen. Die alte war nur noch für die Schrottpresse gut. Jetzt wurde zunächst das vorhandene Chassis um 20 cm verlängert. Man versprach sich davon eine deutliche Verbesserung des Geradeauslaufs. Der völlig neu konstruierte Gitterrohrrahmen wurde aus Elektron gefertigt und wog nur 30 Kilogramm. So konnte in Verbindung mit der

Die Stromlinien-Coupés: schnell und zukunftsweisend.

Aluminium- Außenhaut auch bei BMW eine „superleichte“ Karosserie geschaffen werden. Obwohl das so genannte „Kamm-Coupé“ deutlich größer wurde als die vergleichbare Touring-Variante, war es doch um 20 Kilo leichter. Aufgrund der begrenzten Kapazitäten im Prototypenbau zog sich die Entstehung des Wagens über einige Monate hin. Doch im Gegensatz zur italienischen Variante konnten die BMW Techniker ihre eigene Rennlimousine umfangreichen Testfahrten unterziehen.

Auf der Autobahn München – Salzburg wurde der Wagen im Spätsommer 1939 gründlich geprüft und in vielen Details verbessert. Die Bemühungen waren von Erfolg gekrönt: Das Kamm-Coupé hatte eine deutlich bessere Richtungsstabilität und zeigte sich unempfindlicher gegen Seitenwind. Der Cw-Wert lag mit rund 0,25 deutlich unter dem des Touring-Coupés mit etwa 0,35. Auch in der Höchstgeschwindigkeit setzte der Wagen mit 230 km/h neue Maßstäbe. Ob er allerdings jemals seine Stärken zeigen konnte, blieb durch den Kriegsausbruch zunächst völlig offen.



Sieg bei der Mille Miglia 1940: Rennerfolge waren schon immer die beste Werbung.

Zum direkten Vergleich der zwei Stromlinienwagen sollte es dennoch bald kommen. Trotz des Krieges hatte der italienische Veranstalter für den 28. April 1940 ein Rundstreckenrennen über 1.000 Meilen organisiert, das allerdings nicht auf dem historischen Mille-Miglia-Kurs stattfinden sollte, sondern auf einem Dreieckskurs zwi-

schen Brescia, Cremona und Mantua, der neunmal umrundet werden musste. In der 2-Liter-Klasse standen ausschließlich BMW am Start. Drei Fahrzeuge waren von der NSKK-Mannschaft gemeldet, dies waren Sportwagen vom Typ 328 mit neuen, allerdings offenen Stromlinienkarosserien.

Die ONS dagegen meldete die beiden Stromlinien-Coupés: das Touring-Coupé mit den BMW Fahrern Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäumer, das BMW Kamm-Coupé als Referenz an die italienischen Bundesgenossen mit Giovanni Lurani und Franco Cortese. Vom Start weg ging v. Hanstein in Führung und sollte sie bis zum Ziel

nicht wieder abgeben. Lurani auf dem BMW Kamm-Coupé war ihm anfangs dicht gefolgt und hätte ihm den Sieg vielleicht streitig machen können, wäre der Wagen nicht durch einen lächerlichen Defekt ausgefallen.

So jedoch blieb letztlich der Ruhm des Mille Miglia-Gesamt-sieges für immer

mit dem Touring-Coupé verbunden.

Das Kamm-Coupé erlebte mit Karl Kling am Steuer in Hockenheim 1947 seinen einzigen Sieg und einen letzten Triumph, danach diente es dem Veritas-Konstrukteur Ernst Loof als Alltagsfahrzeug, bis es Anfang der 50er Jahre nach einem Unfall verschrottet wurde.

Das Touring-Coupé kam mit Hermann Lang als Fahrer noch einmal beim Bergrennen am Ruhstein 1946 zum Zuge, wo es die schnellste Zeit des Tages fuhr. Danach ging es in die USA, wo es noch ein paar Mal im Rennbetrieb eingesetzt wurde.

Erst nach einem jahrzehntelangen Dornröschenschlaf wurde es wieder entdeckt und ist seit dem letzten Jahr das Schmuckstück in der Sammlung der Mobile Tradition.



Hermann Lang fuhr das Touring-Coupé mit veränderter Schnauze beim Ruhstein-Bergrennen im Jahre 1946.

BMW Motorrad – acht Jahrzehnte im Einsatz von Behörden und Verbänden

BMW Motorräder sind in den Verwaltungen von über 140 Ländern im Einsatz. Damit ist das Geschäft mit Behörden und sonstigen Institutionen ein wichtiges Standbein für BMW Motorrad. Bereits das erste BMW Motorradmodell, die R 32, wurde auch dienstlich eingesetzt. In den 30er Jahren waren es Militärbehörden und Reichspost, die in großem Umfang Motorräder bei BMW bestellten. In den 50er Jahren erschienen die Pannenhelfer des ADAC mit ihren BMW Gespannen vielen liegen gebliebenen Autofahrern als „Gelbe Engel“. Und als zur gleichen Zeit der deutsche Motorradmarkt von einer schweren Krise heimgesucht wurde, sicherten die Behördenaufträge aus aller Welt dem BMW Motorradgeschäft das Überleben.

Von Fred Jakobs

„Für das Städt. Elektrizitätswerk soll raschmöglichst ein Kraftrad angeschafft werden. Zu diesem Zweck werden aus laufenden Mitteln 2.500 Mark genehmigt. Das Fahrzeug soll kräftig gebaut sein und mit Soziussitz, elektr. Beleuchtung, Boschhorn und Seitenwagen ausgerüstet werden, damit im Störfall evtl. auch bei Nacht ein Monteur an die gestörte Stelle mit dem nötigen Werkzeug mitgenommen werden kann.

Nachdem das Rad bei jeder Witterung benutzt werden muß, kommt eine Maschine in Frage, die so gebaut ist, dass bei schlüpfrigem Boden das sogenannte Schleudern gering ist.

Gute Resultate liegen von dem Kraftrad der bayr. Motorenwerke und der englischen Triumphmaschine vor. Die erstere Firma wird durch Herrn Aug. Reiter, letztere durch Herrn Seiler vertreten. Es sollen Angebote von diesen Platzvertretern eingeholt werden.“

So der Wortlaut eines Gutachtens des Bauausschusses der Stadt Kaufbeuren vom 4. Februar 1925.

Der Stadtrat beschloss in der anschließenden Sitzung den Ankauf, wich jedoch in zwei Punkten vom Gutachten des Ausschusses ab: Es wurde von der Beschaffung eines Beiwagens abgesehen und neben den beiden genannten Vertretern wurden noch der einheimische Händler von Wanderer-Motorrädern und ein Augsburger D-Rad-Vertreter angeschrieben. Vergleicht man die Rückmeldungen der einzelnen Händler, so fällt

auf, dass der BMW Vertreter sich besonders ins Zeug gelegt hat, um diesen Auftrag zu bekommen: Insgesamt vier verschiedene Verkaufsprospekte reichte er ein, dazu noch Anerkennungs-schreiben zufriedener Kunden.

Vielleicht gab ja der Brief des Schwarzwälder Fabrikanten August Nicol den Ausschlag, denn dieser schrieb zum Fahrverhalten seiner BMW: „Die Schwer-

Es ist dies der erste dokumentierte BMW Behördenauftrag und es sollten weitere folgen: In den 20er Jahren war es vor allem die Polizei, und hier in erster Linie die Verkehrsüberwachung, die auf die zuverlässigen BMW Motorräder vertraute. Der Hauptmarkt – wenn man angesichts der vergleichsweise geringen Stückzahlen überhaupt von einem Markt sprechen kann – war zunächst Deutschland.

Aber auch in Österreich, in der Tschechoslowakei und in den Ländern des Balkans fanden die BMW Motorräder im Polizeidienst schon sehr früh Verwendung.

Nach der „Macht ergreifung“ der Nationalsozialisten in Deutschland und der beginnenden Aufrüstung interessierte sich nun auch das Militär verstärkt für das Zweirad. An BMW Typen fanden vor allem die

schweren Boxer-Pressstahlmodelle – zunächst die R 11, später die R 12 mit Teleskop-Vorderradgabel – Verwendung. Hier waren häufig Gespanne gefragt, während die bei Militär und Polizei im Ausbildungs- und Kurierdienst eingesetzten kleineren Einzylindermodelle R 2 und R 4, später dann die R 35, hauptsächlich im Solobetrieb gefahren wurden.

Auch bei der Reichspost kam die zuverlässige R 12, rot lackiert, zum Einsatz. Dank spezieller Lastenbeiwagen konnten die Beamten auch im dichtesten Ge-



Bereits in den 50er Jahren mit Vollverkleidung: BMW R 69 für die Wiener Polizei.

punktverteilung der Maschine ist so ideal gelöst, dass dieselbe selbst bei schlüpfriger Straße keine Neigung zum Gleiten zeigt und infolgedessen in den Kurven liegt.“

Erste Aufträge aus dem Ausland

Die Firma Reiter und damit das Unternehmen BMW erhielt den Zuschlag für die Ausschreibung und das Kaufbeurer Elektrizitätswerk schöpfte die bewilligten Finanzmittel nahezu vollständig aus: Neben dem Grundpreis von 2.000 Mark waren nochmals 488 Mark für Soziussitz, Boschlicht, Tachometer, Boschhorn und Ballhupe fällig.

Hundestaffel der deutschen Polizei auf BMW R67/2 Gespannen, 1953.

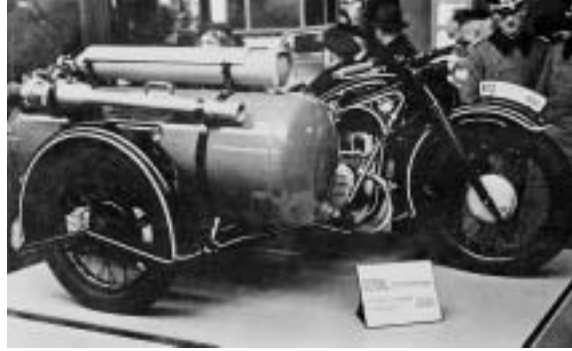


dränge der Städte bequem an die zu leerenden Briefkästen gelangen.

Doch BMW suchte nach weiteren Einsatzmöglichkeiten abseits des privaten Fahrvergnügens. 1937 präsentierte das Unternehmen auf der Berliner Automobilausstellung eine R 12 für den Feuerwehreinsatz. Das Gespann, das in Zusammenarbeit mit der Firma Total entstand, war als schnelle und flexible, aber auch günstige Alternative zu den großen und teuren Löschzügen gedacht.

BMW Motorräder im 2. Weltkrieg

Als die deutschen Kriegsvorbereitungen in der zweiten Hälfte der 30er Jahre konkreter wurden, reichte eine Anpassung der Serienmotorräder den Beschaffungstellen der Militärs nicht mehr aus. Gefordert war vielmehr ein Motorradgespann, das auf jeglichem Untergrund – Schotter, Schlamm, Eis und Sand – sicher zu beherrschen war und auch bei extremen Temperaturbedingungen möglichst wartungsfrei funktionieren sollte. Darüber hinaus musste ein solches Motorrad auch große Lasten transportieren und



Besondere Beachtung fand eine BMW R 12 in Verbindung mit einem Total-Feuerlöschgerät.

das niedrige Marschtempo der Truppen mehrere Tage durchhalten können. Da kein deutsches Motorrad dieses Anforderungsprofil erfüllen konnte, erhielten BMW und Zündapp zugleich den Entwicklungsauftrag für ein solches Militärkraftrad. Nach enormen Entwicklungsproblemen – es wurde bereits an eine Lizenzfertigung des Zündapp-Modells bei BMW gedacht – gelang es, die Anforderungen des Lastenhefts zu erfüllen, und 1941 lief in München die Serienfertigung des Modells R 75 an. Kriegsbedingt wurde die Produktion 1942 ins Automobilwerk Eisenach verlegt und bis 1944 wurden über 18.000 Exemplare des Wehrmachtsgespans ausgeliefert.



Eskorte des Bundespräsidenten Theodor Heuss mit Motorrädern des Typs BMW 51/2.

Nach dem verlorenen Zweiten Weltkrieg lag Deutschland in Schutt und Asche. BMW hatte einen Großteil seiner Münchner Werksanlagen durch heftige Bombenangriffe im Jahr 1944 eingebüßt. Was den Krieg überstanden hatte, war entweder zur Demontage freigegeben oder befand sich in Eisenach und somit in der sowjetischen Besatzungszone. Zudem gab es Beschränkungen der Alliierten, sodass an eine Wiederaufnahme der Fahrzeugproduktion zunächst nicht zu denken war.

Wiederbeginn mit 247 ccm

Erst im Mai 1948 konnte BMW mit dem Einzylindermodell R 24 das erste Motorradmodell der Nachkriegszeit auf der Exportmesse in Hannover präsentieren.

Doch dieses Modell sicherte BMW den ersten prestigeträchtigen Auftrag der noch jungen Bundesrepublik: Sechs Maschinen wurden an die Begleitstaffel des ersten Bundespräsidenten Theodor Heuss geliefert. Als 1950 mit der R 51/2 der erste BMW Nachkriegsboxer vom Band lief, sattelte die Staffel um und eskortierte das deutsche Staatsoberhaupt mit 500 ccm.

BMW in aller Welt

Die 500er BMW wurde zum Standardmodell der Verkehrsbehörden und repräsentativer Eskorten, als Gespannfahrzeug wurde häufig dem drehmomentstärkeren 600er Modell der Vorzug gegeben. In den 50er



Auch in den 20er Jahren waren allzu eilige Autofahrer nicht vor Strafe gefeit: Die Ordnungshüter waren mit dem damals schnellsten Serienmotorrad, der BMW R 63, bestens ausgerüstet.



Abseits aller Wege versieht dieser Polizist in der Südsee seinen beschwerlichen Streifendienst.



Auf BMW 67/2 Gespannen unterwegs: die „Gelben Engel“ des ADAC-Pannendienstes.

Jahren begann mit den ersten kompletten Neuentwicklungen R 51/3 und R 67 der Siegeszug der BMW Polizeimotorräder auch außerhalb Deutschlands.

Zunächst gingen große Kontingente an die französische Polizei, danach folgten Aufträge aus ganz Europa, Afrika, Südamerika und verschiedenen asiatischen Staaten. Mitte der 50er Jahre exportierte BMW bereits in rund 90 Staaten der Erde und in vielen Märkten war das Behördengeschäft die Initialzündung zum Aufbau eines funktionierenden Service- und Händlernetzes.

Als in den 50er Jahren der deutsche Motorradmarkt zusammenbrach und zahlreiche Motorradproduzenten in Konkurs gingen, schlug sich die Krise auch auf die BMW Motorräder nieder: Von 1954 bis 1957 stürzten die jährlichen Produktionszahlen auf weniger als ein Fünftel ab. In dieser Krise verhinderten die Aufträge von Ministerien und Dienststellen in aller Welt, dass BMW das gleiche Schicksal wie Adler, Horex oder Victoria ereilte, welche die Motorradproduktion einstellen mussten.

Gutes Ansehen in schlechten Zeiten

Zudem darf der Image-Gewinn, den das BMW Motorrad durch diese Präsenz erhielt, nicht unterschätzt werden: In Zeiten, in denen sich immer mehr Menschen ein Automobil leisteten, galten Motorradfahrer in vielen Augen als arme Schlucker und waren sozial häufig geächtet. Wenn jedoch Bilder von Staatsoberhäuptern, die von BMW Motorrädern eskortiert wurden, um die Welt gingen, konnte sich die Marke BMW von diesem Negativ-Image absetzen. Und Autofahrer, denen auf deutschen Straßen ein Pannenhelfer des ADAC mit seinem BMW Gespann zur Hilfe eilte, behielten die Motorräder aus München ebenfalls in guter Erinnerung.

Handelte es sich bei den Polizeimotorrädern zunächst um ganz normale Serienmodelle, die bestenfalls mit Sonderlackierung und Packtaschen versehen waren, konnte BMW den Behörden 1953 Fahrzeuge mit Funkgeräten aus dem Hause Telefunken anbieten. Weitere Fortschritte waren zusätzliche optische und akustische Signalanlagen, was die Verstärkung der Bordelektronik erforderte.

Technischer Fortschritt

Daneben wurde der Ruf nach einer Verkleidung der Motorräder lauter. Neben dem Schutz des Fahrers vor Wind und Wetter sollte diese auch der Kennzeichnung und Wiedererkennung der Motorräder im Straßenverkehr dienen.

Dies war für BMW Neuland, und so erinnern die ersten Verkleidungen, mit denen 1957 beispielsweise eine österreichische Eskorte von R 69 Modellen ausgestattet wurde, stark an Rennverkleidungen jener Jahre. Man behielt sich dabei zunächst mit Verkleidungen von Fremdanbietern, insbesondere der Firmen Gläser und Heinrich.

In den 70er Jahren leistete BMW Pionierarbeit auf dem Gebiet der Motorradverkleidungen. Spätestens mit der R 100 RS von 1976, dem weltweit ersten Serienmotorrad mit rahmenfester Vollverkleidung, und dem nachfolgenden komfortablen Tourer R 100 RT war das Unternehmen im Behördengeschäft nicht mehr auf

externe Zulieferer von Motorradverkleidungen angewiesen.

Seit dieser Zeit hat sich das Sonderfahrzeuggeschäft der BMW Motorrad immer weiter spezialisiert: So sind es heute nicht nur Polizisten in über 140 Ländern, die der Zuverlässigkeit und der Sicherheit von BMW Motorrädern vertrauen: Ob Feuerwehren, Notärzte, Helfer des Katastrophenschutzes oder Stauberater der Verkehrsclubs: Für jeden Einsatzzweck bietet BMW individuell gefertigte Motorräder an. Die Palette reicht vom leichten Einzylindermodell F 650 GS über die robusten Boxer bis hin zur sportlichen K 1200.

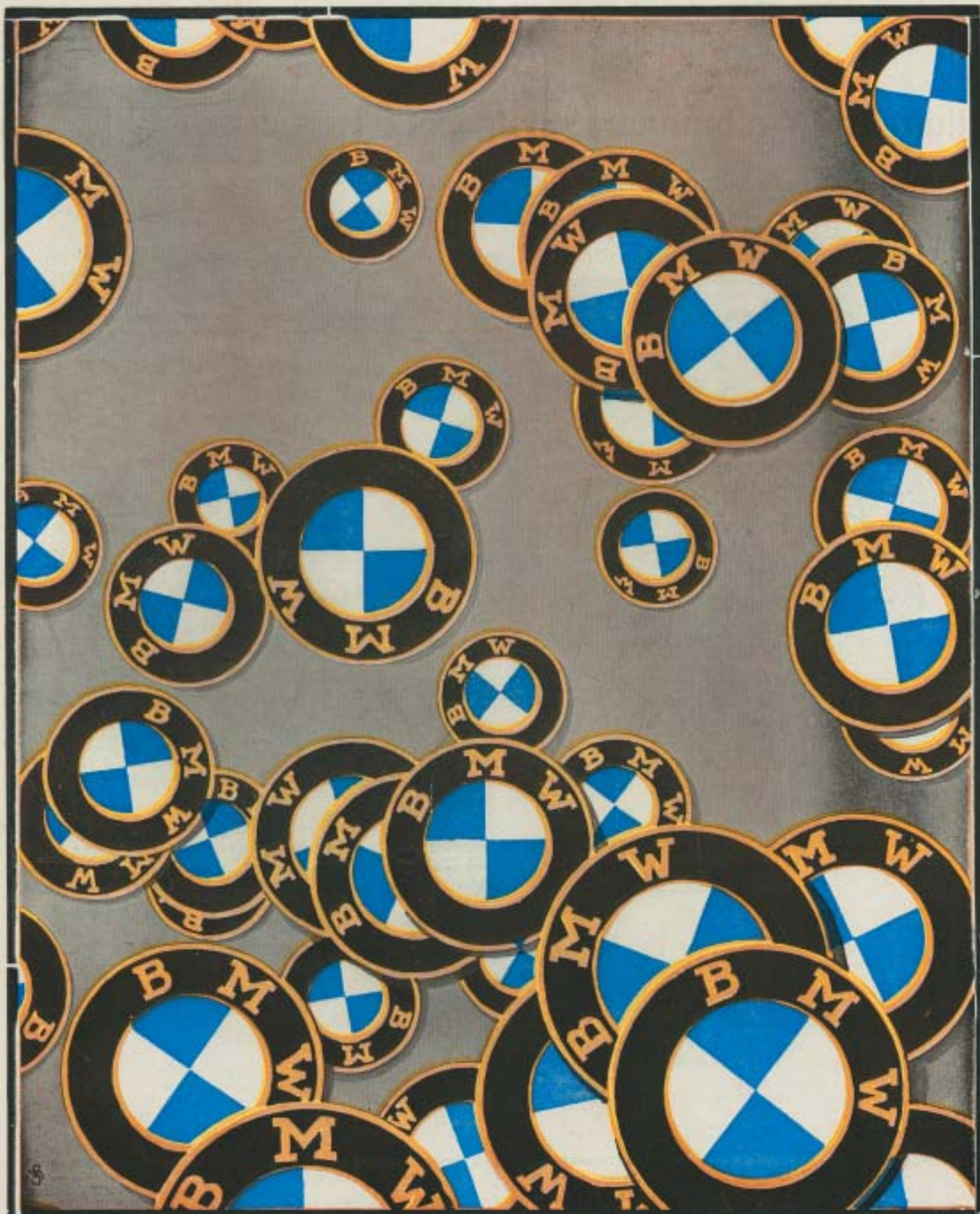
Dass BMW jährlich rund 5.000 Motorräder als so genannte Sonderfahrzeuge in alle Welt ausliefert, hatte wohl niemand vorausgesehen, als 1925 die Stadtwerke Kaufbeuren ihre erste R 32 bestellten.



In den 40er Jahren orderte die Wehrmacht 18.000 Gespanne vom Typ R 75. Hier Soldaten der Luftwaffe.



Die holländische Reichspolizei auf BMW Motorrädern der 7 Baureihe.



Bayerische Motoren Werke A.G.

München 46. Telegramme: Bayernmotor

Flugmotoren - Automobile - Motorpflüge - Landwirtschaftsmotoren - Motorboote