



WEISSBLAUE GESCHICHTEN

MIT DREI AUTOS 75 Jahre BMW erklären? Geht das überhaupt? Macht alle Vierteljahrhundert eins, der Mantel der Geschichte scheint nach dieser Methode so grob gewebt, dass er einiges durchlässt. Trotzdem,

so lautet die Aufgabe und eine Lösung heißt BMW 327/28 für die aufblühende Vorkriegszeit, BMW 1500 für die glückliche Wandlung der oft dramatischen BMW-Autobiografie in eine Erfolgsgeschichte und BMW 750iL für

das neue Selbstbewusstsein der Marke in den Achtzigern. BMW fuhr nun nicht mehr dicht auf, sondern links im Zwölfzylinder an der etablierten Konkurrenz vorbei, die schon seit 100 Jahren Autos baute.

Jaguar hatte den mythologisch bedeutungsschweren Zwölfzylinder schon 15 Jahre früher in einer Limousine installiert, aber das ist nicht die einzige Gemeinsamkeit zwischen den beiden Nobelmarken. Beide



1929 Der BMW 3/15 PS, Typ DA-2 genannt, löst die Dixi-Version des Austin Seven ab



1933 Der erste echte BMW trumpfte bereits mit einem 1,2 Liter Sechszylinder-Motor auf. Ambi-Budd lieferte die Karosserie für den 303



1936 Ein wichtiger Schritt zum hochwertigen Klasse-Automobil ist der BMW 326 (2 Liter, 50 PS), der Geräumigkeit mit Eleganz verbindet



1937 Chefkonstrukteur Fritz Fiedler schuf mit dem BMW 328 einen ewigen Helden



Als spätberufener Autohersteller konnte BMW 1929 schon einiges vorweisen. Sternmotoren für Flugzeuge und Motorräder mit Boxermotor und Kardantrieb. Die Autos, technisch begabt, lernten schnell.

starteten auf vier Rädern erst in den dreißiger Jahren durch, beide auf einem Austin Seven. Diesen spartanischen Typ, eine Art Cyclecar mit winzigem 750 Kubik-Vierzylindermotörchen, 15 PS schwach und 440 Kilo

leicht, bauten die Eisenacher Dixi-Werke seit 1927 in Lizenz. Der beliebte Kleinwagen verbesserte zwar die Ertragslage des Automobilherstellers am Fuße der Wartburg, änderte aber nichts an der hohen Schuldenlast, die

sie zum sicheren Übernahmekandidaten machte. BMW wollte damals unbedingt ins zukunftsträchtige Automobilgeschäft einsteigen. Generaldirektor Franz-Joseph Popp fädelte den Dixi-Deal ein. Am 1. Oktober 1928 schlägt

die Geburtsstunde des BMW Automobilwerks Eisenach.

Chefkonstrukteur Max Friz löst sich von der Lizenz, hat den Ehrgeiz rasch eigene Autos zu bauen. Der Motorrad- und Flugmotoren-Koryphäe fehlt jedoch das



1951 Die Luxuswagen 501 und 502 V8 (1954) glänzten mit exzellenter Straßenlage



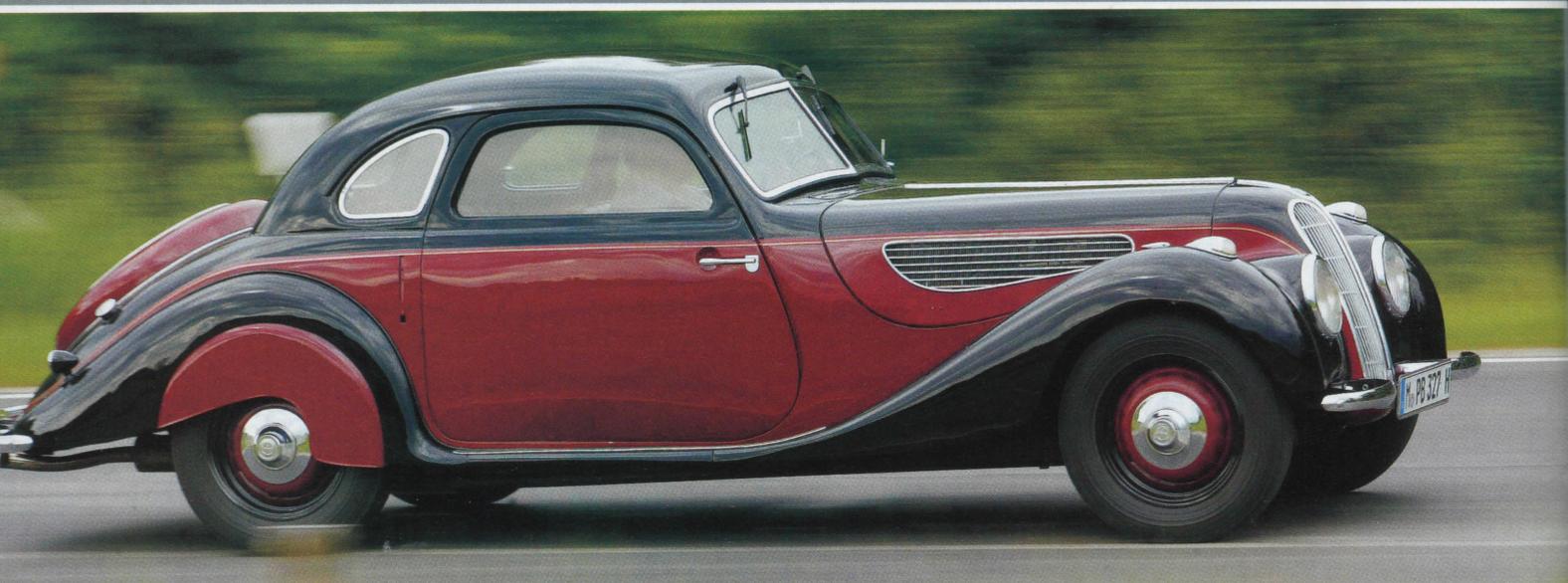
1955 Die Isetta, das Kuckucksei von Iso, verbesserte die BMW-Bilanzen. Das Lizenzprodukt bekam den Einzylinder aus der R 25



1956 BMW 503 – in Schönheit sterben. Trotz angespannter Finanzlage leistete sich BMW Luxuscoupés und Cabriolets mit V8-Motoren



1957 Als schönster BMW der Nachkriegszeit gilt der 507. Nur 254 wurden gebaut



Aus dem 328 stammt der Reihensechszylinder mit der hohen Literleistung. Ambi Budd und Autenrieth fertigten die elegante und mit liebenswerten Details dekorierten Karosserien des BMW 327/28, den es auch als Cabriolet gab



Gespür für die Automobiltechnik: Sein Frontantriebs-Kleinwagen wird zum Flop. Im Sommer 1932 übernimmt Fritz Fiedler das Steuer und wird Chefkonstrukteur in Eisenach.

Als erfahrener Automobiltechniker verdiente Fiedler sich seine Lorbeeren bei den Nobelmarken Stoewer und Horch. In Zwickau machte er den Königswellen-Achtzylinder standfest. BMW will nach oben, mit Fiedler könnte es gelingen. Nach und

nach hilft er den BMW-Automobilen aus den Kinderschuhen des Kleinwagens, der stattliche Zweiliter-Typ 326 wird das Urmeter für die Freude am Fahren.

Motoren sind zwar seine eigentliche Leidenschaft, aber Fiedler ist das typische Ingenieur-Universalgenie jener Zeit. Er bestimmt mit seinem Sinn für Ästhetik die Formgestaltung der kommenden BMW-Automobile, konzentriert sich auf die Optimierung des Fahrwerks.

Eines seiner Meisterstücke ist der rassige BMW 327/28 von 1939, der nun vor dem Eingang der Mobilen Tradition in München parkt, bereit einen Nachmittag mit uns zu verbringen. Das elegante Sport-Coupé mit schwungvoll aerodynamischer Linie, die in den niedlich geformten Spats über den Hinterrädern heiter ausklingt, wird diese Zeitreise durch 75 Jahre BMW eröffnen.

Es sollte genau dieses luxuriöse, aufwendig gebaute

Coupé sein. Nicht wieder der asketische Roadster 328, dessen Heldengesang schon genügend Strophen hat. Die breite, hinten angeschlagene Fahrtür der zweifarbig lackierten Autenrieth-Karosserie öffnet sich einladend. Schmale Sehschlitze erhellen das dunkelrote Luxus-Separée nur spärlich, nachdem sie satt ins Schloss fiel.

Der Fahrer nimmt auf dem niedrigen Ledersessel Platz, das Lenkrad steht steil, die Sitzposition stimmt. Ein



1961 Moderner OHC-Motor plus Schräglenkerachse, der 1500 prägt eine Neue Klasse



1968 Großer Motor in kleiner Karosserie. Mit dem 2002 gelingt eine fahrsichere Sportlimousine, die sogar Sportwagen Respekt abnötigt



1969 Aus dem skurrilen 2000 CS wird ein schöner Schwan. Der neue Sechszylinder setzt vibrationsarme Maßstäbe im 2800 CS



1972 Im Olympiajahr beginnt eine neue Ära, der 520 setzt auf mehr Komfort

Druck auf den Startknopf weckt den lebenshungrigen Sechszylinder fauchend auf. Der Schalthebel ist lang und gekröpft, die Kulisse leidlich exakt. Kupplungs- und Bremspedal stehen eng zusammen, langsam kommen lassen, der Gang ist drin, zügig setzt sich der nur 1100 Kilo schwere Wagen in Bewegung.

Alles geht schwer und will mit Nachdruck betätigt werden, Vorkriegsautos sind eben nichts für Servoverwöhnte. Der Motor klingt immer zor-

nig, wenn die Drehzahlmesser- nadel 3000 Touren überschreitet, brüllt er wie im 328. Rekordverdächtige 40 PS Literleistung kamen damals eben nicht auf Samtpfoten.

Gerne hilft der Fahrer der Synchronisierung beim Herunterschalten mit Zwischengas nach. Es gehört bei solch einem Vollblut zum guten Ton und steigert die Freude am Fahren.

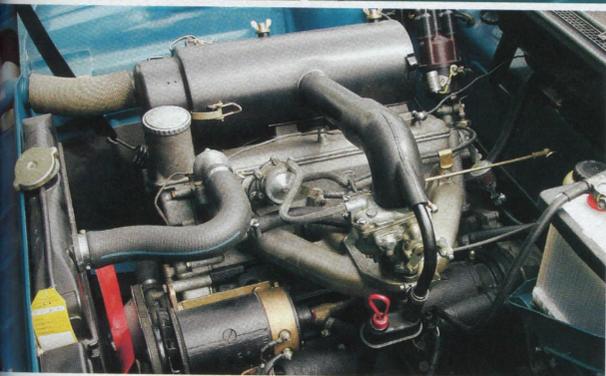
Die Alligatorhaube öffnet sich, darunter wohnt der eindrucksvolle Motor mit

prächtiger Dreivergaser-Batterie. Fiedler steuerte die V-förmig angeordneten Ventile aus der Tiefe des Blocks über Stößelstangen und Kipphebel, liegende Stößel übernehmen dabei den Antrieb der Auslassventile. Ein Motor mit oberliegender Nockenwelle kommt bei BMW 22 Jahre später in der Neuen Klasse.

Als sich 1961 der neue BMW 1500 auf der IAA im Blitzlicht der Fotografen dreht, hat BMW schwere Zeiten hinter sich. Die Barocken-

gel 501 und 502 kamen zu früh für das Wirtschaftswunder, in Linie und Technik steckte vielleicht noch zuviel Vorkrieg. Isetta und 600 nagten am Herrenfahrer-Image der blauweißen Marke, spülten auch zuwenig Geld in die Kasse. Der BMW 700 war zwar schon ein richtiges Auto, aber immer noch eins mit Motorrad-Motor.

Der BMW 1500 brachte die Wende, weil er die Marktlücke der Borgward Isabella erbt. Eine sportliche Limou-



Michelotti kleidete den BMW 1500 in schlichte Eleganz. Schnörkellose Trapezform, große Fenster, gute Raumökonomie. Der Motor, ein großer Wurf für drei Jahrzehnte. Das Interieur zeigt den Charme der Sechziger





1973 Zur falschen Zeit kam der provokante 2002 Turbo mit 170 PS-Vierzylinder



1975 Der erste Dreier geriet trotz anfänglicher Kritik zum Bestseller. Zwei Jahre später betritt mit dem 323i ein künftiges Kultauto die Bühne



1976 Designer Paul Bracq gestaltete die Sechser-Baureihe auf Fünfer-Basis. Eine eigenwillige Schönheit mit Allround-Qualitäten



1977 In Größe, Komfort und Leistung fordert der erste Siebener die S-Klasse heraus

sine, groß genug für die Familie, leistungsfähig für einsame Fahrfreude am Sonntagmorgen. Doch erst beim 1800 passten Hubraum und Wagengröße optimal.

Wir setzen unsere Zeitreise im blauen 1500 fort. In Form und Technik begründete er die traditionelle BMW-Schule. Die Motorhaube ist vorne angeschlagen. Darunter liegt der berühmte OHC-Vierzylinder mit dem charak-

teristisch breiten Kopf, den Motorenpapst Alexander von Falkenhausen seiner Zeit mit optimierter Brennraumform weit voraus konstruierte und der deshalb 25 Jahre im Programm blieb. Hochwertig seine Machart mit geschmiedeter Kurbelwelle, soliden Kipphebeln und Duplexkette, charakteristisch sein kehler Klang.

Auch das Fahrwerk des 1500 trägt lehrbuchhafte Zü-

ge, vorne McPherson-Federbeine, hinten Schräglenker an Schraubenfedern. Komfort und Straßenlage schließen sich damit nicht mehr aus. Der BMW 1500 wirkt selbst auf jüngere Semester wie ein alter Bekannter, einige Bauteile überlebten bis in den ersten Dreier.

Ein sympathischer Bursche, hell und freundlich ausgestattet mit einer feinen, luxuriösen Note und von soli-

der Machart. Die berüchtigten Kinderkrankheiten sind nach über 40 Jahren längst auskuriert. Der Motor hängt gut am Gas, ist elastisch und drehfreudig, Bedienung und Handling machen Freude.

Ein fahraktives Auto eben, anders als ein 17 M 1500 oder ein Rekord A aus jener Zeit und dabei auch nicht so unnötig groß wie die Vierzylinder-Heckflosse von Mercedes-Benz. Aber laut ist der



Der Zwölfzylinder badet nicht in Luxus. Er gibt sich vornehm, nicht protzig: dezente Holzapplikationen, feines Leder, ansonsten ganz der funktionelle BMW-Stil. Die Architektur des Motors, so sauber gestaltet wie das ganze Auto





1978 Der M1 spielte als kompromissloser Sportwagen die Rolle des Technologieträgers

1987 Als erster deutscher Nachkriegs-Zwölfzylinder brachte der 750i BMW Ruhm und Ehre. Das zeitlos-elegante Design schuf Claus Luthe

1989 Auf der Basis des 325i schufen Konstrukteur Ulrich Bez und Designer Harm Lagaay den innovativen Spaß-Roadster Z1

1992 Als High-Tech-Gran Turismo wurde der Zwölfzylinder 850 CSI zum Geheimtipp



BMW-Legenden: Eleganter Vorkriegs-Sechszylinder, zukunftsweisender Retter „Neue Klasse“ und Oberklasse-Flaggschiff 750iL

DATEN & FAKTEN

BMW 327/28 1938 bis 1940
Motor: Sechszylinder-Reihenmotor vier Kurbelwellenlager, seitliche, kettengetriebene Nockenwelle V-förmige Ventile über Stoßstangen und Kipphebel, Auslass-Ventile über Quer-Stoßelstangen betätigt, Aluminium-Zylinderkopf, Guss-Block, Hubraum 1971 cm³, Bohrung x Hub 66 x 96 mm, Leistung 80 PS bei 5000/min, Verdichtung 7,5:1, 3 Fallstromvergaser Solex 30 JF, Ölkühler, 6 Volt-Anlage.
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe von ZF.
Karosserie/Fahrwerk: Tiefbett-Kastenrahmen, vorne mit Querlenkern und Querblattfeder, hinten Starrachse, Blattfedern, Zahnstangenlenkung, hydraulische Vierrad-Trommelbremse, Reifen 5,50 x 16
Maße/Gewicht: Länge 4500 mm, Breite 1600 mm, Höhe 1420 mm, Radstand 2750 mm, Gew. 1100 kg
Fahrleistungen/Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, Beschl. von 0-100 km/h in 17,5 s Verbrauch 14 L/100 km, Tank 50L.
Stückzahl: 327/28: 569 Exemplare

BMW 1500 1961 bis 1964
Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, Typ M 10, 5 Kurbelwellenlager, eine oben liegende Nockenwelle, Antrieb über Duplexkette, V-förmig hängende Ventile, Schleppebel, Hubraum 1499 cm³, Bohrung x Hub 82 x 71 mm, Leistung 80 PS bei 5700/min, max. Drehmoment 120 Nm bei 3000/min, Verdichtung 8,8:1, ein Fallstromvergaser, Solex 34 PICB, 6-Volt-Anlage.
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Viergang-Schaltgetriebe
Karosserie/Fahrwerk: selbsttragende Karosserie, vorne McPherson-Federbeine, Querlenker, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Lenkung Schnecke und Rolle, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 6,00 x 14 oder auf Wunsch 165 SR 13.
Maße/Gewicht: Länge 4500 mm, Breite 1710 mm, Höhe 1450 mm, Radstand 2550 mm, Gew. 1060 kg
Fahrleistungen/Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 150 km/h, Beschl. von 0-100 km/h in 15,5 s Verbrauch 11 L/100 km, Tank 53L
Stückzahl: 23 807 Exemplare

BMW 750iL 1987 bis 1994
Motor: Zwölfzylinder-V-Motor (60 Grad) aus Aluminium, 7 Kurbelwellenlager, eine oben liegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb über Einfachkette, Hydrostößel, Hubraum 4988 cm³, Bohrung x Hub 84 x 75 mm, Leistung 300 PS bei 5200/min, max. Drehmoment 450 Nm bei 4100/min, Verdichtung 8,8:1, Bosch-Motronic, G-Katalysator
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Viergangautomatik von ZF.
Karosserie/Fahrwerk: selbsttragende Karosserie, vorne McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator, Kugelumlauflenkung, Vierrad-Scheibenbremse mit ABS, Reifen 225/60 ZR 15.
Maße/Gewicht: Länge 5024 mm, Breite 1845 mm, Höhe 1400 mm, Radstand 2947 mm, Gew. 1930 kg
Fahrleistungen/Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, Beschl. von 0-100 km/h in 7,9 s Verbrauch 17L/100 km; Tank 102L
Stückzahl: alle 750i 48 316 Expl.

1500 oben heraus und seine Drehfreude gerät bei 4500/min in eine angestrenzte Krise. Kein Zweifel, erst der 1800 findet den besten Kompromiss zwischen Leistung, Laufkultur und Elastizität.

In diesen Kriterien ist der BMW 750iL über jeden Zweifel erhaben. Der erste deutsche Nachkriegs-Zwölfzylinder löste 1987 eine Kulturrevolution in der Oberklasse aus. Das lautlose Ende der Vibration, schon 1970 über den BMW-Sechszylinder als schlagkräftiger Slogan formuliert.

Hier wurde er Wirklichkeit. Der stilistisch vorbildliche zweite Siebener mit dem Kürzel E 32 ist das Paradeferd der kontinuierlichen Kuenheim-Ära. Er gerät in der Rückschau zum großen BMW par excellence, dezent, gediegen, funktionell, selbst in der Lang-Version wirkt er angenehm unpräzios.

Kein Dreier-Fahrer hat Berührungängste, er findet sich im 750iL sofort zurecht, BMW blieb der einst markentypischen funktionalen Ergonomie auch in der Luxusklasse treu. Er trägt den Nerz nach innen, anschmiegsame Lederpolster und ein paar Wurzelholzapplikationen, genügend um das Interieur mit jenem Wohlfühlaroma zu krönen, wie man es in der Nobelklasse schätzt. Die Freude am Fahren wird zur Freude am Reisen, Leistung ist im Überfluss vorhanden, obwohl der Zwölfzylinder nicht den brutalen Biss des nur geringfügig schwächeren Vierventil-Sechszylinders „M-Power“ entwickelt. Heute ist ein Zwölfzylinder in der Oberklasse eine beliebte Option, BMW war wieder einmal Vorreiter, wie so oft in seiner 75jährigen Autogeschichte.

TEXT: Alf Cremers
FOTOS: Frank Herzog