

BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
03. Juni 2009

Der BMW 700. Der Retter wird 50.

München. Die Zeichen standen nicht gut. BMW steuerte in den 50er Jahren immer mehr ins Dilemma: 1952 erreichte zwar die Motorradproduktion ihren Höhepunkt, schrumpfte jedoch in den Folgejahren noch schneller, als sie Ende der 40er Jahre gewachsen war. 1950 entstand der Prototyp eines BMW Kleinwagens, der an die Linie des Vorkriegs-327 anknüpfte und den 600 ccm großen BMW Boxermotor als Triebwerk aufwies. Doch das Projekt wurde aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus verworfen. Die Isetta, mit der man ab 1954 versuchte den Rückgang im Motorradgeschäft aufzufangen, war dem Markt bald zu klein, denn mit dem Wirtschaftswunder blühten auch die Ansprüche der Autokäufer Ende der 50er Jahre weiter auf. Die spartanischen Kleinwagen hatten ihren Zenith überschritten, die Kunden verlangten längere Radstände und mehr Komfort. Und die Kraftfahrzeugindustrie boomte: Um ein sattes Drittel stieg allein 1955 die Produktion in Westdeutschland. BMW versuchte, mit neuen Modellen auf den fahrenden Zug aufzuspringen: Der BMW 600, eine verlängerte Isetta mit Zweizylinder-Boxermotor im Heck, sollte 1957 die Nachfrage nach einem viersitzigen Auto vorübergehend decken. Doch der 600 erwies sich als Fehlgriff, die Kunden lehnten den Fronteinstieg ab.

Zunächst versuchte die Entwicklungsabteilung aus wirtschaftlichen Gründen, einen konventionellen Kleinwagen unter möglichst weitgehender Verwendung von Teilen des BMW 600 auf die Räder zu stellen. Der Radstand wurde durch „Vorschuhen“ auf 1.900 mm verlängert, die Vordersitze wurden so weit zurückversetzt, dass man hinter den Radkästen einsteigen konnte. Es zeigte sich jedoch, dass ohne weitere Radstandverlängerung der Raum für die Hintersitze sehr beschränkt worden wäre. Das mit dem Radstand schnell steigende Gewicht machte den Ingenieuren ebenso Kummer wie die unübersichtliche Sitzposition. Der Weg, Rahmen und Aufbau des BMW 600 modisch abzuwandeln, war nicht oder nur mit erheblichen Kompromissen gangbar. BMW entschloss sich deshalb, mit einer neuen Auslegung des Aufbaus eine vielversprechendere Lösung zu finden.

Bewährtes Fahrwerk aus dem BMW 600.

Dennoch wollten und konnten die Konstrukteure bei der Entwicklung des neuen Modells auf die erprobten Bauteile des BMW 600 nicht völlig verzichten. So modifizierten sie für den neuen Kleinwagen die bewährte Vorderachse des BMW 600 mit ihren spur- und sturzkonstant geführten Längsschwingen – den erhöhten Beanspruchungen durch Verstärkungen angepasst. Ebenso übernahmen sie die Hinterradaufhängung, die mit einer leichten Anstellung ihrer Schwingen die Lenkung in Abhängigkeit von der Kurvenbeschleunigung unterstützte und dem Übersteuern entgegenwirkte. Auch das voll synchronisierte Vierganggetriebe sowie das Kegelraddifferential vererbte der BMW 600 an den Nachfolger – und schließlich den von 600 auf 700 ccm vergrößerten Boxermotor, der ursprünglich aus dem Motorradbau kam.

Firma
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Postanschrift
BMW AG
80788 München

Telefon
+49-89-382-27797

Internet
www.bmwgroup.com



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
Datum 03. Juni 2009
Thema Der BMW 700.
Seite 2

Mit entscheidend war nun, diese Technik auch in marktfähiger und zukunftssicherer Form zu verpacken. Schon Ende 1957, also vor dem Anlaufen des BMW 600, hatte der neue BMW Vorstand den Auftrag gegeben, in Zusammenarbeit mit einer italienischen Karosseriefabrik einen konventionellen Kleinwagen fortschrittlicher Linienführung zu entwickeln und zu bauen. Bereits im Juli 1958 konnte der Wiener BMW Importeur und Autokonstrukteur Wolfgang Denzel seinen von Michelotti gezeichneten Wagen in Starnberg präsentieren. Im Oktober 1958 fiel die prinzipielle Entscheidung zugunsten dieses Entwurfs, auf dessen Basis nun BMW in Alleinregie die beiden vorgesehenen Karosserievarianten Coupé und Limousine bis zur Serienreife weiterentwickelte. Denn der Prototyp besaß zwar eine sehr ansprechende Form und zeigte ausgezeichnete Fahreigenschaften, hätte sich aber nicht mit erträglichem Werkzeugaufwand wirtschaftlich fertigen lassen. So entwickelten die BMW Stylisten auf dieser Basis in intensiver Kleinarbeit ein schnittiges Fahrzeug, das so gar nichts mehr mit den bisherigen BMW Formen zu tun hatte: den BMW 700.

Sein Design entsprach der Trapezlinie, bei der Dachaufbau und Grundkörper gegeneinandergesetzt werden und so zwei gegenläufige Körper bilden. Diese Designform war in den USA als Folge der Pontonbauweise aus der Streamline entstanden und von den italienischen Karosseriezeichnern kultiviert worden. Die BMW Hausdesigner machten unter der Leitung von Wilhelm Hofmeister aus diesem Entwurf zwei Autos, eine zweitürige Limousine und ein Coupé.

Der erste BMW mit selbsttragender Karosserie.

Neben der völlig neuen Form wartete der BMW 700 mit einer zweiten Überraschung auf: Er war der erste BMW mit selbsttragender Karosserie. Die Begründung damals: „Es mag im ersten Augenblick der Eindruck entstehen, dass wir damit einem von uns seit vielen Jahren vertretenen Prinzip untreu geworden sind, aber der Rechenschieber wies eben kühl und unbestechlich nach, dass wir mit einer selbsttragenden Bodengruppe rund 30 kg Gewicht einsparen, 60 bis 70 mm tiefer bauen und schließlich einen organischen Ablauf der Fertigung erreichen, der sich natürlich im Preis auswirkt.“

BMW war kein Neuling auf dem Gebiet selbsttragender Blechprofile. Schon der BMW 326, der von 1936 bis Kriegsbeginn in Eisenach gebaut wurde, hatte eine Rahmengruppe aus hochstegigen Blechträgern, die mit dem Aufbau fest verschweißt war – die damals gültige Lösung des Problems mittragende Karosserie. Die Erfahrung zahlte sich aus: Ein Vergleich mit zwei bekannten europäischen Modellen gleicher Größenordnung mit selbsttragendem Aufbau zeigte die überlegene Steifheit der BMW Konstruktion.

Am 9. Juni 1959 trat der BMW Vorstand unter Generaldirektor Dr. Heinrich Richter-Brohm die Flucht nach vorn an und präsentierte das zuerst fertiggestellte neue BMW 700 Coupé vor rund 100 internationalen Fachjournalisten. Sie waren nach Feldafing nahe München eingeladen worden,



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
Datum 03. Juni 2009
Thema Der BMW 700.
Seite 3

wo ihnen rund zwei Jahre zuvor der glücklose 600 vorgestellt worden war. Die Turbulenzen im BMW Modellprogramm hatten die kritische Berichterstattung noch verstärkt, weshalb Helmut Werner Bönsch, Direktor für Technische Verkaufsplanung, in seiner Begrüßungsrede gestand: „Die durch diese Zweifel geschaffene Atmosphäre war es nicht zuletzt, die uns veranlasste, Sie schon heute um Ihren Besuch zu bitten und nicht erst bis zur IAA zu warten, um Ihnen das neue BMW 700 Coupé vorzustellen.“

Das Debüt: Beifall auf offener Szene.

Als Bönsch das neue Coupé enthüllte, klang spontaner Beifall auf. Vor den Journalisten stand ein Fahrzeug mit einem Radstand von 2.120 mm, einer vorderen Spur von 1.270 mm und einer hinteren Spur von 1.200 mm. Damit war der BMW 700 den damals üblichen Kleinwagenwerten entwachsen und gestattete eine relativ freizügige Raumgestaltung. Besonders stolz waren die Konstrukteure darauf, dass sie bei einer Gesamtlänge von 3.540 mm durch konsequenten Leichtbau ein Trockengewicht von unter 600 kg und damit die Voraussetzung für günstige Beschleunigungswerte und gutes Bergsteigevermögen erreicht hatten. Gegenüber dem BMW 600 ergab sich bei einer Verlängerung des Radstands um 25 Prozent also lediglich eine Gewichtserhöhung von 14,5 Prozent. Trotz der niedrigen Gesamthöhe von 1.270 mm bot das Coupé eine akzeptable Kopffreiheit und die 93 cm breite Tür sorgte für einen in dieser Klasse ungewöhnlich bequemen Einstieg.

Bei den Sitzmaßen freute sich der Besitzer des BMW 700 über ein vorbildliches Verhältnis zwischen nutzbarem Innenraum und Außenabmessungen: gewölbte Scheiben ergaben glatte Türen und damit einen Gewinn an Innenbreite. Bönsch erklärte: „Bei der kunstvollen Verschachtelung von Fuß- und Kofferraum stand der moderne Schlafwagen Pate – manchmal kann man sogar von der Bundesbahn lernen.“ Und: „Wir haben auch wieder daran gedacht, dass zum leichten Einfädeln in Parklücken alle vier Kotflüglecken vom Fahrersitz sicher zu übersehen sind.“ Die körpergerecht geformten Vordersitze mit atmungsaktiver Polsterung konnten während der Fahrt verstellt werden und ihre Lehnen ließen sich in vier Stellungen neigen. Die Lehne der Rücksitzbank war wie beim BMW 600 umklappbar, um eine ganze Campingausrüstung unterbringen zu können.

Platz und Dynamik wie ein BMW 326.

Auch für Reisen mit normalem Gepäck war der BMW 700 gut gerüstet. Der glattflächige vordere Kofferraum war geräumig genug, um zwei Normkoffern von 70 cm Länge neben einigem Kleingepäck Platz zu bieten. Unter der Kofferraumfläche lag der Kraftstofftank, durch das davorstehende Reserverad vorbildlich geschützt. Mit 30 l Inhalt plus 3 l Reserve reichte er für einen Aktionsradius von rund 500 km aus: Nach der damals üblichen Verbrauchsangabe gab sich der BMW 700 mit rund 6 l auf 100 km zufrieden. Und immerhin schaffte es der bei 5.000 U/min 30 PS starke Zweizylinder, das Coupé bis auf 125 km/h zu beschleunigen. In welchen Leistungsregionen sich der Hoffnungsträger damit befand, machte Bönsch mit einem Vergleich mit dem



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
Datum 03. Juni 2009
Thema Der BMW 700.
Seite 4

legendären Tourensportwagen BMW 327 deutlich: „Das BMW 700 Coupé erreicht mit seinem 700-ccm-Zweizylinder von 30 PS bei gleichem Innenraum und sicher überlegener Straßenlage die gleiche Höchstgeschwindigkeit, die gleiche Beschleunigung und sicher höhere Straßendurchschnitte als der legendäre Vorgänger mit seinem Zweiliter-Sechszylinder-Zweivergaser-Motor.“

Die Journalisten fuhren – und waren begeistert. Die Form überzeugte ebenso wie die Fahreigenschaften: „Recht eindrucksvoll für einen Wagen dieser Größenklasse sind die Beschleunigungsdaten, kann man doch das Fahrzeug aus dem Stand in 20 s auf 90 und in rund 30 s auf 100 km/h beschleunigen.“ Manch einer ahnte schon die sportliche Karriere des 700er Coupés voraus: „Man hat das Gefühl, in einem Fahrzeug echter Sportwerte zu sitzen, ohne jedoch manche Härte und Enge dieses speziellen Wagens zu haben.“ Und schließlich sah die überwiegende Zahl der Tester den Optimismus des BMW Vorstands als durchaus berechtigt an: „BMW 700 Coupé heißt das neueste Erzeugnis der Bayerischen Motoren Werke, das ein Schlager der diesjährigen Automobil-Ausstellung zu werden verspricht.“

Publikumsmagnete der IAA 1959: BMW 700 Limousine und Coupé.

In der Tat entpuppte sich der BMW 700er als Publikumsmagnet. Für 5.300 DM einschließlich Heizung stand das neue Coupé auf dem BMW Stand der IAA 1959 in Frankfurt. Daneben die auf der gleichen konstruktiven Grundlage aufgebaute viersitzige Limousine, die Anfang 1960 in Serie gehen sollte. Mit einem Kaufpreis von DM 4.760 war sie um knapp 600 DM billiger als das besser ausgestattete Coupé. Die Limousine unterschied sich durch einen deutlich geräumigeren Karosserieaufbau, der vier erwachsenen Personen ausreichend Platz bot. Im Gegensatz zum Coupé, das fast schon sportwagenähnliches Flair vermittelte, überzeugte die Limousine durch ihre praktischen Anlagen. Ebenfalls vom Turiner Karossier Giovanni Michelotti entworfen, hatte auch die Limousine im BMW Designbüro unter Wilhelm Hofmeister ihre endgültige Form erhalten. Durch die steilere Front- und Heckscheibe sowie die geänderte Dachpartie wirkte die Limousine bei sonst gleicher Karosserie deutlich größer als das schnittige Coupé. Bei einem Fahrzeuggewicht, das mit 640 kg lediglich 10 kg über dem des Coupés lag, konnte auch die Limousine gute Fahrleistungen bieten. Der Beschleunigungswert von 0 auf 100 km/h betrug rund 30 s, die Höchstgeschwindigkeit pendelte sich bei 120 km/h ein.

Kaum hatte die IAA ihre Pforten geschlossen, bilanzierte BMW Ende September: „Beide Neuschöpfungen fanden bei der Fachwelt und dem interessierten Publikum eine außerordentlich günstige und über alle optimistischen

Erwartungen hinausgehende Aufnahme. Ungewöhnlich hohe Abschlüsse konnten nicht nur im Inlandsgeschäft, sondern vor allem im Export getätigt werden.“ Der BMW 700 stand in direkter Konkurrenz zum anfangs preiswerteren VW Käfer und sprach vor allem Autofahrer an, die sich optisch von der Masse abheben wollten. Aufgrund der großen Nachfrage mussten die



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
Datum 03. Juni 2009
Thema Der BMW 700.
Seite 5

Käufer monatelange Lieferzeiten in Kauf nehmen. Bereits 1960 konnte BMW über 35.000 Einheiten absetzen und allein mit dem BMW 700 rund 58 Prozent des Gesamtumsatzes erwirtschaften.

Sportkarriere vorgezeichnet: BMW 700 Coupé.

Schon bald nach Produktionsbeginn im Juli 1959 zeigten sich die sportlichen Qualitäten des BMW 700 Coupés. Noch vor Jahresende starteten die ersten Coupés bei Wettbewerben, etwa der Rallye Sahara-Lapland. 1960 gewannen die schnellen Coupés Goldmedaillen und Titel, Hans Stuck sicherte sich im BMW 700 mit 60 Jahren noch einmal den Titel des deutschen Bergmeisters. Bei vielen Kunden entstand daraufhin der Wunsch nach einem stärkeren Motor. Im Sommer 1961 war es so weit: Auf dem Nürburgring wurde im August den Vertretern der Presse der BMW 700 Sport vorgeführt. Durch eine auf 9:1 erhöhte Verdichtung, eine schärfere Nockenwelle sowie eine Solex-Zweivergaseranlage leistete der Zweizylinder-Boxermotor nun 40 PS bei 5.700 U/min. Ein optionales Sportgetriebe und ein strafferes Fahrwerk mit härteren Stoßdämpfern sowie einem Drehstabilisator rundeten das sportliche Paket ab. Das reichte für einen Spurt aus dem Stand auf 100 km/h in knapp 20 s und eine Spitzengeschwindigkeit von 135 km/h. Der Kunde bezahlte für dieses Plus an Fahrfreude lediglich 550 DM extra. Vor allem auch im Motorsport wurde diese „heiße“ Variante des BMW 700 zur Legende der frühen 60er Jahre, unter Fans bekam er schnell den Spitznamen „der kleine Zornige“. Er lieferte sich spannende Duelle mit Konkurrenten von Steyr-Puch oder Abarth.

Renner mit Gitterrohrrahmen und Alukarosserie: BMW 700 RS.

Für den Werkseinsatz hatte BMW zeitgleich zwei ganz heiße Eisen geschmiedet: 1960 den 700 GT, aus dem ein Jahr später der BMW 700 RS entstand. „Wenn am 18. 6. 1961 ein neuer BMW Sportwagen, der BMW 700 RS, am Start zum Roßfeld-Bergrennen steht, so handelt es sich dabei um einen Versuch der Techniker von BMW, die Grenzen der Fahreigenschaften des BMW 700 in höheren Geschwindigkeitsbereichen zu erkunden“, hieß es in der Ankündigung. Dass es sich tatsächlich um nicht mehr als einen Versuch handelte, beweist die Tatsache, dass der BMW 700 RS bei seinem Debüt in der Klasse der Sportwagen bis 1.600 ccm mit den Porsche Spyder und Porsche RSK am Start stand. Der kleine Renner hatte einen Gitterrohrrahmen mit Aluminiumkarosserie, einen 70 PS starken Königswellen-Motor und wog weniger als 600 kg. Je nach Übersetzung rannte der kleine Flitzer zwischen 150 und 200 km/h schnell. Das reichte aus, um Walter Schneider 1961 den Titel des Deutschen Rundstreckenmeisters auf dem 700 RS zu sichern.

Noch auf Jahre hinaus erwiesen sich die sportlichen 700er in den verschiedenen Leistungsstufen mindestens als konkurrenzfähig, oft aber auch als überlegen. Am Ende der Karriere des Zweizylinder-Sportwagens hatte Tourenwagen-Star Hubert Hahne als erfolgreichster Fahrer die meisten Siege eingefahren. Und er diente dem damaligen Nachwuchs für erste Fahrversuche: Hans-Joachim Stuck erinnert sich: „Bereits im Alter von 9 Jahren durfte ich meinen Vater zu Fahrerlehrgängen von der Scuderia Hanseat am Nürburgring



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
Datum 03. Juni 2009
Thema Der BMW 700.
Seite 6

begleiten. Dort durfte ich schon selber mit einem BMW 700 fahren, da es sich um eine abgesperrte Strecke handelte.“

BMW baute das Erfolgsmodell rasch aus. Neben dem Grundmodell BMW 700 bot BMW ab Februar 1961 das Modell 700 Luxus an, das bei gleicher Technik besser ausgestattet war. Als exklusivstes Modell der 700er Baureihe erschien parallel das BMW 700 Cabriolet. Wie schon so oft in der BMW Geschichte hatte die Karosserieschmiede Baur in Stuttgart eine offene Variante angeregt und schließlich von BMW den Auftrag zur Konstruktion und Produktion erhalten. Die tragenden Elemente wurden bei Baur versteift und das Wagenheck neu gestaltet. Ein unkomplizierter Verdeckmechanismus machte das Offenfahren zum Vergnügen, zumal BMW serienmäßig den stärkeren Motor des BMW 700 Sport einbaute.

1962: Generationswechsel zu mehr Komfort.

Im Frühjahr 1962 erfolgte die tiefgreifendste Änderung. Die Limousine erhielt bei verlängertem Radstand eine um 32 cm gewachsene Karosserie, eine Maßnahme, die den Komfort deutlich erhöhte. Vermarktet wurde das neue Modell als BMW LS und BMW LS Luxus. Das Coupé erhielt erst ab Herbst 1964 diese Neuerung und lief im letzten Produktionsjahr als BMW LS Coupé vom Band.

Insgesamt fand der erfolgreiche Kleinwagen bis 1965 knapp 190.000 Kunden. In vielen Teilen der Welt: In Länder mit hohen Einfuhrzöllen für Automobile lieferte BMW an Montagebetriebe Teilesätze des BMW 700. Gebaut wurde der BMW 700 in dieser Form in Belgien, Italien, Argentinien und in wenigen Exemplaren in Israel. Er hatte seine Erwartungen mehr als erfüllt: Mit ihm hatte BMW einen Hoffnungsträger erhalten, der das Unternehmen durch die Krise von 1959 führte und den Durchbruch zur rentablen Großserienproduktion brachte.

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:
Manfred Grunert, Technologiekommunikation, Sprecher Historie und ConnectedDrive
Telefon: +49-89-382-27797, Fax: +49-89-382-23927

Internet: www.press.bmwgroup.com
E-mail: presse@bmw.de

