

BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
08. Juni 2009

Vor 70 Jahren: Doppelsieg der Kompressor BMW bei der Tourist Trophy.

München. „Wenn man mich nach dem eindrucksvollsten Erlebnis meiner motorsportlichen Laufbahn fragt, so schweifen meine Gedanken unwillkürlich zurück in das Jahr 1939, nach jener klassischen Insel in der Irischen See, auf der seit fast einem Jahrhundert das weltbekannte Tourist-Trophy-Rennen, die schwerste Konkurrenz, die der internationale Rennsport kennt, ausgetragen wird.“ 1948 erinnerte sich der Autor dieser Zeilen an seinen „schönsten Sieg“, der heute 70 Jahre zurückliegt und längst zur Legende wurde: Georg „Schorsch“ Meier auf seiner BMW Kompressormaschine war der erste Nicht-Brite, der die Senior Tourist Trophy gewann.

Dieser Triumph war der Höhepunkt einer langen Entwicklung. Die Kompressortechnik 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 Saugermotoren 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 Kompressorwerksmotorrädern, 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 komplett Neuentwicklungen.

1937/38: erfolgreich auf der Rundstrecke.

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 Sechstagefahrten 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-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

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 08. Juni 2009

Thema Vor 70 Jahren: Doppelsieg der Kompressor BMW bei der Tourist Trophy.

Seite 2

und beim Eilenriede-Rennen. Damit sicherte er sich die Europa- und die Deutsche Meisterschaft.

Doch das Jahr 1938 hatte auch schwarze Tage gehabt. Jene auf der Isle of Man. Drei Motorräder hatte BMW zur Senior TT auf die Isle of Man geschickt, neben Georg Meier gingen der Engländer Jock West und der Österreicher Karl Gall an den Start. Gall verunglückte im Training schwer, und Georg Meier fiel wegen eines Defekts an der Zündkerze bereits in der ersten Runde aus. Mit dem fünften Platz gelang Jock West immerhin noch ein Achtungserfolg für BMW. Er hatte sich damit sogar um einen Platz gegenüber seinem Vorjahresergebnis verbessert.

Jetzt erst recht: sorgfältige Rennvorbereitungen 1939.

„Das entmutigte uns aber keineswegs, im darauffolgenden Jahre mit dem gleichen Werksteam erneut an diesem schwierigen Rennen teilzunehmen“, notierte Meier. „Begleitet von dem kleinen Kreis der Rennabteilung waren wir rechtzeitig in Douglas eingetroffen; da das offizielle Training vierzehn Tage vor Rennbeginn einsetzte. Schon in aller Frühe, im Zwielicht des anbrechenden Tages, jagte man über die Strecke des etwa 60 Kilometer langen, wechselvollen Inselkurses, der, von dem Nimbus umwoben, nur ein Brite könnte dort siegen, wie kaum ein anderer höchste Konzentration vom Fahrer verlangt. Abgesehen von den Teilnehmern, einigen wenigen Funktionären und den unermüdlichen Mechanikern und Helfern war die Strecke völlig menschenleer – noch ohne die anfeuernden Zuschauer.“

Doch die Kompressormaschinen aus Deutschland wurden genauestens beobachtet. Schließlich waren die BMW RS 500 des Typs 255 nicht zu unterschätzen: Aus 492 ccm Hubraum entwickelten sie dank der mechanischen Aufladung 60 PS bei 7.000 U/min. Um diese hohen Drehzahlen in den Griff zu bekommen, führten Königswellen in die beiden Zylinderköpfe, wo je zwei obenliegende Nockenwellen den Gaswechsel steuerten. Dank des niedrigen Gewichts von 138 kg rannte die Kompressor BMW über 220 km/h schnell, wenn sich der Fahrer tief duckte. In der TT-Zeitschrift erschienen nur Stunden nach dem Training bereits exakte Analysen der drei Fahrer und ihrer gemessenen Geschwindigkeiten.

Schwerer Rückschlag: Karl Gall verunglückt tödlich.

Für Karl Gall endete die TT 1939 tragisch, bevor sie gestartet wurde. Er stürzte am 2. Juni 1939 erneut schwer im Training beim Sprung über die Ballaugh Bridge. Dabei erlitt er diesmal so schwere Verletzungen, dass er elf Tage darauf starb. Die Tourist Trophy hatte einmal mehr ihre Rolle als härtestes Straßenrennen der Welt bewiesen.

Dennoch entschloss sich BMW, an dem Rennen teilzunehmen. „Mit großer psychischer Belastung ging ich am Renntag an den Start, der einzeln mit 30 Sekunden Abstand erfolgte“, erinnerte sich Georg Meier an den



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information

Datum 08. Juni 2009

Thema Vor 70 Jahren: Doppelsieg der Kompressor BMW bei der Tourist Trophy.

Seite 3

16. Juni 1939. Dennoch fuhr Meier wie entfesselt. Bereits in der ersten Runde stellte er eine neue Rekordzeit auf und hatte sich auf Platz eins vor seine 42 Konkurrenten geschoben. In Runde zwei packte er noch mal einen Rundenrekord drauf und verbesserte seine eigene Bestzeit erneut: „Ohne wesentliche Zwischenfälle durchfuhr ich die sieben Runden, erhielt in jeder Runde günstige Positionszeichen von der Boxe, war also über den Stand der Dinge genau im Bilde. Das zweimalige Tanken mit einem Aufenthalt von etwa je 17 Sekunden, wobei die Brille gewechselt und schnell ein erfrischender Trunk genommen wurde, klappte gut. Und dann, endlich, nach 2 Stunden 57 Minuten kam der Mann mit der schwarzweiß-karierten Flagge, um mich als Sieger abzuwinken! Ich hätte meine treue Maschine mit den weißblauen Farben am Tank, die abgesehen von den vielen, vielen Fliegen am Windschutz, ohne Ölspuren oder irgendein Zeichen des überstandenen schweren Rennens wie neu aus dem Laden blinkte, am liebsten streicheln mögen.“ Seine Durchschnittsgeschwindigkeit betrug exakt 143,723 km/h und sorgte für eine Sensation. Mit rund zwei Minuten Rückstand donnerte Jock West mit seiner Kompressor maschine ins Ziel und machte den Doppelsieg für BMW perfekt: Über eine halbe Minute trennte ihn vom Drittplatzierten F. L. Frith auf einer Norton.

Geschlagen nur vom Reglement.

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 Kompressormotorrädern 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 Kompressormotorrädern 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 Kompressormotorräder auf Saugerbetrieb umgebaut.

Die Weiterentwicklungen und Umbauten der Nachkriegszeit führten dazu, dass von den wenigen noch existierenden Werksrennmaschinen nahezu keine mehr den Vorkriegszustand haben. So weist auch die seit Jahren im BMW Museum ausgestellte Maschine die Modifikationen der letzten Einsätze auf. Die 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. Er hatte die BMW Anfang der 80er Jahre in zerlegtem Zustand gekauft und mit großem Sinn für Originalität behutsam



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
Datum 08. Juni 2009
Thema Vor 70 Jahren: Doppelsieg der Kompressor BMW bei der Tourist Trophy.
Seite 4

restauriert. Mittlerweile ist diese Maschine an ihren Ursprungsort zurückgekehrt und wird regelmäßig bei historischen Veranstaltungen gefahren.

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

