



Presse-Information  
12. Mai 2011

## 75 Jahre BMW 328.

Kaum ein Fahrzeug besitzt auch 75 Jahre nach seiner Premiere noch eine so große Faszination wie der BMW 328. Der von 1936 bis 1940 gebaute BMW 328 ist ein Meilenstein der Automobilgeschichte und gilt als der erfolgreichste Sportwagen der dreißiger Jahre. Agilität, Beschleunigungsvermögen, Zuverlässigkeit und ein geringes Gewicht - die Konstrukteure des BMW 328 hatten sich bei der Entwicklung auf das Wesentliche konzentriert und leiteten damit eine neue Ära ein. Denn zu einer Zeit, in der leistungsstarke Kompressor-Boliden das Renngeschehen beherrschten, war der insgesamt nur 780 Kilogramm schwere und in der Serienversion gerade einmal 80 PS starke BMW 328 Roadster eine Sensation. Und schon bei seinem Debüt auf dem Nürburgring am 14. Juni 1936 deklassierte der neue Roadster die kraftstrotzende Kompressorkonkurrenz.

Der Erfolg des BMW 328 lag in der Summe seiner konstruktiven Parameter: Konsequenter Leichtbau, ideale Gewichtsverteilung, aerodynamische Linienführung, optimale Motorisierung und eine perfekte Straßenlage durch das sorgfältig abgestimmtes Fahrwerk. Damit legte er den Grundstein für ein neues Fahrzeugverständnis, bei dem Leistung erst in Verbindung mit der optimalen Abstimmung aller Parameter und maximaler Effizienz zum Erfolg führt. Mit diesen Eigenschaften verkörperte der BMW 328 bereits damals, wofür die Marke BMW auch heute noch steht: Dynamik, Ästhetik und ein hoher Grad an Innovation.

Zunächst ab Mitte 1936 nur im Renneinsatz, begann die Serienfertigung des BMW 328 im Frühjahr 1937. Der Hochleistungssportwagen blieb jedoch nicht nur den Werksfahrern vorbehalten, denn er eignete sich neben dem Renneinsatz ebenso gut für den Alltagsbetrieb. So konnten auch Privatkunden in den Genuss des unverfälschten Roadster-Fahrgefühls aus leistungsstarker Motorisierung und perfekter Straßenlage kommen. Auf der Straße zählte er dann mit seiner Spitzengeschwindigkeit von 155 km/h zu den Schnellsten. Mit nur 464 produzierten Exemplaren gehört der BMW 328 heute zu den meistgesuchten Liebhaberstücken auf dem Sammlermarkt. Seine Faszination: Das zeitlos schöne Design eines offenen Zweisitzers, eine noch immer überzeugende Technik sowie



Presse-Information

Datum 12. Mai 2011

Thema 75 Jahre BMW 328

Seite 2

die ihn umgebende Aura zahlloser Rennerfolge. Schließlich zählt der BMW 328 nicht nur zu den schönsten Sportwagen der Vorkriegszeit, er war in den 30er Jahren auch der erfolgreichste Sportwagen auf den Rennstrecken Europas.

## **Die Premiere des BMW 328.**

Die Geschichte des BMW 328 beginnt mit einem fulminanten Auftakt. Nicht bei einer Automobilausstellung feiert man seine Premiere, sondern bei einem Automobilrennen darf die Öffentlichkeit den BMW 328 zum ersten Mal bestaunen. Als Premierenort wählt man das Eifelrennen auf dem Nürburgring, als Termin den 14. Juni 1936. Zuvor bewahrt man absolutes Stillschweigen. Nur einige Ein- geweihte erfahren Ende 1935 aus einem kleinen Prospekt von der Existenz eines neuen 2-Liter Sportwagens, der die Bezeichnung Typ 328 tragen soll. Die Beschreibung bleibt jedoch zurückhaltend, es gibt weder Leistungs- noch Geschwindigkeitsangaben. Auch eine Ankündigung der Fahrzeugpremiere in der Presse gab es nicht. Der Roadster, dessen Erscheinen die Welt des Sportwagens innerhalb von knapp zwei Jahren revolutionieren soll, erscheint fast beiläufig, ohne Trommelwirbel, ohne feierliche Präsentation. Er überzeugt allein mit seinen Eigenschaften.

## **Anspannung am Vorabend.**

Samstag, 13. Juni 1936, der Vortag der Premiere des BMW 328. Ein geschäftiger Tag auf dem Nürburgring klingt aus, doch die Stimmung ist angespannt: Die Wettervorhersage für den kommenden Tag ist schlecht. Doch Ernst Jakob Henne, der Mann mit der charakteristischen Adlernase, reagiert gelassen: „Das sind wir am Ring ja gewöhnt. Ein Sonntag ohne Regen ist kein richtiger Eifelsonntag.“ Er wird den neuen Wagen fahren, hatte er doch in den Jahren zuvor bereits mit zahlreichen Weltrekorden auf BMW Motorrädern für Schlagzeilen gesorgt. Im Training lief sein Wagen wie ein Uhrwerk; nichts anderes erwartet er für morgigen Tag.

Die verantwortlichen Ingenieure Rudolf Schleicher und Fritz Fiedler versuchen, ihre Nervosität nicht zu zeigen, doch es gelingt ihnen kaum. Die Anspannung ist



Presse-Information

Datum 12. Mai 2011

Thema 75 Jahre BMW 328

Seite 3

durchaus berechtigt: Für den morgigen Sonntag steht schließlich die Premiere ihres neuen sportlichen Zweisitzers auf dem Programm, und zwar im Starterfeld eines der wichtigsten Rennens des Jahres.

### **Die Premiere beeindruckt.**

Sonntag, 14. Juni 1936, der Tag der Premiere. 34 Fahrzeuge sind in der Sportwagenkategorie des Eifelrennens gemeldet, sieben davon starten in der Klasse der 2-Liter-Wagen, darunter fünf BMW. Vier davon gehören zum Typ 319/1, von denen sich Ernst Jakob Hennes schneeweisser Roadster jedoch auffällig unterscheidet: die Karosserie besitzt sehr viel fließendere Formen, eine gewölbte Bugpartie mit zwei schlanken, nierenförmigen Lufteinlässen, ähnlich denen, die der im Frühjahr auf der Automobilausstellung in Berlin gezeigte BMW 326 aufwies, in die Kotflügel integrierte Scheinwerfer, eine niedrige, schräggestellte Windschutzscheibe und ein bauchiges Rundheck. Was man nicht sehen, wohl aber den Rundenzeiten im Training durchaus entnehmen kann: Unter der mit zwei Lederriemen gesicherten Motorhaube scheint auch ein neuer Motor zu arbeiten, dem Klang nach ein Sechszylinder, vielleicht 80 oder auch 90 PS stark.

Wie angekündigt, schlägt das schöne Wetter des Trainingstages am Sonntag in Regen und Nebel um. Dennoch finden 250.000 Begeisterte den Weg zur Rennstrecke und werden Zeuge des aufregendsten Rennens der Saison: Der neue BMW 328 schlägt die teils deutlich leistungsstärkere Konkurrenz um Längen und bricht außerdem den bisherigen Rundenrekord für Sportwagen auf dem Nürburgring. „Wer echten, großen Rennsport sehen wollte, mußte das Eifelrennen auf dem Nürburgring besuchen“, schreibt die Tagespresse. „Einer der eindrucksvollsten Erfolge des Tages war der Sieg des Weltrekord-Motorradmannes Ernst Jakob Henne in der Klasse der kompressorlosen Sportwagen bis zwei Liter - er durfte sogar die schnellste Zeit aller Sportwagen für sich verbuchen!“. „Unheimliches holte Henne aus seinem neuen 2-liter“, staunt auch die Motorwelt. Und: „Welch prachtvolle Beschleunigung! (...) der Sportwagen ist schneller



Presse-Information  
Datum 12. Mai 2011  
Thema 75 Jahre BMW 328  
Seite 4

als die gesamte Kompressor-Konkurrenz! Weit überlegen geht Henne als Sieger durchs Ziel.“

Hennes Traumrunden und mit ihm die Premiere des BMW 328 gehen in die Geschichte des Nürburgrings ein. Und nicht nur das: Der Sieg mit dem von ihm pilotierten Wagen, dessen interne Bezeichnung „Baumuster 328“ in keinem der mit so viel Begeisterung verfassten Rennberichte auftaucht, ist gleichzeitig der Beginn eines Mythos, der die Buchstaben BMW bis heute zum Synonym für sportliches Engagement machen soll.

## **Der Erfolg hält an.**

Gleich bei seiner Premiere auf dem Nürburgring gewinnt der BMW 328 sein erstes Rennen. Mehr als 200 weitere sollen bis in die 50er-Jahre hinein folgen – ein für Fahrzeuge dieser Klasse bis dahin einzigartiger Erfolg. Kaum ein anderes Modell hat die Motorsportgeschichte des Unternehmens so nachhaltig geprägt wie der BMW 328 mit seinem 2,0 Liter-Reihensechszylinder-Motor.

Nach dem Erfolg auf dem Nürburgring macht sich BMW nun mit drei BMW 328 Prototypen an die Eroberung der Rennstrecken. Das allseits positive Echo auf den ersten Sieg des neuen BMW Sportwagens auf dem Nürburgring hat hohe Erwartungen geweckt. Nach anfänglichen Problemen unter Dauerlast auf dem Hochgeschwindigkeitskurs von Montlhéry beim Großen Preis von Frankreich, folgen bald weitere Bestzeiten und Siege. Bereits im August ist der englische BMW Importeur H. J. Aldington beim Schleißheimer Dreiecksrennen in einem BMW 328 der Schnellste. Auch ist es Aldington, der die BMW Verantwortlichen zu einem weiteren Auslandseinsatz drängt: Bei der Tourist Trophy in Irland treten die drei Prototypen als grün-lackierte Frazer-Nash-BMW an und triumphieren auf den drei ersten Plätzen.

Doch stets sind es die drei Vorserien-Wagen, die die ersten Rennerfolge feiern und mit wechselnden Fahrern in den Monaten nach der Premiere für erste Plätze sorgen. Private Kunden müssen noch große Geduld aufbringen, bis sie den BMW 328 erwerben können, denn die Produktion kommt nur zögerlich in Gang.



Presse-Information

Datum 12. Mai 2011

Thema 75 Jahre BMW 328

Seite 5

Erst ab Ende April 1937 können die ersten Auslieferungen erfolgen. So dauert es seit Hennes Debüt genau ein Jahr, bis die privaten Besitzer eines BMW 328 die Chance erhalten, diesen auch im Renneinsatz zu testen. Als schließlich die ersten Kunden ihre lang ersehnten BMW 328 in Empfang nehmen, lässt sich der Verlauf der Rennsaison voraussehen. So stehen beispielsweise beim Eifelrennen 1937 schon neun BMW 328 am Start, die den Sieg unter sich ausmachen. In den folgenden Jahren gibt es nur wenige zögerliche Versuche, mit anderen Fahrzeugen gegen die schnellen BMW anzutreten.

Auch aus den entfernteren Winkeln ganz Europas kommen Siegesmeldungen nach München. Es sind aber nicht nur die Klassensiege, die der Wagen so mühelos erringt, auch gegen weit stärkere Konkurrenz kann er sich behaupten. Und so verbucht der kleine 2-Liter Sportwagen viele Gesamtsiege gegen einstmals überlegene Gegner auf seinem Konto. Der Wettbewerb mit Sportwagen erfährt eine neue Definition, denn die 2-Liter-Klasse hat mit dem BMW 328 einen starken Herausforderer erhalten.

### **Die Entwicklung des BMW 328.**

Als in den frühen 1930er Jahren die Grundlagen für den Bau des BMW 328 geschaffen werden, ahnen seine Väter Rudolf Schleicher und Fritz Fiedler noch nicht, welche Bedeutung der Sportzweisitzer einmal erlangen soll: Dieser Roadsster mit seinem leistungsstarken Zweiliter-Sechszylindermotor gilt noch Jahrzehnte später als der schönste und zugleich erfolgreichste Sportwagen seiner Zeit. Die Konstrukteure Schleicher und Fiedler sind die Idealbesetzung für dieses Projekt. Beide verfügen neben tiefen Kenntnissen in vielen Bereichen des Automobilbaus über langjährige Erfahrung, Ideenreichtum und vor allem Ehrgeiz. Sie ergänzen sich optimal: Während Schleicher vor allem Motorenexperte ist, besitzt Fiedler besondere Expertise in der Fahrzeugkonstruktion.

Mit dem BMW 328 entwickeln sie einen kultivierten Sportwagen, dessen Qualitäten eine der Grundlagen für weiterführende Entwicklungen in den nachfolgenden Jahrzehnten darstellen wird. Die erfolgreichen ersten Renneinsätze werden



Presse-Information

Datum 12. Mai 2011

Thema 75 Jahre BMW 328

Seite 6

von Versuchsträgern bestritten, die unter einfachsten Bedingungen entwickelt werden. Vollzieht sich die Entstehung eines neuen Automodells heute in einem millionenschweren, mehrjährigen Prozess, in dem Hunderte von Ingenieuren und Designern, die unter den Auflagen strengster Geheimhaltung in den Entwicklungszentren und Designstudios arbeiten, entwickelt man den BMW 328 in kürzester Zeit, unter geringstem materiellen und personellen Aufwand. Als Rudolf Schleicher und Fritz Fiedler den BMW 328 schaffen, gibt es bei BMW weder eine Marktforschung, eine Designabteilung noch einen Windkanal, geschweige denn elektronische Hilfsmittel, wie sie heute üblich sind. Die Konstrukteure stehen am Reißbrett oder in der Versuchswerkstatt und lassen ihre Ideen durch ihre Hände Gestalt annehmen. Dass ein derart erfolgreiches Fahrzeug unter diesen Rahmenbedingungen entstehen konnte, zeigt eindrucksvoll die hohe Leistung der Konstrukteure: Der BMW 328 ist ein Meisterstück der Ingenieurskunst. Das Besondere des BMW 328 liegt in der Harmonie des Gesamtkonzepts. Der Sportwagen ist zu seiner Zeit weder über die Maßen innovativ, noch besonders leistungsstark – aber in Kombination summieren sich die einzelnen Komponenten Antrieb, Karosserie und Fahrwerk zu einem überlegenen Gesamtkonzept, das bis heute durch seine Stimmigkeit überzeugt.

### **Der Antrieb – Gutes noch besser machen.**

Der BMW 328 entsteht zwar auf der Grundlage des BMW 319/1, doch nicht nur äußerlich unterscheidet sich der BMW 328 von ihm erheblich. Auch die Summe der technischen Eigenschaften des neuen Sportwagens lassen den BMW 319/1 im direkten Vergleich „alt aussehen“. Da die Mittel für eine völlige Neukonstruktion fehlen, wird der 50 PS starke Motor vom BMW 326 übernommen und modifiziert. Der Zweiliter-Graugussblock erhält einen neuen Zylinderkopf aus einer Aluminiumlegierung mit V-förmig angeordneten Ventilen. Die Ventilsteuerung erfolgt von der seitlichen Nockenwelle aus über Umlenkhebel auf der Ansaugseite und quer liegende Stoßstangen. Mit dieser wirkungsvollen Modifizierung erzielt der Motor nun 80 PS bei 4500 Umdrehungen..



Presse-Information  
Datum 12. Mai 2011  
Thema 75 Jahre BMW 328  
Seite 7

## **Erkenntnisse aus dem Rennsport für die Serie.**

Schon nach den ersten Einsätzen der drei BMW 328 Prototypen auf der Rennstrecke wird den Konstrukteuren Fiedler und Schleicher klar, dass sowohl für die Serie als auch für die Verwendung im Renngeschehen weitere Entwicklungsarbeiten notwendig sein werden. Zunächst versuchen sie, die Schwachstellen, die sich beim Hochgeschwindigkeitsrennen in Montlhéry nachhaltig bemerkbar gemacht haben, auszumerzen. Gleichzeitig richten sie eine Rennabteilung für den professionellen Wettbewerbseinsatz des BMW 328 ein. Diese Abteilung sorgt außerdem dafür, dass die im Rennen gewonnenen Erkenntnisse in die Serienentwicklung und in die Produktion auch über den BMW 328 hinaus miteinfließen.

Aufgrund der in den Rennen gewonnenen Erkenntnisse erhält der Serien-BMW 328 beispielsweise verstärkte Getriebe und Hinterachsen. Außerdem baut man dem 1940 zur Mille Miglia eingesetzten Rennmotoren verstärkte Kurbelwellen ein, die neun Gegengewichte aufweisen, darunter ein verstärktes Mittelgewicht, das die Gefahr des Durchbiegens eliminiert. Mit diesen Wellen und etlichen weiteren Maßnahmen, vor allem im Bereich der Ventilsteuerung, gelingt es, die Rennmotoren bis 6000 pro Minute drehzahlfest zu machen. Damit liegen die auf dem Prüfstand ermittelten Leistungen bei 136 PS. Auch von diesen Erkenntnissen profitiert die Serie: Die Erfahrungen mit den Rennkurbelwellen schlagen sich zum Beispiel in der Motorenentwicklung für den ersten BMW der Nachkriegszeit, den Typ 501, nieder - dessen Kurbelwelle ebenfalls neun Gegengewichte bekommt.

## **Karosserie - Leichtbau als Konstruktionsprinzip.**

Doch nicht nur der modifizierte Antrieb setzt überzeugende Akzente, der BMW 328 besitzt zudem eine Straßenlage, die zu seiner Zeit als einzigartig gilt. Die hervorragenden Eigenschaften des BMW 328, die mit ihm zu erzielenden hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten und sein hervorragendes Handling resultieren aus einem Konstruktionsprinzip, das mit dem Modell 303 eingeführt



Presse-Information

Datum 12. Mai 2011

Thema 75 Jahre BMW 328

Seite 8

worden war: dem Leichtbau. Seit Beginn der 1930er Jahre prägt BMW diesen Begriff wie kaum ein anderer Automobilhersteller. Das innovative Konstruktionsprinzip beruht einerseits auf der Verwendung von Materialien mit möglichst geringem spezifischem Gewicht, wo immer dies konstruktionsbedingt möglich ist. Zum anderen wenden die Konstrukteure hier modernste Erkenntnisse aus dem Chassis- und Karosseriebau an, die von konventionellen Mustern abweichen.

Einen bedeutenden Beitrag zum niedrigen Fahrzeuggewicht des BMW 328 von nur 780 Kilogramm leistet der von BMW patentierte Rohrrahmen, eine Entwicklung des Ingenieurs Fritz Fiedler. Dieser Rahmen besteht aus zwei Längsrohren runden Querschnitts, die bei den Hinterrädern beginnend nach vorne A-förmig auf die Breite des Motors zusammen laufen und durch rechteckige Profile verbunden sind. Der leichte und stabile Rahmen nimmt die Vorderradaufhängung mit unteren Querlenkern und einer oberen Querfeder auf, die starre Hinterachse verfügt über halbelliptische Längsblattfedern.

Nach hinten, zu den Stellen geringerer Biegemomente hin, verjüngen sich die Rohrquerschnitte. Dies hat zum einen ein erheblich geringeres Gewicht zur Folge. Darüber hinaus führt die besondere Form der Rohre zu einer besseren Biege- und Torsionssteifigkeit, und damit zu einem besseren und direkteren Fahrverhalten. Damit weist ein Chassis mit Rohrrahmen gegenüber den damals üblichen schweren U-Profilrahmen enorme Vorteile auf.

Viele Automobilisten sind damals jedoch der Ansicht, ein schwerer Wagen sei sicherer und auch besser zu beherrschen als ein leichter. Immer wieder heißt es, dass das Fahrzeug nur bei einem hohen Gewicht „wie ein Brett auf der Fahrbahn“ liege, also eine gute Straßenlage besitzt. BMW Fachleute weisen jedoch darauf hin, dass die Straßenlage in direktem Zusammenhang mit der Fliehkraft stehe, und die sei massenabhängig: Je größer die Masse, desto größer die Flieh- oder auch Zentrifugalkraft. Zudem beeinflussen größere Massenkräfte auch alle anderen federnden und drehenden Teile des Wagens. Ein größeres Eigengewicht erfordert eine wesentlich höhere Leistung zum Fortbewegen der



Presse-Information  
Datum 12. Mai 2011  
Thema 75 Jahre BMW 328  
Seite 9

Totlast, außerdem beansprucht das hohe Eigengewicht die Triebwerksteile deutlich stärker. Ein geringes Gewicht bietet daher gleich mehrere Vorteile. Folglich hält BMW am Prinzip des Leichtbaus fest und überträgt mit dem BMW 328 die Prinzipien dieses bis heute gültigen Konstruktionsprinzips konsequent in die Serienfertigung seiner Automobile.

### **Serienanlauf.**

1936 nur als Rennsportfahrzeug eingesetzt, beginnt ein Jahr später die Serienfertigung des BMW 328. Der Sportwagen sei aber nicht nur ein Fahrzeug für Wettbewerbsveranstaltungen, sondern ein leistungsstarkes Gebrauchsfahrzeug für Reise und Sport, heißt es in der Werbung. Eine Werbe- und Pressearbeit in der Art, wie man sie heute zugunsten eines Sportwagens für Straße und Reise leisten würde, gab es für den BMW 328 jedoch nicht. Im Frühjahr 1938 liefern die Bayerischen Motoren bereits den zweihundertsten BMW 328 aus. Insgesamt werden bis ins Jahr 1940 jedoch nur 464 Exemplare des heute begehrten Klassikers produziert.

Die Anlaufkosten für den BMW 328 beliefen sich auf insgesamt 445.000 Mark. Das war eine verhältnismäßig bescheidene Summe, beliefen sich die Kosten für die Entstehung des BMW 320 beispielsweise auf 1,4 Millionen, bei der BMW 326 Limousine sogar auf 2,3 Millionen Mark.

### **Ausstattung.**

Um sich in einen BMW 328 zu setzen, muss man zunächst hinein greifen, denn die Türen besitzen außen keine Griffe - man öffnet sie von innen. Nimmt man dann auf dem Fahrersitz Platz erblickt man das gut ablesbare Instrumentarium: links der Drehzahlmesser, rechts daneben sitzt ein bis 180 km/h reichender Tachometer gleichen Durchmessers. Zudem informieren drei kleinere Instrumente über den Tankinhalt, Öldruck und die Wassertemperatur. Die üblichen Knöpfe und Schalter für die Anlasserbetätigung, das Licht, den Choke und den Winker vervollständigen das Armaturenbrett. Zur Serienausstattung gehören außerdem ein Handschuhfach mit Deckel, Taschen in den Türen und ein umfangreiches



Presse-Information  
Datum 12. Mai 2011  
Thema 75 Jahre BMW 328  
Seite 10

Bordwerkzeug. In der Mitte des schwarzen, dreispeichigen Lenkrades sitzt sich der Knopf für die beiden hinter dem Gitter der Doppelniere montierten Boschhörner. Für den Fall einer leergefahrenen Batterie weist die Kühlerhaube unterhalb des Doppelnieren-Grills ein Loch für die Andrehkurbel auf – damals eine Selbstverständlichkeit. Das Reserverad ruht in einer Mulde auf dem Heck.

Lediglich die ersten drei Prototypen hatten keine Türen, ebensowenig eine Halterung oder eine Mulde für das Ersatzrad auf dem Heck. Die Windschutzscheibe ist bei ihnen niedrig und einteilig. In der späteren Serienversion dagegen besteht sie aus zwei V-förmig angewinkelten Hälften, die einzeln umlegbar sind und je einen Scheibenwischer aufweisen. Zudem verfügt der BMW 328 in der Serie über patentierte Zentralverschluß-Scheibenräder von Kronprinz mit Reifen der Dimension 5.25x16. Dahinter sorgt eine hydraulische Bremsanlage mit Trommeln von 280 mm Durchmesser für zeitgemäße Verzögerungswerte.

Als besonders sportliches Merkmal ziehen zwei Lederriemen über die Motorhaube. Diese Riemen aus hellbraunem Rindsleder und mit einem Bügelverschluß befestigt stellen ebenso wie die klassische Doppelniere des Kühlergrills ein wichtiges Stilelement des BMW 328 dar.

### **Die Abteilung „Künstlerische Gestaltung“.**

Neben der Technik weiß auch das Äußere des BMW 328 zu überzeugen, gilt er auch heute noch als einer der schönsten Sportwagen der 1930er Jahre. Das kommt nicht von ungefähr, denn neben den technischen Aspekten der Fahrzeugentwicklung trägt man bei BMW seit den dreißiger Jahren auch der ästhetischen Komponente in besonderem Maße Rechnung. 1934 hatte man die gesamte Fahrzeugentwicklung unter Fritz Fiedler in Eisenach angesiedelt. Dort besteht sie zunächst aus nur zwanzig Mitarbeitern, doch schnell vergrößert sich die Abteilung. Zur Verstärkung des Teams kommt am 1. Oktober 1936 Wilhelm Kaiser als Karosseriefachmann nach Eisenach. Zu seinen Aufgaben gehört die Erstellung von Aufbauzeichnungen für den 328. Ausgehend von den in Handarbeit erstellten Prototypen entwirft er eine Karosserieform, die sich einerseits der



Presse-Information  
Datum 12. Mai 2011  
Thema 75 Jahre BMW 328  
Seite 11

weichen und fließenden Stilelemente des neuen 326 bedient und zudem mit relativ einfachen Mitteln aus vorgepressten Teilen zu montieren ist. Form und Funktion finden so im BMW 328 harmonisch zusammen.

Der BMW 328 ist wie eine Initialzündung. Mit der 1937 erfolgten Verlegung der Wagenentwicklung nach München übernimmt Kaiser das Karosserie-Entwicklungs- und Konstruktionsbüro in München-Milbertshofen. Schon bald zeigt sich, dass diese Abteilung für künftige Aufgaben zu schwach besetzt ist und so gründet man am 1. September 1938 die neue Abteilung „Künstlerische Gestaltung“, die Fritz Fiedler direkt untersteht. In München entsteht damit ein modernes Designstudio, in welchem man nach amerikanischen Vorbildern mit Plastilinmodellen arbeitet. Hier nehmen die Ideen der Konstrukteure Gestalt an, die Entwürfe werden wie auch heute Lebensgröße sichtbar gemacht und so lange verfeinert bis ein emotionales Kunstwerk entstanden ist.

Das „Designteam“ ist in den nachfolgenden zweieinhalb Jahren außerdem für die Konzeption aller geplanten und in der Entwicklung befindlichen Wagenbaumuster verantwortlich, etwa für die Modelle 330, 335, 332, die Mille-Miglia-Roadster und die Kamm-Rennlimousine.

## **Stärker, schneller, leichter – die verschiedenen Rennkarosserieformen des BMW 328.**

Seit seinem Debut beim Eifelrennen 1936 erobert der BMW 328 in kürzester Zeit die Rennstrecken Europas. Für die Ingenieure in München ist dies jedoch kein Grund, sich auszuruhen. Mit Hochdruck arbeitet man an der Erhöhung der Motorleistung von ursprünglich 80 PS. Bei den Wettbewerbsmotoren erreicht man schließlich ca. 110 PS, eine nennenswerte Steigerung ist jedoch nicht mehr zu erwarten. Auch das Gewicht des serienmäßig ohnehin leichten Wagens lässt sich kaum noch verringern. Eine höhere Geschwindigkeit scheint zu diesem Zeitpunkt nur noch durch eine Verringerung des Luftwiderstandes möglich. Die rundliche Form des BMW 328 mit den akzentuierten Kotflügeln ist zwar in konstruktiver wie gestalterischer Hinsicht ein Meisterstück, strömungstechnisch



Presse-Information  
Datum 12. Mai 2011  
Thema 75 Jahre BMW 328  
Seite 12

jedoch noch nicht ideal. Die BMW Techniker wollen deshalb eine völlig neue Karosserie entwerfen, die den aktuellen Erkenntnissen der Aerodynamik-Forschung Rechnung tragen soll.

### **BMW 328 Touring Coupé.**

Schon 1938 hatte die Konkurrenz bei den Rennen in Le Mans und bei der Mille Miglia gezeigt, dass schwächer motorisierte Fahrzeuge durch leichte, windschlüpfrige Aufbauten enorm hohe Geschwindigkeiten erzielen können. Da offene Wagen aerodynamisch weniger effektiv sind als geschlossene, entscheidet man sich nun auch bei BMW Ende 1938 für den Bau einer geschlossenen Rennlimousine auf Basis des BMW 328 Roadster. Erste Versuche bringen nicht den gewünschten Erfolg und gleichzeitig wird der Zeitdruck immer größer, denn italienische und deutsche Sportbehörden hatten sich im gleichen Jahr darauf verständigt, auf den Autobahnen zwischen Berlin und Rom ein Rennen auszutragen. BMW gilt dabei als gesetzter Teilnehmer. Zwar wird das Rennen immer wieder verschoben, aber auch später, bei der Mille Miglia und in Le Mans, soll BMW die deutschen Farben würdig vertreten. Die Rennsportabteilung wendet sich deshalb an die italienischen Karosseriebauer bei der Mailänder „Carrozzeria Touring“, ob ein Stromlinienwagen zum Saisonstart 1939 fertig sein könne. Die Mailänder willigen sofort ein, hatten sie doch schon für Alfa Romeo ein ähnliches Projekt umgesetzt. Zum ersten Mal geht das Coupé auf BMW 328 Basis mit Prinz Max zu Schaumburg-Lippe, dem damaligen Führer der NSKK-Mannschaft (Nationalsozialistisches Kraftfahrer-Korps), in Le Mans 1939 an den Start. Das nur 780 kg leichte „Superleggera-Coupé“ gewinnt die Zweiliterklasse überlegen mit einem Schnitt von über 130 km/h. Dies bedeutet trotz deutlich höher motorisierter Konkurrenz sogar Platz fünf im Gesamtklassement und lässt für die Mille Miglia im Jahr 1940 hoffen. Die BMW Automobile sind auf dem besten Weg, den im Motorsport so erfolgreichen Motorrädern nachzueifern. 1940 entstehen daraufhin gleich mehrere neue BMW 328 für den Renneinsatz, drei Roadster und erstmals auch eine eigene geschlossene Rennlimousine, das so genannte Kamm-Coupé.



Presse-Information  
Datum 12. Mai 2011  
Thema 75 Jahre BMW 328  
Seite 13

### **BMW 328 Kamm-Coupé.**

Der Erfolg des Touring Coupé spornt die Münchener Konstrukteure an, eine eigene geschlossene Version des BMW 328 zu fertigen. In der neu geschaffenen Abteilung „Künstlerische Gestaltung“ unter der Leitung von Wilhelm Meyerhuber entwirft man eine neue Stromlinienkarosserie. Der völlig neu konstruierte Gitterrohrrahmen ist aus Elektron (Magnesium) gefertigt und wiegt nur 30 Kilogramm, eine Außenhaut aus Aluminium sorgt für die strömungsgünstige Hülle. Dabei werden die von Professor Wunibald Kamm im Windkanal erprobten Vorgaben konsequent umgesetzt. So liegt der Cw-Wert mit ca. 0,25 (gemessen an einem Modell) deutlich unter dem des Touring-Coupés mit ca. 0,35.

Auf der Autobahn zwischen München und Salzburg kann das „Kamm-Coupé“ zum ersten Mal sein Leistungsvermögen unter Beweis stellen. Mit über 230 km/h ist es der bis dahin schnellste BMW. Durch den Kriegsausbruch bleibt aber zunächst völlig offen, ob er jemals die Chance bekommt, seine Stärken auch zu zeigen. Schließlich kommt das Kamm-Coupé 1940 bei der Mille Miglia zum Einsatz.

In den Wirren der frühen Nachkriegszeit, verliert sich jedoch zunächst die Spur des Wagens, später erfährt man, dass er verschrottet wurde. 2010 lässt BMW Classic ihn jedoch neu aufbauen und erweckt damit nicht nur einen wichtigen Meilenstein in der Motorsportgeschichte, sondern auch in der Geschichte der Fahrzeugaerodynamik wieder zum Leben.

### **Die BMW 328 Mille Miglia Roadster.**

Für die Mille Miglia im Frühjahr 1940 sollen jedoch nicht nur die beiden geschlossenen Wagen nach Italien fahren. Auch drei offene Zweisitzer sind für den Start in Brescia vorgesehen, denn Meyerhuber gelingt es, die Stromlinie auch auf den Roadster zu übertragen. Die schlanken und schwungvollen Entwürfe für den Stromlinien-Roadster vermitteln schon im Stand den Eindruck von Dynamik und Geschwindigkeit. Auch hier fertigt man Modelle an und unterzieht sie intensiven Versuchen im Stuttgarter Windkanal. Im Herbst 1939 setzt man schließlich



Presse-Information

Datum 12. Mai 2011

Thema 75 Jahre BMW 328

Seite 14

dem serienmäßigen Fahrgestell des einstigen Mille Miglia Klassensiegers vom Vorjahr einen Gitterrohrrahmen auf, der mit einer dünnen Aluminiumhaut überzogen wird. Aufgrund seiner markanten Kanten in den Kotflügeln erhält der Wagen schnell den Beinamen „Bügelfalten-Roadster“. Wiederum gelingt es, die Motorleistung abermals zu steigern. Sie beläuft sich nun auf Werte von 95 kW (130 PS) bei 1971 cm<sup>3</sup> in den Roadstern und bis zu 100 kW (136 PS) bei der Kamm-Rennlimousine – für diese Zeit sensationelle Werte.

Dem Münchener Rennfahrer Uli Richter fällt die Aufgabe zu, den fertigen Wagen bei eisiger Kälte über die Autobahnen im Münchener Umland zu hetzen, um die optimale Abstimmung zu finden. Doch der Stromlinienroadster bedarf nur minimaler Verbesserungen. Zwei weitere Gitterrohrrahmen sind bereits auf neue Fahrgestelle montiert, da gerät man in München in Zeitnot. Die Karosserieabteilung ist personell zu schwach besetzt und man befürchtet, die zwei Fahrzeuge nicht rechtzeitig bis zum Frühjahr fertig stellen zu können. Also lässt man wieder die guten Beziehungen nach Mailand spielen und bringt die zwei halbfertigen Rennwagen zu Touring. Für die routinierten italienischen Karosseriebauer ist es kein Problem, die Fahrzeuge in kürzester Zeit zu komplettieren.

## **Der BMW 328 und die Mille Miglia.**

Die Mille Miglia ist das seinerzeit längste Straßenrennen der Welt und führt von Brescia über Cremona, Piacenza, Bologna, Florenz und Siena nach Rom. Zurück nach Brescia geht es via Perugia, Ancona, Bologna, Ferrara und Venedig. Das Straßenrennen über 1000 Meilen, also 1600 Kilometer nonstop über die italienischen Land und Stadtstraßen, gilt von Beginn an als eine der größten Herausforderung für Rennfahrer und ihre Autos. Wer bei der Mille Miglia bestehen kann, hat damit den Beweis erbracht, nicht nur im Motorsport, sondern überhaupt im Automobilbau konkurrenzfähig zu sein.

## **Das erste Mal dabei.**

1938 stellt die für Anfang April angesetzte Mille Miglia den Auftakt der kontinental europäischen Rennveranstaltungen dar. Die großen Alfa Romeo gelten in



Presse-Information

Datum 12. Mai 2011

Thema 75 Jahre BMW 328

Seite 15

diesem Jahr als Favoriten. Erwartungsgemäß erringt das Alfa-Team um die Italiener Biondetti/ Stefani den Gesamtsieg mit einem Schnitt von 133,391 km/h.

Die große Überraschung soll aber noch folgen. Denn bereits als achter im Gesamtklassement und als Sieger der 2-Liter Klasse folgt das Team der englischen Fahrer Fane Williams auf einem BMW 328, das einen Großteil der größeren Kompressorwagen abgehängt hatte. Die anderen BMW 328 auf den Plätze zehn, elf und zwölf im Gesamtklassement komplettieren den Erfolg und sichern sich in ihrer Klasse die Plätze 2, 3 und 4. Außerdem gewinnen sie die Mannschaftspreise für Gleichmäßigkeit und die besten ausländischen Starter.

Damit hatte der BMW 328 bewiesen, dass er in der Lage ist, ein enorm hohes Tempo auch über lange Distanzen klaglos durchzustehen. Die hohe Leistung des Wagens in Verbindung mit der perfekten Straßenlage hatte gezeigt, dass es auch möglich ist, weitaus stärkere Konkurrenten zu besiegen. Für BMW bedeutet dieser Erfolg den internationalen Durchbruch auf den Rennstrecken Europas.

## **Die Mille Miglia 1940 – die größte Triumph des BMW 328.**

Aufgrund der politischen Situation finden in den Jahren 1939 und 1940 nur wenige Rennen statt. Eines davon ist die Mille Miglia im Jahr 1940. Sie führt noch immer über 1000 Meilen, jedoch nicht mehr auf der klassischen Strecke nach Rom und zurück, sondern auf einem 167 Kilometer langen Dreieckskurs zwischen Brescia, Cremona und Mantua, der neunmal umrundet werden muss. BMW nimmt sich viel vor und geht mit fünf kompromisslosen Renn-BMW 328 an den Start: neben drei Roadstern ergänzen mit dem Touring Coupé und dem Kamm-Coupé erstmals auch zwei geschlossene Versionen des BMW 328 die Starterfamilie. Die hochgezüchteten Motoren der fünf Mille-Miglia-Wagen leisten zwischen 130 und 136 PS und sind gut für Spitzentempi von 200 bis 220 km/h.

Zwar konnte der BMW 328 Roadster 1938 schon die Zwei-Liter-Klasse der Mille Miglia gewinnen, doch der große Triumph für BMW folgt 1940. Als das Rennen für die 2-Liter-Wagen um 6:40 Uhr am 28. April 1940 gestartet wird, geht Huschke v. Hanstein am Steuer des Touring Coupés in Führung und gibt sie



Presse-Information

Datum 12. Mai 2011

Thema 75 Jahre BMW 328

Seite 16

über die gesamten 1503 Kilometer nicht mehr ab. Nach acht Stunden, 54 Minuten und 46 Sekunden wird der Wagen mit der Startnummer 70 als Sieger abgewinkt. Von Hanstein und sein Beifahrer Bäumer erringen in gemeinsamer Fahrt nicht nur den Klassensieg, mit einem Durchschnittstempo von 166,723 km/h holen sie auch den Gesamtsieg und erreichen mit 174,102 km/h außerdem den schnellsten Rundendurchschnitt. Kein anderer Mille-Miglia-Sieger – weder zuvor noch danach – war jemals so schnell unterwegs wie der „Rennbaron“ mit seinem BMW 328 Mille Miglia Coupé mit Touring-Karosserie.

Das enttäuschte italienische Publikum muss über eine Viertelstunde auf den zweitplatzierten Alfa Romeo von Farina/Mambelli warten. Dritte werden Adolf Brudes und Ralph Roese auf einem der drei BMW Stromlinienroadster. Die weiteren BMW Starter belegen die Plätze fünf und sechs. Nur das Kamm-Coupé ist mit Motorproblemen ausgeschieden. Davor hatte es aber lange Zeit dicht hinter dem Touring Coupé mit Huschke von Hanstein gelegen und hätte ihm den Sieg möglicherweise streitig machen können. Durch die hervorragenden Platzierungen der BMW geht nicht nur die Gesamtwertung sondern auch der Mannschaftspreis nach München. Mit dem Sieg bei der Mille Miglia 1940 krönt BMW seine bisherige Erfolgsgeschichte im Motorsport.

## **Der BMW 328 in der Nachkriegszeit.**

Noch bis in die 1950er-Jahre hinein ist der BMW 328 im internationalen Rennsport erfolgreich. Er gehört damit zu den erfolgreichsten Wettbewerbsfahrzeugen in der langen Motorsport-Historie von BMW. Zwar finden Autorennen im Nachkriegsdeutschland nur vereinzelt statt, doch wenn sie ausgetragen werden, stehen vor allem mehrere BMW 328 im Starterfeld. Zahlreiche Fahrer haben ihren eigenen Wagen aerodynamisch und antriebstechnisch modifiziert, manche beschäftigen sogar eigene Mechanikerteams. So sind es vor allem Privatfahrer, die nun auch als Konstrukteure die Rennszene beleben und mit viel Phantasie und Improvisationskunst entstandene Fahrzeuge an den Start bringen. Auch mehr als zehn Jahre nach Einführung, bis in die 1950er Jahre dominieren der



Presse-Information  
Datum 12. Mai 2011  
Thema 75 Jahre BMW 328  
Seite 17

BMW 328 und seine Abkömmlinge verschiedener Karosseriebauer die Rennstrecken in der Zweiliter-Klasse.

## **Der BMW 328 heute.**

Von den 464 Exemplaren gebauten Exemplaren existieren weltweit ungefähr noch knapp 200, davon in Deutschland ca. 120. Viele davon sind auch heute noch bei historischen Wettfahrten im Einsatz. Auch BMW Classic bringt die in der eigenen Sammlung befindlichen Fahrzeuge regelmäßig an den Start – oftmals mit prominenten Fahrern am Lenkrad. So startet im Jahre 2003 der schwedische König Carl XVI Gustav gemeinsam mit Leopold Prinz von Bayern auf einem BMW 328 Touring Roadster bei der als Gleichmäßigkeitsfahrt ausgetragenen Neuauflage der Mille Miglia.

Zu den mehr als 200 Rennsiegen, die bis in die 1950er Jahre mit dem BMW 328 erzielt wurden, kommt 2004 ein ganz besonderer Erfolg hinzu: der BMW 328 schreibt ein zweites Mal Mille-Miglia-Geschichte. Mit dem Siegerfahrzeug von 1940, dem BMW 328 Touring Coupé, gelingt Giuliano Cané mit seiner Beifahrerin und Ehefrau Lucia Galliani das Kunststück, die Mille Miglia auch unter dem neuen Reglement zu gewinnen. Damit ist das BMW 328 Touring Coupé erste Automobil überhaupt, das nach der klassischen Wettfahrt auch die historische Neuauflage der Mille Miglia gewinnt.

2010 kann das BMW 328 Touring Coupé genau 70 Jahre nach seinem Sieg bei der Mille Miglia 1940 das Kunststück sogar nochmals wiederholen. Wieder steuern Giuliano Cané und Lucia Galliani das Coupé souverän durch die zahlreichen Wertungsprüfungen und meistern die 1000 Meilen durch Italien ohne technische Probleme. Den BMW Erfolg komplettieren Enzo Ciravolo und Maria Leitner als Dritte auf einem Serien BMW 328 – wieder eine Parallele zur Mille Miglia vor 70 Jahren: auch damals belegte ein BMW den dritten Platz.

Wie leistungsfähig die Autos von 1940 heute immer noch sind, zeigt schon die Anreise zu diesem Ereignis. Nicht auf Renntransportern kommen die Fahrzeuge



Presse-Information

Datum 12. Mai 2011

Thema 75 Jahre BMW 328

Seite 18

nach Italien, sondern sie fahren wie vor 70 Jahren auf eigener Achse von München nach Brescia. Das besondere dabei: Die Fahrzeuge erreichen das Ziel mit einer einzigen Tankfüllung. Auch damals waren die Motoren nicht nur leistungsstark sondern auch effizient. Und auch das Wetter kann Fahrzeugen und Fahrern bei der Anfahrt und dem Rennen nichts anhaben. Ob 27 Grad an der Adria oder bis nahe am Gefrierpunkt in Schnee und Nebel am Monte Terminillo – die Teams erleben die gesamte Bandbreite des italienischen Klimas. Und fahren heute wie damals souverän zum Erfolg.

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Manfred Grunert, Technologiekommunikation, Historie und Fahrer-Training  
Telefon: +49 89 382 27797, Fax: +49 89 382 28567

Ralph Huber, Technologiekommunikation  
Telefon: +49 89 382 68778, Fax: +49 89 382 28567

Internet: [www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com)  
E-mail: [presse@bmw.de](mailto:presse@bmw.de)