

Presse-Information  
5. April 2017

**BMW M1 siegt erneut beim „Motor Klassik Award“ 2017.**

Legendärer Sportwagen gewinnt bei der Leserwahl des Fachmagazins „Motor Klassik“ den Titel in der Kategorie „Klassiker der 1970er-Jahre“.

**München.** Der BMW M1 ist ein charakteristischer Vertreter seiner Epoche und zugleich ein zeitlos faszinierender Klassiker. Für viele Fans historischer Fahrzeuge zählt der Mittelmotor-Sportwagen zu den Meilensteinen der deutschen Automobilgeschichte. Jüngster Beleg für die Popularität des BMW M1 ist der Gewinn des „Motor Klassik Awards“ 2017. Bei der aktuellen Leserwahl des Fachmagazins „Motor Klassik“ sicherte sich der BMW M1 wie im Vorjahr und zuvor bereits 2014 den Titel in der Kategorie „Klassiker der 1970er-Jahre“. Fast 40 Jahre nach seiner Premiere hat sich der Zweisitzer vom Aufsehen erregenden Exoten zu einer legendären Rarität entwickelt.

Beim aktuellen Wettbewerb um den „Motor Klassik Award“ gaben 22.217 Leser des Fachmagazins ihre Stimmen ab. Dabei kürten sie ihre Favoriten aus verschiedenen Epochen der Automobilgeschichte. Darüber hinaus standen bei der Suche nach den „Klassikern der Zukunft“ auch aktuelle Modellneuheiten zur Wahl. Die Bekanntgabe der Sieger fand gestern im Rahmen einer feierlichen Preisverleihung auf Schloss Dyck im rheinischen Jüchen bei Mönchengladbach statt.

Dass der BMW M1 einmal mehr zum Leser-Favoriten unter den 70er-Jahre-Klassikern wurde, ist nicht allein seinem unwiderstehlichen Design und seiner spektakulären Rennsport-Historie zu verdanken. Auch die geringe Auflage von nur 456 für Rennstrecke und Straße produzierten Einheiten trägt zu seinem Status als besonders begehrtes Sammlerstück bei. Darüber hinaus ist schon die Entstehungsgeschichte des BMW M1 reich an spannenden Kapiteln.

Auslöser für die Entwicklung des BMW M1 war die Entscheidung des Vorstands der BMW AG, die Motorsport-Aktivitäten des Unternehmens zu forcieren. Die im Mai 1972 gegründete BMW Motorsport GmbH – heute als BMW M GmbH bekannt – erhielt den Auftrag, ein Rennfahrzeug für die Markenweltmeisterschaft und verschiedene deutsche und amerikanische Wettbewerbe zu entwickeln. Da unter anderem eine Zulassung nach dem Reglement der an Serienfahrzeugen orientierten Wettbewerbe der Gruppe 4 und der Gruppe 5 vorgesehen war, musste für die entsprechende Homologation auch eine straßentaugliche Version des Sportwagens

## Presse-Information

Datum 5. April 2017

Thema **BMW M1 siegt erneut beim „Motor Klassik Award“ 2017.**

Seite 2

entstehen. „Wir haben uns die Aufgabe gestellt, einen Automobiltypen zu entwickeln, den es sonst nicht gibt“, erklärte der damalige Geschäftsführer der BMW Motorsport GmbH, Jochen Neerpasch.

Geplant war ein Fahrzeug, das speziell für den Motorsport-Einsatz konzipiert wurde und zugleich alle Anforderungen für die Straßenzulassung erfüllen sollte – zu damaliger Zeit ein absolutes Novum. Schnell wurde klar, dass sich dieses Projekt nur mit Unterstützung externer Partner realisieren lassen würde. Dafür sorgte allein schon die zunächst angestrebte Stückzahl von 800 Exemplaren des BMW M1 – zu viel für die Werkstatt der BMW Motorsport GmbH, zu wenig für das BMW Werk in München. Auf der Suche nach Partnern wurde die BMW Motorsport GmbH in Italien fündig. Ende 1975 erhielt die Firma Italdesign mit ihrem Chefdesigner Giorgetto Giugiaro den Auftrag, eine Karosserie für den BMW M1 zu entwerfen. Aus München erhielt Giugiaro nicht nur präzise technische Vorgaben wie Außenmaße und Motorposition, sondern auch die Anweisung, sich an der mit zahlreichen Technologie-Innovationen bestückten Studie BMW turbo von 1972 zu orientieren. Und er setzte die Wünsche perfekt um: extreme Keilform und dynamische Linien im Stil der 1970er-Jahre, Klappscheinwerfer, große Lufteinlässe, zwei BMW Embleme am Heck, eine flache Kofferraumklappe, die BMW Niere und die markentypische C-Säulen-Grafik in neuer Interpretation und günstige Aerodynamik-Eigenschaften. Mit diesen Merkmalen stieß schon der erste Entwurf aus Italien bei der BMW Motorsport GmbH auf Begeisterung.

Der Antrieb für diesen nur 1,14 Meter hohen Keil auf Rädern musste natürlich die BMW Handschrift tragen. Und diese stammte aus der Feder von Paul Rosche. Das Triebwerk des BMW M1 gehört zu den Meisterstücken des im letzten Jahr verstorbenen Motorenentwicklers, der 1975 zur BMW Motorsport GmbH kam, dort zum technischen Direktor aufstieg und später auch den Formel-1-Antrieb konstruierte, mit dem BMW 1983 die Weltmeisterschaft gewann. Nachdem ursprünglich Motoren mit acht oder sogar zehn Zylindern im Gespräch waren, fiel Rosches Wahl schließlich auf die Weiterentwicklung eines bereits bestehenden Reihensechszylinders. Von den 277 PS des Serienfahrzeugs bis zu 850 PS für die Rennfahrzeuge des Gruppe-5-Klasses musste der 3,5 Liter große Motor eine gewaltige Leistungsspanne abdecken. Das machte, wie sich Rosche noch Jahre später

Presse-Information

Datum 5. April 2017

Thema **BMW M1 siegt erneut beim „Motor Klassik Award“ 2017.**

Seite 3

erinnerte, schon bei der Grundkonstruktion massive Neuerungen nötig: „Im Prinzip blieb dann vom Serienmotor nur noch das Gehäuse übrig, alles andere war praktisch neu.“ Die Antriebseinheit erhielt unter anderem einen geteilten Zylinderkopf mit Vierventil-Technik, eine mechanische Benzineinspritzung und eine Trockensumpfschmierung.

Mit der Karosserie aus Italien und dem Motor aus München waren die prägenden Merkmale des BMW M1 geschaffen. Weitaus komplizierter sollte sich die Produktion des neuen Modells gestalten. Im Jahre 1976 wurde die italienische Sportwagenschmiede Lamborghini mit der Fertigung beauftragt. Doch während der Prototypenphase geriet das Unternehmen in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Die BMW Motorsport GmbH musste neue Partner finden. Ein wahres Puzzlespiel begann. Die Fertigung der Stahlblech-Rahmen übernahm die Firma Marchesi & Co. in Modena, die Rohkarosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff entstand ebenfalls in Italien bei der Firma T.I.R., zusammengefügt wurden Rahmen und Karosserie bei Italdesign. Die Endmontage der Serienfahrzeuge erfolgte schließlich bei Baur in Stuttgart.

In der Straßenversion beeindruckte der nur 1 290 Kilogramm schwere Zweisitzer mit extremen Fahrleistungen und einem begeisternden Handling. Mit einer Beschleunigung von null auf 100 km/h in weniger als sechs Sekunden und einem Höchsttempo von fast 265 km/h war der BMW M1 das schnellste Fahrzeug seines Segments auf deutschen Straßen. Seine Motorsport-Karriere wurde dagegen schon vor dem Start jäh gebremst. Die unverhoffte Umgestaltung des Produktionsprozesses und die damit verbundenen Verzögerungen verhinderten eine fristgerechte Homologation für die Rennserien der Gruppe 4 und der Gruppe 5. Um den BMW M1 dennoch auf der Rennstrecke präsentieren zu können, ersann Neerpasch gemeinsam mit den Formel-1-Managern Max Mosley und Bernie Ecclestone eine komplett neue Rennserie.

Die Rennen der sogenannten Procar-Serie fanden 1979 und 1980 im Rahmen von jeweils acht Formel-1-Weltmeisterschaftsläufen statt. In den jeweils identischen, nach Gruppe-4-Reglement aufgebauten BMW M1 saßen die jeweils fünf schnellsten Formel-1-Piloten des Freitagstrainings sowie die Fahrer von internationalen Privatteams, die damit die Chance erhielten, sich mit den Topstars des Motorsports zu messen. Die anfangs noch skeptischen

Presse-Information

Datum 5. April 2017

Thema **BMW M1 siegt erneut beim „Motor Klassik Award“ 2017.**

Seite 4

Formel-1-Fahrer wurden mit einem attraktiven Preisgeld zum Mitmachen animiert, fanden dann aber schnell Vergnügen am Wettstreit mit den 480 PS starken und enorm handlichen BMW M1. Vor allem darauf war Neerpasch auch Jahre später noch stolz: „Die Procar Serie hat Geschichte geschrieben und ist auch nicht zu wiederholen. Alle bedeutenden Formel-1-Fahrer jener Zeit sind den BMW M1 gefahren. Das hat keine andere Marke geschafft.“

In der Auftaktsaison sicherte sich der Österreicher Niki Lauda den Gesamtsieg in der Procar Serie, 1980 wurde Nelson Piquet Champion im BMW M1. Der Brasilianer, der drei Jahre später in einem Brabham mit BMW Turbomotor den Formel-1-Fahrtitel gewann, erinnerte sich auch später noch gern an den BMW M1: „Dieses Auto hat auf allen Kursen Spaß gemacht, es war ebenso schnell wie präzise zu fahren.“

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

**BMW Group Konzernkommunikation und Politik**

Benjamin Voß

BMW Group Classic, Pressekommunikation und Events

Telefon: +49-89-382-16362

mailto: [Benjamin.Voss@bmw.de](mailto:Benjamin.Voss@bmw.de)Internet: [www.press.bmw.de](http://www.press.bmw.de)**BMW Group Konzernkommunikation und Politik**

Stefan Behr

BMW Group Classic, Leiter Pressekommunikation und Events

Telefon: +49-89-382-51376

mailto: [Stefan.Behr@bmw.de](mailto:Stefan.Behr@bmw.de)Internet: [www.press.bmw.de](http://www.press.bmw.de)

## Presse-Information

Datum 5. April 2017

Thema **BMW M1 siegt erneut beim „Motor Klassik Award“ 2017.**

Seite 5

**Die BMW Group**

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI und Rolls-Royce der weltweit führende Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern und Anbieter von Premium-Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen. Als internationaler Konzern betreibt das Unternehmen 31 Produktions- und Montagestätten in 14 Ländern sowie ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Jahr 2016 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von rund 2,367 Millionen Automobilen und 145.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern belief sich auf rund 9,67 Mrd. €, der Umsatz auf 94,16 Mrd. €. Zum 31. Dezember 2016 beschäftigte das Unternehmen weltweit 124.729 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert.

[www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com)Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>