

Presse-Information
03. Januar 2020

Die BMW Group Classic präsentiert: Jubiläums-Stories 2020.

Historische Ereignisse und die besonderen Geschichten, die mit ihnen verbunden sind: 100 Jahre Boxermotor, der Beginn der Roadster-Tradition für BMW im Jahr 1930, der Sieg bei der Mille Miglia vor 80 Jahren und die seit 60 Jahren bestehende Modellvielfalt der Marke MINI.

München. Legendäre Modellpremierer, bahnbrechende Innovationen, sportliche Höchstleistungen und wegweisende Entscheidungen – die Geschichte der BMW Group ist voll von Meilensteinen, die die Entwicklung des Unternehmens seit nunmehr 104 Jahren bestimmen. Und hinter jedem historischen Ereignis verbergen sich faszinierende Stories von Menschen, Technologien und Produkten. Sie handeln vom Mut, Neues zu wagen, der Kreativität auf der Suche nach eigenständigen Lösungen und der Bereitschaft, sich mit den Besten zu messen. Auch im Jahr 2020 bieten zahlreiche Jubiläen den Anlass, diesen Geschichten nachzuspüren. Stellvertretend für zahlreiche historische Ereignisse, auf die es sich 2020 zurückzublicken lohnt, präsentiert die BMW Group Classic im Folgenden vier ganz besondere Jubiläums-Stories.

Der Boxer – seit 100 Jahren ungeschlagen: Wie der junge Techniker Martin Stolle BMW auf das Motorrad brachte.

Martin Stolle war ein begabter junger Techniker in der Entwicklungsabteilung von BMW und mit Begeisterung auf seinem Motorrad der britischen Marke Douglas unterwegs. Nach dem ersten Weltkrieg war seinem Arbeitgeber – wie allen deutschen Firmen – die Produktion von Flugzeugmotoren untersagt. Man hielt sich mit großvolumigen Vierzylinder-Reihenmotoren für Lkw, Traktoren und Boot über Wasser. Um die Zukunft dauerhaft zu sichern, musste ein neues Produkt her. Martin Stolle hatte die zündende Idee. Inspiriert von der Antriebseinheit seiner Douglas konstruierte er einen 500 Kubikzentimeter großen, luftgekühlten Zweizylinder-Motor mit gegenüberliegend angeordneten Brennräumen. Die schon damals als Boxermotor bekannte Bauart, bei der die Kolben stets wie im Kampf „eins gegen eins“ gegeneinander wirken, beeindruckte auf Anhieb mit hervorragender Laufruhe – eine Qualität, die Fans von BMW Motorrädern mit Boxermotor bis heute überzeugt.

1920 wurde die Produktion des neuen Motors aufgenommen. Stolle, zum damaligen Zeitpunkt gerade 34 Jahre alt, hatte bei der Konzeption des Boxers sowohl auf Ruhe als auch auf Zuverlässigkeit gesetzt. 6,5 PS bei 4 500 min⁻¹ sollten vorerst genügen. Unter der Verkaufsbezeichnung „Bayern-Kleinmotor“ wurde der neue Antrieb verschiedenen Motorrad-

Presse-Information

Datum 03. Januar 2020

Thema **Die BMW Group Classic präsentiert: Jubiläums-Stories 2020.**

Seite 2

Herstellern angeboten. Und schon bald war Stollers Entwicklung in Motorrädern der Marken Helios, Bison, SMW (Stockdorfer Motoren Werke), Corona und Hoco zu finden. Zu den erfolgreichsten Firmen gehörten die Nürnberger Victoria-Werke, deren Modell KR 1 mit dem „Bayern-Kleinmotor“ von BMW zahlreiche Käufer fand. Mehr als 1 000 Exemplare des ersten Boxermotors von BMW kamen allein in diesem Modell zum Einsatz.

Zwei Jahre nach dem Verkaufsstart des neuen BMW Bestsellers folgte Martin Stolle „seinem“ Motor. Er wechselte zu den Victoria-Werken, wo er an weiteren erfolgreichen Motorrad-Entwicklungen beteiligt war. In München hinterließ er nicht nur ein bahnbrechendes Motorenkonzept, sondern auch einen wegweisenden Impuls für die Zukunft des Unternehmens BMW. Sie sollte auf zwei Rädern angesteuert werden. Die Entwicklung eines kompletten Motorrads hatte bereits begonnen. Im September 1923 wurde die BMW R 32 präsentiert – natürlich mit Boxermotor.

In jeder Hinsicht Erster: „Bobby“ Kohlrausch und seine Siege im BMW 3/15 PS DA 3 „Typ Wartburg“ vor 90 Jahren.

Motorrad-Rennen waren schlichtweg zu gefährlich. Allein aus diesem Grund erhielt der junge Ingenieur Robert Kohlrausch 1930 von seinem Vater einen Sportwagen geschenkt. Fortan war der Filius halt auf vier Rädern schnell unterwegs. Schon bei seinem ersten Einsatz am 15. Juni 1930 beim Kesselbergrennen holte Kohlrausch den Sieg in der Sportwagen-Klasse bis 750 Kubikzentimeter.

Das Fahrzeug, das den Neuling auf Anhieb zum Erfolg verhalf, stammte wie sein Fahrer aus Eisenach. Dort hatte BMW ein Jahr nach dem Debüt als Automobilhersteller erstmals einen Roadster auf die Räder gestellt. Der BMW 3/15 PS DA 3 „Typ Wartburg“ – benannt nach dem Eisenacher Wahrzeichen – war mit seiner auf 18 PS gesteigerten Motorleistung und einem Gewicht von nur 400 Kilogramm für schnelle Runden prädestiniert. „Bobby“ Kohlrausch war der erste, der diese Qualitäten zu nutzen wusste. Er eilte von Sieg zu Sieg, gewann bis 1933 insgesamt 27 nationale und internationale Rennen mit dem ersten BMW Roadster und legte so den Grundstein für das Renommee der Marke im Rennsport.

Presse-Information

Datum 03. Januar 2020

Thema **Die BMW Group Classic präsentiert: Jubiläums-Stories 2020.**

Seite 3

Zugleich wurde mit dem „Typ Wartburg“ vor 90 Jahren die Tradition der BMW Roadster begründet. Seine Nachfolger, der BMW 315/1 und der BMW 319/1, knüpften ebenso an die erfolgreichen Rennauftritte an wie der BMW 328, der zum erfolgreichsten deutschen Sportwagen avancierte. Auch der im Jahr 1955 präsentierte BMW 507 kam zu einigen Renneinsätzen, er fasziniert jedoch bis heute vor allem mit seiner Ästhetik und seinem legendären Traumwagen-Flair. Puristische Freude am Fahren prägt die Geschichte der BMW Roadster bis in die Gegenwart in all ihren Facetten. Sie reicht von dem als Technologieträger konzipierten BMW Z1 über den erstmals in den USA produzierten BMW Z3 und den frühzeitig zum Klassiker gereiften BMW Z8 bis zum BMW Z4, der in der mittlerweile dritten Generation die Tradition der offenen Sportwagen von BMW fortsetzt.

Vor 80 Jahren: Sieg bei der Mille Miglia, ein spontaner Fahrerwechsel und ein Rekord für die Ewigkeit.

Der erste Auftritt war auch der erste Sieg des BMW 328. Beim Eifelrennen des Jahres 1936 auf dem Nürburgring war er das schnellste Fahrzeug der Zweiliter-Klasse. Vier Jahre später folgte ein Auftritt, der den BMW 328 zur Rennsport-Legende werden ließ. Zwei Männer sorgten dabei für einen spektakulären Triumph. Das Duo Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäumer fuhr bei der Mille Miglia 1940 ein Rennen, das in die Geschichte des Motorsports und des Unternehmens BMW einging – und das erst durch einen überraschenden Zwischenstopp kurz vor dem Ziel wirklich perfekt wurde.

Schon 1938 hatte der BMW 328 mit einem Klassensieg bei der Mille Miglia auf sich aufmerksam gemacht. Zwei Jahre später wurde der Gesamtsieg ins Visier genommen. Drei Roadster und zwei geschlossene Varianten des BMW 328 wurden dafür aufgeboten. Als Fahrer für das BMW 328 Coupé, dessen stromlinienförmige Karosserie beim italienischen Spezialisten Touring entstanden war, wurden die jungen Fahrer von Hanstein und Bäumer nominiert. Beide hatten ihre Rennsport-Karriere auf Motorrädern gestartet und zu Beginn der 1930er-Jahre mit BMW Modellen auch im Automobilrennsport erste Erfolge erzielt. Bäumer war bereits mit dem BMW 3/15 PS DA 3 „Typ Wartburg“ erfolgreich gewesen, von Hanstein wurde 1938 mit dem BMW 328 Deutscher Sportwagen-Bergmeister. Bei der Mille Miglia 1940 wurden sie zum idealen Team.

Presse-Information

Datum 03. Januar 2020

Thema **Die BMW Group Classic präsentiert: Jubiläums-Stories 2020.**

Seite 4

Als das Rennen am 28. April 1940 gestartet wurde, setzten sich die beiden geschlossenen BMW 328 wie erhofft auf Anhieb an die Spitze. Doch nach nur sieben Runden fiel das BMW 328 Kamm-Coupé mit technischen Problemen aus. Jetzt lag es an von Hanstein und Bäumer, den Erfolg für BMW zu sichern. Ihr Touring-Coupé drehte unbeirrt seine Runden und baute den Vorsprung gegenüber den erfolgsverwöhnten italienischen Konkurrenten kontinuierlich aus. Kopfzerbrechen bereitete der Teamleitung nur die Konstellation im Cockpit. Fritz Huschke von Hanstein war so sehr auf den Sieg fixiert, dass er den eigentlich verabredeten Fahrerwechsel immer weiter hinausschob. Und Bäumer konnte seine Ungeduld bald nur noch mühsam unterdrücken. Auf Befehl der Teamleitung verharrte er auf dem Beifahrerplatz. Kurz vor dem Ziel kam es dann zu einem Manöver, das den Zuschauern den Atem stocken ließ. Auf freier Strecke stoppte von Hanstein den BMW 328 und überließ Bäumer den Platz hinter dem Lenkrad. Zeit genug für den späten Fahrerwechsel war allemal. Als Bäumer die Ziellinie überquerte, hatte das BMW 328 Touring Coupé mehr als eine Viertelstunde Vorsprung vor dem zweitplatzierten Alfa Romeo. Mit einem Durchschnittstempo von 166,7 km/h stellten von Hanstein und Bäumer zudem einen Geschwindigkeitsrekord auf, der als ewige Bestmarke in die Geschichte der Mille Miglia einging. Mit Rang drei, fünf und sechs trugen die drei gestarteten BMW 328 Roadster dazu bei, dass neben dem Gesamtsieg auch die Mannschaftswertung an das Team aus München ging.

60 Jahre MINI Modellvielfalt – und das Unikat des US-Amerikaners Nicholas Upton.

Für den US-Amerikaner Nicholas Upton ist der classic Mini eine stete Quelle der Inspiration. Bereits seit Jahren restauriert er immer wieder die verschiedensten Exemplare des britischen Kleinwagen-Originals. Und schon lange träumte Upton von einem Morris Mini-Traveller. In seiner Werkstatt in Kalifornien reifte jetzt ein Restaurierungsobjekt der besonderen Art heran. Upton kombinierte die Technik eines classic Mini Cooper S mit der Karosserie eines Morris Mini-Traveller und schuf so einen Kombi, den es niemals gab. Der kleine Lasten-Flitzer von der US-Westküste gewinnt keinen Preis für originalgetreuen Wiederaufbau, ist dafür aber als echtes Unikat der Blickfang auf jedem Klassiker-Treffen. Uptons Sonderanfertigung ist Thema in der Video-Clip-Reihe „Work in Progress“, in der die BMW Group Classic ungewöhnliche Klassiker-Fans und ihre Fahrzeuge präsentiert – zu sehen auf

Presse-Information

Datum 03. Januar 2020

Thema **Die BMW Group Classic präsentiert: Jubiläums-Stories 2020.**

Seite 5

dem YouTube-Kanal der BMW Group Classic.

Für die Marke MINI ist Variantenreichtum ein elementarer Bestandteil ihrer Tradition. Ihren Anfang nahm sie vor mittlerweile 60 Jahren. Schon damals deutete sich an, dass das revolutionäre Konzept des classic Mini für mehr als ein einziges Modell gut war. Der Erfindungsreichtum der Ingenieure und die Markenvielfalt der British Motor Corporation (BMC) machten es möglich. Bereits 1960 stellte die BMC dem classic Mini einen Mini Van an die Seite. Der geschlossene Lieferwagen war das ideale Firmenfahrzeug für Handwerker und Gewerbetreibende. Auf seiner Basis folgte zudem ein rundum verglaster Kombi, der als Morris Mini-Traveller und Austin Seven Countryman vermarktet wurde. Im Jahr darauf komplettierte ein Mini Pick-up die Riege der kleinen Lastenträger. Und auch der Wunsch nach mehr Noblesse wurde umgehend erfüllt. Der Wolseley Hornet und der Riley Elf gelangten durch herrschaftlich aufgerichtete Kühlermasken, einen verlängerten Kofferraum und Schwalbenschwänzchen-Kotflügel am Heck zu optischer Eigenständigkeit.

Darüber hinaus erschien noch 1961 eine Variante, die wie keine zweite zum Legendenstatus des classic Mini beitragen sollte. Der Mini Cooper erfüllte mit einer von 34 auf 55 PS gesteigerten Leistung und entsprechenden Fahrwerksmodifikationen den Wunsch nach einer Extraportion Fahrspaß. Der Sportwagen-Konstrukteur John Cooper hatte das sportliche Talent des classic Mini frühzeitig erkannt. Mit dem 70 PS starken Mini Cooper S wurde es schließlich noch einmal gesteigert. Er bildete die Basis für jene Rennfahrzeuge, die dem classic Mini zu drei Siegen bei der Rallye Monte Carlo verhalfen – und lieferte die Inspiration für Nicholas Uptons einzigartige Variante des Morris Mini-Traveller.

Presse-Information
Datum 03. Januar 2020

Thema **Die BMW Group Classic präsentiert: Jubiläums-Stories 2020.**

Seite 6

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

BMW Group Konzernkommunikation und Politik

Benjamin Voß
BMW Group Classic, Marketing und PR
Telefon: +49-89-382-16362
mailto: Benjamin.Voss@bmw.de
Internet: www.press.bmw.de

BMW Group Konzernkommunikation und Politik

Stefan Behr
Leiter Marketing und PR BMW Group Classic
Phone: +49-89-382-51376
mailto: Stefan.Behr@bmw.de
Internet: www.press.bmw.de

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad der weltweit führende Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern und Anbieter von Premium-Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen. Das BMW Group Produktionsnetzwerk umfasst 30 Produktions- und Montagestätten in 14 Ländern; das Unternehmen verfügt über ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Jahr 2018 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von mehr als 2.490.000 Automobilen und über 165.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern im Geschäftsjahr 2017 belief sich auf 10,655 Mrd. €, der Umsatz auf 98,678 Mrd. €. Zum 31. Dezember 2017 beschäftigte das Unternehmen weltweit 129.932 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

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupView>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmw>