

BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
28. Mai 2009

75 Jahre BMW Roadster. BMW 315/1 und seine Nachfolger.

München. Der Stil hat sich geändert, der Inhalt nicht: „Unter unseren deutschen Kraftfahrern gibt es eine große Gruppe, denen das Kraftfahren nicht nur eine bequeme und schnelle Fortbewegung, sondern ein Sport ist. Das sind Leute, in deren Herzen beim Anblick einer windschnittigen Karosserie mit langer Motorhaube und einem Geschwindigkeitsmesser, der bis 150 geht, die Sehnsucht erwacht nach weiten Straßen, die im Fluge durchheilt, nach Alpenpässen, die bezwungen und nach Konkurrenten, die mühelos überholt werden.“ 1934 kündigte BMW mit diesen Worten den ersten selbst konstruierten Roadster an. Das Konzept mit Sechszylindermotor sollte prägend für die Zukunft der Marke sein und reicht bis zum heutigen BMW Z4.

Der Startschuss zu dieser Entwicklung fiel auf der Berliner Automobilausstellung im Mai 1934. Zusammen mit der Limousine BMW 315 zeigte BMW den Prototyp eines Sportroadsters mit auffallend schöner Linienführung. Hinter einer langen Motorhaube kamen zwei maßgeschneiderte Sitze für Fahrer und Beifahrer, denen eine flache, schräg stehende Windschutzscheibe und ein Notverdeck Schutz bot. Das Heck lief in einem eleganten Schwung spitz nach hinten aus – ein aerodynamisch wirkungsvolles Element. Die Kühlermaske des Zweisitzers stand deutlich schräger im Fahrtwind als bei der Limousine, mächtige, geschwungene Vorderkotflügel zogen sich unter den Türen hindurch und gingen in die hinteren Radhäuser über. Um möglichst wenig Luftwiderstand zu bieten, waren die Hinterräder voll verkleidet. Die Karosserie ruhte auf einem elektrisch verschweißten Stahlrohr-Doppeltiefrahmen mit drei Kastenquerträgern.

Die Vorderradaufhängung bestand aus einer oberen Querfeder, unteren Querlenkern und hydraulischen Hebelstoßdämpfern. Die Hinterräder waren an einer Starrachse montiert, die von Halbelliptikfedern und hydraulischen Hebelstoßdämpfern ergänzt wurde.

Klein, aber fein: Sechszylindermotor mit 1,2 l Hubraum.

Limousine und Sportwagen hatten den gleichen Grundmotor unter der Haube: Einen 1,5 l großen Reihensechszylinder, weiterentwickelt aus dem 1,2-l-Triebwerk des ausgelaufenen BMW 303. Kurbelgehäuse und Zylinderblock dieses Motors bestanden aus einem Teil. Die Maschine hatte eine untenliegende Nockenwelle, Stößelstangen betätigten über Kipphebel die in Reihe senkrecht hängenden Ventile. Ansaug- und Abgasleitungen lagen auf derselben Seite. Ungewöhnlich muten heute die ungleichen Zylinderabstände an. Zwischenzweitem und drittem sowie viertem und fünftem Zylinder waren größere Abstände, die für die Unterbringung der Kurbel- und Nockenwellenlager genutzt wurden. Die Kurbelwelle, die keine Gegengewichte aufwies, war also wie die Nockenwelle vierfach gelagert. Das war allerdings nicht der Grund für diese Konstruktion. Vielmehr war die damals übliche Montage der mit Pleueln und Kolben komplett vorgefertigten Kurbelwelle dafür verantwortlich: Weil die Kolben dadurch von unten eingeführt werden mussten, durften die Hauptlagerstühle für die Kurbelwellenlagerung nicht in die Kontur der Zylinder ragen. Die Hauptlager

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 28. Mai 2009
Thema 75 Jahre BMW Roadster.
Seite 2

lassen sich also nur zwischen Zylindern mit großem Abstand zueinander unterbringen.

Während dieses Triebwerk bei der Limousine mit zwei Vergasern 34 PS leistete, brachte es der Sechszylinder im Sportmodell BMW 315/1 auf 40 PS. Und das bei vorbildlicher Effizienz: „Auf 100 km verbraucht dieser schöne und schnelle Sportwagen nur 10–12 l Brennstoffgemisch und begnügt sich mit einem Ölverbrauch von 0,1 und 0,2 kg. Er ist daher hinsichtlich seiner Betriebskosten nicht teurer als ein sparsamer Wagen der kleineren Gebrauchsklasse“, hatten die BMW Ingenieure ermittelt.

Das Publikum fand an diesem Typ 315/1 so viel Gefallen, dass eine Serienfertigung in kleinem Umfang beschlossen wurde – nicht zuletzt auch, um im prestigeträchtigen Rennsport ein gewichtigeres Wort mitreden zu können. Ab Sommer 1934 war der bildhübsche BMW 315/1 für stolze 5.200 Reichsmark zu kaufen. Das Serienmodell unterschied sich in erster Linie durch eine andere Scheinwerferanordnung und seitliche Lüftungsgitter anstatt der ursprünglichen gebogenen Schlitze des Urmodells.

Erfolge im Motorsport.

Mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit zählte der BMW 315/1 Roadster zu den ernst zu nehmenden Sportwagen seiner Zeit. Die Erfolgsgeschichte der BMW Automobile auf der Rennstrecke gewann mit diesem Wagen noch stärkere Bedeutung. Schon in seinem ersten Jahr feierte der BMW 315/1 große Erfolge bei der Internationalen Alpenfahrt 1934. Insgesamt umfasste das Starterfeld in Nizza 127 hochkarätig besetzte Fahrzeuge. Die einzelnen Tagesetappen beliefen sich auf jeweils zwischen 500 und 600 km mit vorgeschriebener Mindestgeschwindigkeit. Am vierten Tag fand eine Geschwindigkeitsprüfung auf dem Stilfser Joch statt.

Nach 2.867 zurückgelegten Kilometern kamen von den 127 gestarteten Wagen 96 in München ins Ziel – 66 davon ohne Punktverluste. Die fünf Wagen des BMW Werksteams errangen als einzige strafpunktfreie Mannschaft in ihrer Klasse den Internationalen Alpenpokal: an der Spitze das BMW 315/1 Team Richard Brenner/Albert Kandl/ Ernst v. Delius. Bis Mitte 1935 entstanden von diesem Modell nur 230 Exemplare. Viele gingen in die Hände von Privatfahrern. So an den langjährigen BMW Werksfahrer Ralph Roese, der sich einen 315/1 Spezial aufbaute. Er ließ sich einen 315/1 komplett umbauen. Der stark modifizierte Motor brachte es schließlich auf 136 PS, untergebracht in einer völlig neuen Rennwagenkarosserie. Das rennfertige Auto wog damit nur noch 380 kg. Gleich beim ersten Start auf dem Nürburgring 1936 fuhr der Rennwagen auf den 1. Platz – mit 17 km Vorsprung. Über Jahre war diese Spezialanfertigung erfolgreich, bis hin zum Gewinn der Deutschen Straßenmeisterschaft 1939.

Bei Fahrern und Firma ließen die Erfolge rasch den Wunsch nach mehr aufkeimen: Ein Auto in der prestigeträchtigen Klasse bis zwei Liter musste



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
Datum 28. Mai 2009
Thema 75 Jahre BMW Roadster.
Seite 3

her. Ende 1934 folgte bereits eine weitere, noch leistungsstärkere Ausführung des BMW Roadsters mit der Typenbezeichnung 319/1. Äußerlich mit dem BMW 315/1 bis auf die Lüftungsgitter an der Motorhaube identisch, wurde der BMW 319/1 von einem durch Hubraumerweiterung und drei größere Flachstromvergaser auf 55 PS getunten 1,9 l-Motor angetrieben. Diese Maschine hatte mit dem nur 780 kg leichten Zweisitzer wenig Mühe und beflügelte den Roadster bereits in serienmäßigem Zustand auf rund 135 km/h. Allerdings machte ihn sein Preis von 5.800 Reichsmark gleichzeitig zu einem exklusiven Auto: Zwischen 1934 und 1936 in nur 178 Exemplaren gebaut, gewann auch der BMW 319/1 erneut zahlreiche Erfolge im Motorsport.

Die Krönung der Vorkriegsära: BMW 328 Roadster.

Mitte der 30er Jahre waren sich Serienroadster und Wettbewerbsfahrzeuge technisch noch sehr nahe – noch immer war der Motorsport vor allem das ideale Forum, um Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Serienfahrzeuge nachzuweisen. Doch wenn BMW Schritt halten wollte, musste man bald mit noch mehr Leistung antreten. Die Ingenieure suchten daher nach einer Möglichkeit, die Leistung deutlich zu steigern, ohne jedoch den Hubraum zu erhöhen. Und man fand sie: Das Ergebnis war der M328, der Motor des legendären BMW 328 Sportwagens von 1936.

Schon bei seinem Debüt auf dem Nürburgring am 14. Juni 1936 deklassiert der neue Roadster selbst die kraftstrotzende Kompressorkonkurrenz. Ein Erfolg der bis heute für BMW Roadster typischen ausgewogenen Kombination von souveräner Motorisierung und überlegenem Fahrwerk: 80 PS in der Serienversion bei nur 830 kg Gewicht verhalfen dem eleganten Roadster zu auch heute noch beeindruckender Kraftentfaltung. Zunächst ab Mitte 1936 nur im Renneinsatz, begann die Serienfertigung im Frühjahr 1937. Der Hochleistungssportwagen blieb jedoch nicht nur den Werksfahrern vorbehalten, denn er eignete sich neben dem Renneinsatz ebenso gut für den Alltagsbetrieb. Auf der Straße zählt er mit seiner Spitzengeschwindigkeit von 155 km/h zu den ganz schnellen. Aber erneut auch zu den ganz seltenen: Nur 464 Exemplare dieses klassischen Roadsters wurden bis 1940 gebaut.

Komfort und Eleganz für alle Zeiten: BMW 507.

War der 328 der sportliche Wegbereiter von BMW, so setzte Mitte der 50er Jahre der nächste Sport-Zweisitzer ganz neue Akzente in Design und Eleganz: Der BMW 507. Als er 1955 in New York debütierte, waren Fachwelt und Publikum hingerissen: Lange Haube, maßgeschneidertes Fahrerabteil und knappes Heck, gestreckte Seitenlinien und sanft geschwungene Rundungen ergaben ein zeitlos schönes Design. Der 507 trug ein völlig neues, aber dennoch eindeutiges BMW Gesicht. Die Doppelniere war statt vertikal jetzt horizontal ausgerichtet und schwang sich zwischen den Scheinwerfern elegant über die gesamte Wagenfront. Auch unter der Haube hatte der 507 einiges zu bieten: Der V-Achtzylinder bestand aus Aluminium und gilt als erster in Großserie produzierter Leichtmetall-V8-Motor der Welt. Der leuchtend rote



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
Datum 28. Mai 2009
Thema 75 Jahre BMW Roadster.
Seite 4

Verkaufsprospekt für den neuen Achtzylinder-Sportwagen verhiess überlegene Leistungen: 150 PS aus 3,2 l Hubraum, gut für eine Spitzengeschwindigkeit von 220 km/h. Auf Wunsch bot BMW später zusätzlich eine leistungsgesteigerte Variante an, die rund 165 PS abgab.

Zwischen 1956 und 1959 fand der exklusive Wagen 251 Besitzer. Und nicht alle wollten mit dem bildschönen Sportwagen nur flanieren: Der Rennfahrer und „Bergkönig“ Hans Stuck setzte einen modifizierten 507 bei Bergrennen in Europa ein und war mit dem Achtzylinder-Roadster auch einige Male Sieger.

Ein Technologieträger für die Straße: BMW Z1.

Nachdem im Laufe der 60er und 70er Jahre die Roadster immer mehr Kritik bezüglich Sicherheit und Komfort ausgesetzt waren, dauerte es 29 Jahre, bevor wieder ein Roadster mit dem weißblauen Emblem auf der Haube auf den Markt kam. Damals seiner Zeit voraus, stellte BMW 1988 den Z1 vor. Die Karosserie bestand aus einem Stahlmonocoque aus gepressten und verschweißten Blechteilen mit verklebtem Kunststoffboden. Die gesamte Außenhaut bestand aus angeschraubten Kunststoffelementen, die Türen ließen sich in den hohen Seitenschwellern auch während der Fahrt versenken. Der 170 PS starke 2,5-l-Reihensechszylinder und die meisten Achsteile stammten aus dem 3er. Er war hinter der Vorderachse eingebaut, was den BMW Z1 zu einem sogenannten Front-Mittelmotor-Fahrzeug machte. Weniger als 8 s vergingen für den klassischen Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 und der Vortrieb endete bei 225 km/h. Diese äußerst harmonische Komposition bescherte den Fahrern einen 1.250 kg leichten Roadster, dessen Steifigkeit, niedriger Schwerpunkt und Kurvenstabilität auch heute noch restlos begeistern können. Ab Januar 1989 wurden die ersten Z1 Roadster, die weitgehend in Handarbeit entstanden, an Kunden ausgeliefert. Ein Grundpreis von DM 80.000 sorgte dabei für bleibende Exklusivität. Nach 8.000 BMW Z1 endete die Produktion im Juni 1991.

Vielfältige Freude am Fahren in Großserie: BMW Z3.

Mit dem Z1 war der Bann gebrochen: Das Interesse an einem offenen BMW Zweisitzer war größer als je zuvor und 1995 präsentierte BMW einen Roadster, der in Großserie gebaut wurde. Schnell wurde der kompakte Sportler zum Inbegriff für die klassischen BMW Tugenden: Ausgewogene Technik unter einem ansprechenden Design, voll konzentriert auf Fahrspaß.

Der BMW Z3 startete in zwei Motorisierungsvarianten. Mit dem 1,8 l großen Vierzylinder in Zweiventiltechnik, der 115 PS entwickelte, spurtete die Basisversion in 10,5 s von 0 auf 100 km/h und erreichte 194 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Alternativ gab es einen 1,9-l-Vierzylinder in Vierventiltechnik, dessen Leistung von 140 PS gut für den Spurt in 9,5 s und 205 km/h Höchstgeschwindigkeit war.



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
Datum 28. Mai 2009
Thema 75 Jahre BMW Roadster.
Seite 5

Der Roadster war so erfolgreich, dass BMW im Laufe seiner Produktionszeit eine Bandbreite an Motorisierungsvarianten anbieten konnte, die jedem Anspruch gerecht wurde. So reichte die Palette vom anfänglichen 1,8 l großen Vierzylinder bis zum 3,2 l großen Sechszylinder-Hochleistungsmotor aus dem M3, der im M Roadster bis zu 325 PS leistete und dem kompakten Sportwagen zu furiosen Fahrleistungen verhalf.

Faszinierender Meilenstein der Automobiltechnik: BMW Z8.

An der Wende zum neuen Jahrtausend wartete BMW mit einem besonderen Automobil auf: dem BMW Z8. Mit seinen gestreckten Proportionen, der klassischen Linienführung und dem Falterdeck war er allein schon optisch eines der außergewöhnlichsten Fahrzeuge seiner Zeit. 4,40 m lang, 1,83 m breit und 1,31 m hoch war er eine moderne Interpretation des Themas BMW 507. Wie der Klassiker verkörperte der junge Roadster das Beste an Technik, was im Automobilbau zu diesem Zeitpunkt möglich war. Unter der geschraubten Außenhaut bildete ein selbsttragender Aluminiumrahmen, ein sogenannter Spaceframe, die tragende Struktur. Das Ergebnis war ein hervorragend direktes Fahrgefühl.

Unter der Motorhaube arbeitete ein Hochleistungs-V8-Sportmotor mit 5 l Hubraum und 400 PS Leistung. Durch die Kombination mit einem handgeschalteten Sechsganggetriebe konnte der Fahrer in allen Fahrsituationen aus dem Vollen schöpfen. Das lies sich objektiv messen: Einem versierten Fahrer war es mit dem Z8 immerhin möglich, die 20 km lange Nürburgring-Nordschleife in respektablen 8:15 Minuten zu passieren.

Unverwechselbar sportlich in der Gegenwart: BMW Z4.

Der jüngste Spross der BMW Roadster Familie schließlich ist der BMW Z4. Er stand Ende September 2002 erstmals auf dem Pariser Automobilsalon. Der offene Zweisitzer markierte nicht nur einen weiteren Eckpunkt der BMW Formensprache, er setzte auch neue Maßstäbe in seiner Klasse. Sein aufregendes Design wurde bestimmt vom reizvollen Wechselspiel aus konvexen und konkaven Oberflächen, aus harten Kanten und sanften Rundungen. Mit zwei durchzugsstarken Reihensechszylinder-Motoren garantierten der 231 PS starke Z4 3.0i und sein 192-PS-Bruder Z4 2.5i Roadstergefühl pur. Zur besonderen Agilität des Z4 trugen seine breite Spur, ein extrem niedriger Schwerpunkt, die optimale Achslastverteilung von 50:50 sowie die sehr präzise elektrische Servolenkung bei. Standfeste Hochleistungsbremsen, serienmäßige Runflat-Reifen und Dynamic Stability Control (DSC III) mit zuschaltbarem Traktionsmodus garantierten höchste Fahrsicherheit in allen Situationen.

Stil und Leistung: der neue BMW Z4.

Leistungsstärker und stilvoller denn je zeigt sich die moderne Interpretation des klassischen Roadsters im Frühjahr 2009: der neue BMW Z4. Er ist das einzige Fahrzeug in seinem Segment, das klassische Roadster-Proportionen mit einer weit in die Nähe der Hinterachse verlagerten Sitzposition, Hinterradantrieb und



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information

Datum 28. Mai 2009

Thema 75 Jahre BMW Roadster.

Seite 6

einem vollautomatisch versenkbaren Hardtop kombiniert. Im neuen BMW Z4 lässt sich der Fahrspaß eines Roadsters von BMW auf besonders kultivierte Art genießen. Beim Offenfahren ermöglicht der Zweisitzer einen erfrischend intensiven Kontakt mit Sonne und Wind, bei geschlossenem Hardtop erreicht er das Komfortniveau eines sportlichen Coupés im Premium-Segment. Mit der Vielfalt seiner Fähigkeiten verkörpert der neue BMW Z4 die Neugeburt des Roadsters.

Auch für ihn gilt unverändert ein Fazit, das die „BMW Blätter“ schon 1934 über den 315/1 zog: „Zusammengefasst kann man sagen, dass der neue BMW Sportwagen den schnellen, schönen und zuverlässigen Wagentyp darstellt, der dem ehrgeizigen Sportsmann Erfolg auf Erfolg bringen wird und in sich gleichzeitig alle Vorteile eines sparsamen Tourenwagens vereinigt.“

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

