

Automobilgeschäft für BMW erst ab 1928

Wer nicht eingeladen war, erfuhr es aus der Zeitung: Ganzseitige Anzeigen verkünden am Morgen des 9. Juli 1929, dass BMW unter die Automobilhersteller gegangen ist. Den geladenen Gästen präsentiert sich im neuen BMW Verkaufsgeschäft im Zentrum Berlins ein Kleinwagen mit der Typbezeichnung 3/15 PS. Der Volksmund tauft ihn freilich ziemlich schnell um: Unter dem Namen Dixi ist das erste Serienautomobil von BMW bis heute legendär.

BMW kaufte die Fahrzeugfabrik Eisenach, die als einziges erfolgreiches Modell den Austin Seven unter der Bezeichnung "Dixi 3/15 PS" in Lizenz produzierte.

Die zweitürige Karosserie des Debütanten besteht - in dieser Klasse völlig neu - komplett aus Stahl.

Der Winzling wird von einem wassergekühlten Vierzylindermotor mit 750 Kubikzentimeter Hubraum und 15 PS angetrieben, der Rahmen besteht aus einfachen, zusammengeklebten Blechpressstücken. Vorn und hinten führen Starrachsen die Räder. Der Werbeslogan wird für BMW Programm: "Innen größer als außen!"

Doch der 3/15 PS ist keine BMW Entwicklung. Zumindest nicht vollständig. Die sollte ursprünglich ganz anders aussehen: Zwischen 1918 und 1928 waren bei BMW sehr unterschiedliche Prototypen diskutiert und entwickelt worden, Klein-, Mittel- und Großwagen, teils mit querliegendem Frontmotor, oder auch Frontantrieb. 1928 fasste der Vorstand jedoch den Entschluss, ein bereits fertiges und erfolgversprechendes Modell in Lizenz zu bauen.

BMW entwickelte dieses Modell weiter und bot es ab 1929 mit verschiedenen Karosserien als BMW 3/15 PS DA-2 an. Der Kleinwagen erlangte trotz der Weltwirtschaftskrise eine große Popularität. Der erste in eigener Regie konstruierte BMW aus Eisenach war der 3/20 PS. Die Drei stand für die Steuerklasse und die 20 für die Leistung. Der 782-ccm-Motor basierte noch auf dem Vierzylinder des Austin Seven.

Nach dem Vorbild des kleinen Rosengart Wagens aus Frankreich, auch eine Austin-Lizenz, wurde eine neue Ganzstahlkarosserie entwickelt. Als Produktionsstandort für diese erste BMW Limousine mietet BMW eine Fabrikhalle von Ambi-Budd in Berlin. Schon im März 1929 verließen die ersten BMW 3/15 PS dieses Werk in der Nähe des alten Flugplatzes Berlin-Johannisthal und wurden für den späteren Versand an die BMW Händler eingelagert.

Der moderne BMW 3/15 PS kommt beim Publikum gut an. Und er macht auch gleich Schlagzeilen:

Auf Anhieb gewinnt BMW 1929 die Internationale Alpenfahrt, die fünf Tage lang über alle großen Pässe führt. Neben seiner Zuverlässigkeit spricht das Auto auch durch seine Sparsamkeit und den Preis immer mehr Käufer an: Mit sechs Litern Treibstoff/100 Kilometer ist man auch damals schon wirtschaftlicher als mit der Bahn unterwegs und die 2.200 Reichsmark für die Basisversion können sogar per Teilzahlung abgestottert werden. Damit ist der BMW deutlich billiger als ein vergleichbarer Hanomag und liegt auf dem Niveau des damaligen Bestsellers, des Opel "Laubfrosch".

Kurze Zeit nach der Vorstellung des Zweitürers läuft auch die Produktion einer Tourer-Variante im Werk Eisenach an, wobei man sich hier allerdings noch der althergebrachten Bauweise einer Stahl-/Holzkarosserie mit Kunstlederbespannung bedient. Bis zum Frühjahr des Jahres 1930 vergrößerte BMW das Kleinwagenangebot durch weitere Varianten wie Zweisitzer Sport, zwei- oder viersitziges Kabriolett oder den "Eil-Lieferwagen". Später kommen noch der 18 PS starke Sportwagen vom Typ "Wartburg" und ein Coupé hinzu, 1931 fließen mit dem Serie DA 4 technische und optische Überarbeitungen in die Serie ein.

Innerhalb kürzester Zeit hat es BMW damit geschafft, ein breites Spektrum an Kleinwagen für vielseitige Wünsche auf die Räder zu stellen. Bis zum Ende dieser ersten BMW Modellreihe im Frühjahr 1932 finden sich annähernd 16 000 Käufer, die dem kleinen BMW den Vorzug geben.

1932 schlägt die Geburtsstunde des ersten echten BMW. Der 3/20 PS ist wieder als geschlossener Zweitürer, als offener Tourenwagen oder Kabriolett mit vier Sitzen zu haben. Der neue Wagen hat mit dem Dixi fast nichts mehr gemeinsam: Mit Doppelrohrrahmen, Pendelachse hinten und Einzelradaufhängung vorne bietet er ein Fahrgefühl wie ein großes Auto. Innerhalb von rund einem Jahr ist mit dem 3/20 PS nicht nur ein neuer Wagen, sondern auch ein neuer Motor entstanden. In Eisenach hatte man sich voll auf den Automobilbau konzentriert, während München für den Vierzylinder zuständig war. Die neue, 20 PS starke Maschine mit 782 cm³ Hubraum hat hängende Ventile und läuft deutlich leiser als ihr englischer Vorgänger. Die neue Karosserie bietet außerdem mehr Komfort. Über 7 000 Einheiten werden gefertigt, gleichzeitig allerdings denkt man in München und Eisenach über einen Wagen nach, der mit mehr Leistung für mehr Umsatz sorgen soll.

Zwischen 1932 und 1934 wurden vom 3/20PS insgesamt 7.215 Stück gebaut.



Isetta



V8