1933 wurde die Mutter aller BMWs erschaffen

1933 dann erscheint mit dem BMW 303 der Urvater einer langen und ruhmreichen Tradition von BMW Sechszylindern. Als erstes Automobil trägt der 303 die charakteristische Niere als Kühlergrill. Der völlig neu entwickelte 1,2 Liter Reihenmotor erweist sich als extrem leise laufendes, bulliges Aggregat, das 30 PS entwickelt und den Viersitzer bis zu 90 km/h schnell macht. Der 303 bietet allerdings zu wenig Hubraum, um BMW in höhere Klassen zu positionieren. Deshalb vergrößert man den 1,2 Liter zuerst auf 1,5, später auf 1,9 Liter und 45 PS. Damit ist der 3,90 m lange 319 geboren.

Er hat schon eine automatisch arbeitende Kühlerjalousie und hydraulische Teleskopstoßdämpfer. Der Motor glänzt wiederum durch hohe Laufruhe, geringe Vibrationen und gute Durchzugskraft.

326: BMW fährt an die Spitze.

Am 15. Februar 1936 hat die Internationale Automobil Ausstellung in Berlin ihre Sensation: Der BMW 326 debütiert als stilistisch und technisch innovatives Flaggschiff des Münchner Unternehmens. Auf einem neu entwickelten Tiefbett-Kastenrahmen mit torsionsstabgefederter und damit geräuscharmer Hinterachse sowie nach unten verlegter Querblattfeder an der Vorderachse ist ein komplett neues Mittelklasse-Modell entstanden. Es ist in drei Modellvarianten lieferbar:
Limousine, zwei- und viertüriges Kabriolett.

Der 326 ist eines der modernsten Autos seiner Zeit. Als erster BMW besitzt er eine strömungsgünstig geformte Karosserie, hydraulisches Bremssystem und ein verdeckt liegendes Reserverad. Der Motor ist ein zwei Liter großer Sechszylinder mit zwei Vergasern, dessen 50 PS von einem teilsynchronisierten Vierganggetriebe mit Freilauf im 1. und 2. Gang übertragen wird. Damit erreicht der 326 eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h.

Die Resonanz ist euphorisch, dieses Modell wird mit knapp 16 000 Einheiten meistverkaufter BMW der Vorkriegszeit. Doch der Zweiliter-Wagen bleibt exklusiv, 6 650 Reichsmark kostet beispielsweise das zweitürige Kabriolett. Im Vergleich: 1000 Mark soll der Preis des projektierten Volkswagen betragen. Und schon dies ist kaum erschwinglich.

BMW ab 1933 im Motorsport

Und das nicht ohne Erfolg. Die BMW Werksfahrer Ernst Henne, Ludwig Kraus, Josef Mauermaier und Peppi Stelzer starteten 1933 zur 15. Internationalen Sechstagefahrt in Wales und holten als Sieger die Trophäe erstmals nach Deutschland. Auch 1934 und 1935 ging der Mannschaftspreis für diese Langstreckenfahrt an das BMW Werksteam.

Die Leichtbauweise erlaubte höhere Geschwindigkeiten. So fuhr der BMW 315/1 erstmals mit einer Aluminium-Karosserie und erreichte 120 km/h. Zusammen mit dem BMW Sportwagen 319/1 errang der 315/1 von 1931 bis 1936 zahlreiche Siege. Darüber hinaus holten drei BMW 315/1 1934 den Klassensieg bei der 2.000 km langen Deutschlandfahrt.

Der BMW 328 feierte eine Premiere mit Paukenschlag: Auf dem Nürburgring steuerte Ernst Henne diesen schnellsten serienmäßigen Sportwagen der 2-Liter-Klasse am 14. Juni auf Anhieb zum Sieg. Über 130 Rennen zwischen 1936 und 1940 entschied der 328 für sich, von dem nur 464 Exemplare gebaut wurden und dessen ästhetische Linienführung Sportwagenfreunde in aller Welt bis heute begeistert.

Zwischen April 1936 und September 1939 entstehen 464 Exemplare des BMW 328. Bis 1940 ist die Teilnahme an 172 nationalen und internationalen Rennen überliefert - Bilanz: 141 Siege, darunter legendäre Wettbewerbe wie den Gesamtsieg und Mannschaftspreis bei der Mille Miglia 1940. Mit dem speziellen Roadster- und Coupé-Aufbau von Carrozzeria Touring aus Mailand schafft der 328 die 1000 Meilen in einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 166,7 Kilometer pro Stunde. Die dünne Aluminiumhaut ist bei diesen "Superleggera" Karosserien direkt auf dem filigranen, tragenden Gitterrohrrahmen befestigt. Das fahrfertige Coupé wiegt dadurch gerade mal 780 Kilogramm und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 220 km/h.

335: souveräner Reisewagen für die neue Autobahn.

Gegen Ende der dreißiger Jahre sind die Bayerischen Motoren Werke zu einem der renommiertesten Hersteller von Automobilen in Deutschland geworden. Innerhalb von nur zehn Jahren war es gelungen, vom Produzenten eines einfachen Kleinwagens in Lizenz zu einer Manufaktur von Automobilen zu werden, die anspruchsvollen Kunden eine breite Palette sportlicher Wagen bietet. Nachdem BMW 1937 mit dem Sport-Kabriolett vom Typ 327, dem bald auch eine elegante Coupé-Variante folgt, in den Kreis der Luxuswagenanbieter eintritt, fehlt eigentlich nur noch eine große und repräsentative Limousine im Angebot der BMW Wagen aus Eisenach.

Zum Jahreswechsel 1937/38 entschließt man sich dazu, einen solchen Wagen nicht von Grund auf neu zu entwerfen, sondern sich bei der Konstruktion eng an den viertürigen Typ 326 anzulehnen. 1939 kommt der 335 auf den Markt, eine vergrößerte Ausführung des 326 mit verlängertem Radstand und neuem 3,5 Liter Sechszylinder-Motor. Er ist vor allem auf die neuen Autobahnen und die dort möglichen hohen Reisegeschwindigkeiten konzipiert. Die Maschine, deren seitliche Nockenwelle nicht mehr durch Rollenkette, sondern durch Stirnräder angetrieben werden, leistet 90 PS, gut für Tempo 145. Die Drehstabfedern sitzen nun längs an der hinteren Starrachse, das Viergang-Getriebe ist erstmals vollsynchronisiert.

Doch das Jahr, in dem der Monumentalfilm "Vom Winde verweht" uraufgeführt und der erste deutsche Einheits-Fernsehempfänger vorgestellt werden, endet tragisch: Am 1. September entfesselt Hitler den Zweiten Weltkrieg.

