

Eleganter Nachkriegs-Sportler: Der BMW 507

War der 328 der sportliche Wegbereiter von BMW, so setzt Mitte der 50er Jahre ein weiterer Sport-Zweisitzer ganz neue Akzente in Design und Eleganz: Der BMW 507. Als Graf von Goertz 1955 in New York das Tuch von seiner Kreation eines zweisitzigen offenen Sportwagens zieht, präsentiert er mit dem BMW 507 nicht nur ein neues Auto - er setzt auch einen designerischen Maßstab. Lang gestreckte Seitenlinien, ein geschwungener Aufbau und eine nicht enden wollende Motorhaube bestimmen das zeitlos schöne Design dieses Traumautos.

Wenig später sorgt der Zweisitzer, der technisch auf dem 502 mit V8 Motor basiert, auch auf der IAA für eine Sensation. Danach verschlingt die Weiterentwicklung der Prototypen zur Serienreife viel Zeit. Erst 1956 wird eine 150 PS leistende Variante des Leichtmetall-V8 fertig und im November desselben Jahres nimmt der erste stolze Besitzer aus dem Hochadel einen BMW 507 in Empfang.

Für DM 26.500 plus DM 1.000, falls ein Hardtop geordert wird, erhält der Kunde einen je nach Endübersetzung bis zu 220 km/h schnellen Sportwagen mit großzügigen Platzverhältnissen und einer Karosserie, die bis heute zu den schönsten aller Zeiten gezählt wird. Unter den betuchten Käufern sind zahlreiche klangvolle Namen des In- und Auslandes, darunter auch der „King of Rock 'n' Roll“, Elvis Presley. Bis 1959 entstehen nicht mehr als 253 Roadster vom Typ 507, davon 251 mit Serienkarosserie.

Zwei Fahrgestelle erhalten Aufbauten von Loewy bzw. Michelotti. Die meisten dieser legendären Sportwagen haben bis heute überlebt und gehören zu den exklusivsten klassischen Automobilen der Nachkriegszeit.

700: Traumwagen des kleinen Mannes

Mit dem Wirtschaftswunder blühen auch die Ansprüche der Autokäufer Ende der 50er Jahre weiter auf. Die spartanischen Kleinstwagen haben ihren Zenit überschritten, die Kunden verlangen richtige Autos. BMW reagiert 1957 darauf zunächst mit dem 600, einer verlängerten Isetta mit Zweizylinder-Boxermotor im Heck. Schon 1959 wird der rundliche Viersitzer aber von einer deutlich moderneren Konstruktion abgelöst, deren Ponton-Karosserie erstmals in selbsttragender Bauweise entsteht: Der BMW 700.

Insbesondere als robustes Auto für den Motor-Breitensport wird der 700 schnell berühmt. „Das BMW 700 Coupé erreicht mit seinem 30 PS-Zweizylinder bei gleichem Innenraum und besserer Straßenlage die gleiche Höchstgeschwindigkeit, die gleiche Beschleunigung und sicher höhere Straßendurchschnitte als sein legendärer Vorgänger“, heißt es offiziell. In der Tat deklassiert das 640 Kilo-Fliegengewicht die Konkurrenz in seiner Motorsport-Klasse von Anfang an. Der kleine Heckmotorwagen in der 40 PS-Sportversion wird deshalb auch „Arbeiter-Carrera“ genannt.

Ein Beispiel für die preisliche Attraktivität ist ein Vergleich vom November 1962: 6950 Mark - inklusive Heizung - kostet das Cabrio und ist damit 1.250 - Mark billiger als ein offener VW

Käfer. Ein offener Karmann Ghia liegt gar bei 9.500 Mark.

Ende 1959 taumelt BMW am Abgrund.

Der Start in die Nachkriegszeit gestaltete sich für die Bayerischen Motoren Werke schwierig. Mitten im „Wirtschaftswunder“ der 1950er Jahre führte eine tiefgreifende Unternehmenskrise beinahe zum Verlust der Eigenständigkeit der BMW AG durch den Verkauf an den Mitbewerber Daimler-Benz. Kleinaktionäre und BMW Händler verhinderten diese Pläne im Laufe einer dramatisch verlaufenden Hauptversammlung am 9. Dezember 1959. Als einer der größeren Aktionäre suchte der Industrielle Herbert Quandt, beeindruckt von dem Glauben der Aktionäre und Händler an BMW, eine Lösung für das Unternehmen. Diese wurde in gemeinsamen Gesprächen mit dem Vorstand und dem Betriebsrat erarbeitet. Eingehende Analysen zeigten, dass es für die Bayerischen Motoren Werke eine erfolgversprechende Zukunft gab. Das Engagement von Herbert Quandt und seiner Familie sichert bis heute die Eigenständigkeit der BMW AG.

1961 schafft der 1500er den Einstieg in die Mittelklasse. BMW entwickelt sich zum Synonym für sportliche Limousinen aus Deutschland mit stets herausragender Motorentechnik und qualitativ guter Verarbeitung.

BMW 1500: Die Neue Klasse schafft den Durchbruch

Bereits Mitte der 50er Jahre erkannten die BMW-Entwickler aber auch den dringenden Bedarf nach einem modernen Wagen der Mittelklasse. Erste Entwicklungsarbeiten begannen, doch war das Projekt eines komplett neuen Fahrzeuges der Mittelklasse finanziell zunächst nicht zu realisieren.

Anfangs der 60er Jahre hat sich die Situation jedoch grundlegend geändert, der neue „Mittelwagen“ wird schließlich als schnittiger, mittelgroßer Viertürer mit sportlichem Fahrwerk und starker Motorisierung konzipiert: komfortabel genug für fünf Passagiere, agil genug für flotte Fahrt. Die Marketing-Strategen geben ihm den Namen „die Neue Klasse“; 1961 debütiert der BMW 1500 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt. Unter der Fronthaube arbeitet ein vollkommen neuer Vierzylinder-Reihenmotor mit 1,5 Litern Hubraum. 80 PS reichen für eine Spitzengeschwindigkeit von fast 150 km/h aus, ein hervorragender Wert im Vergleich zur Konkurrenz. Dazu kommt ein superbes Fahrwerk. Das Fahrverhalten bleibt unter fast allen Umständen neutral, die Federung ist straff aber nicht unkomfortabel. Im Innenraum finden sich Sicherheitsmerkmale wie gepolsterte Ober- und Unterkanten des Armaturenbretts und eine tiefliegende und gepolsterte Lenkradnabe.

Der BMW 1500 wird sowohl von der internationalen Fachpresse wie auch von den Kunden sehr positiv aufgenommen. Schon ein Jahr nach Produktionsbeginn kommt ein Schwestermodell mit 1,8 Liter-Motor und 90 PS Leistung, der BMW 1800, auf den Markt. 1964 bzw. 1966 folgen der BMW 1600 und 2000. Und 1969 erscheint das Spitzenmodell der Neuen Klasse in Gestalt des BMW 2000 tii, der erstmals über eine Benzineinspritzanlage in einem BMW Serienmodell verfügt. Auch die neue, ab 1965 angebotene Coupélinie mit den Modellen 2000 C und CS basiert auf der Neuen Klasse.

Für BMW bedeutet der enorme Erfolg dieser Neuen Klasse endlich den Durchbruch als Hersteller weltweit begehrter, moderner Automobile. Zwar wird der Urtyp BMW 1500 nur bis

1964 produziert, doch die optisch fast identische, gesamte Modellreihe soll bis 1972 aktuell bleiben. In dieser Zeit entwickelt sich die Neue Klasse zur erfolgreichsten BMW Modellreihe. 329.626 Limousinen laufen insgesamt in München vom Band. BMW hat den Sprung zum erfolgreichen Massenhersteller moderner Automobile endgültig geschafft.