

# Mobile Tradition live

# Special

Fakten und Hintergründe Facts and background



Faszination Freiheit. BMW Roadster 1929 – 2006.

Sheer fascination. BMW roadsters 1929 – 2006.



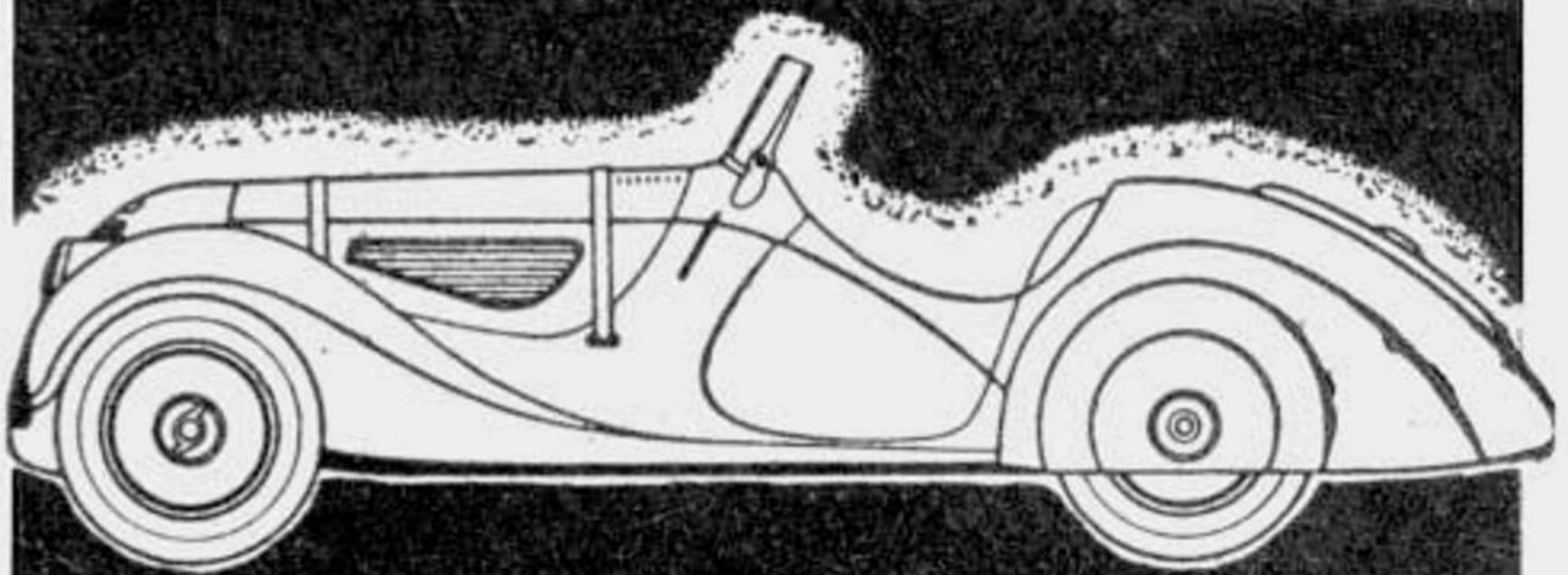


**2 LITER 80 PS SPORT**

*der erfolgreichste*

**DEUTSCHE SPORTWAGEN**

**BEHERRSCHT DIE RENNEN SEINER KLASSE**





Liebe Freunde der BMW Group,

Roadster sind besondere Fahrzeuge: souverän in ihrer Kraftentfaltung und einzigartig im Design. Sie wecken Emotionen – bei jedem. BMW hat diese Faszination immer verstanden und in seiner langen Historie immer wieder Roadster gebaut, die zu Ikonen wurden. Kein vorgeschobener Zweck ist nötig – der Roadster verkörpert ganz einfach die Lust am Fahrerlebnis. In diesem Mobile Tradition live Special möchten wir Ihnen die vielen Facetten der umfangreichen BMW Historie im Roadsterbau nahe bringen. Ich bin überzeugt, Sie werden die Faszination spüren, die uns bewegt, immer wieder neue Roadster zu entwickeln.

Dear Friends of the BMW Group,

Roadsters are very special cars, boasting a superior power curve and unique styling. They kindle emotions – in one and all. BMW has always understood this fascination and looks back on a long tradition of building roadsters that became motoring icons. Roadsters don't need any justification – quite simply, they embody the joys of driving. In this Mobile Tradition live Special we aim to convey the many facets of BMW's far-reaching history of roadster production. I am confident you will begin to understand the fascination that drives our desire to create new roadsters time and again.

Viel Freude beim Lesen,    Read and enjoy,

Holger Lapp

Leiter BMW Group Mobile Tradition  
Director of BMW Group Mobile Tradition

BMW AG



Eine Historie der Fahrfreude: links der legendäre BMW 328, Siegerwagen der Mille Miglia 1940, rechts der aktuelle BMW Z4.

The history of driving pleasure: the legendary BMW 328 (left) and the latest BMW Z4 (above).

## Impressum

### Publication details

V.i.S.d.P: Holger Lapp (Anschrift s. unten)  
BMW Mobile Tradition  
Schleißheimer Straße 416 / BMW Allee  
80935 München  
www.bmw-mobiletradition.com  
Bildmaterial: Bildarchiv Mobile Tradition  
Konzept / Realisierung: von Quadt & Company

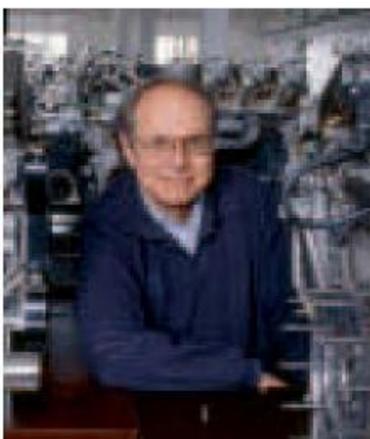


24

**Faszination Roadster: Lächeln, nicht sprechen.**

Der Roadster ist eines der ältesten Fahrzeugkonzepte und verdankt seinen Namen besonders flotten Pferden. Wahrscheinlich ist er deshalb heute noch so begehrt.

**Roadster fascination: Smile, don't talk.** The roadster is one of the oldest vehicle concepts with a name that goes back to exceptionally fleet-footed horses. That is probably what makes it such a desirable car to this day.



27

**Roadster-Fahrer berichten:** Stimmen, die belegen: einen Roadster zu fahren begeistert viele, aber alle zumindest aus einem gleichen Grund: purem Fahrspaß.

**Roadster drivers tell their story:** Devotees confirm that many people love roadsters, but all for the same reason: pure driving fun.

32



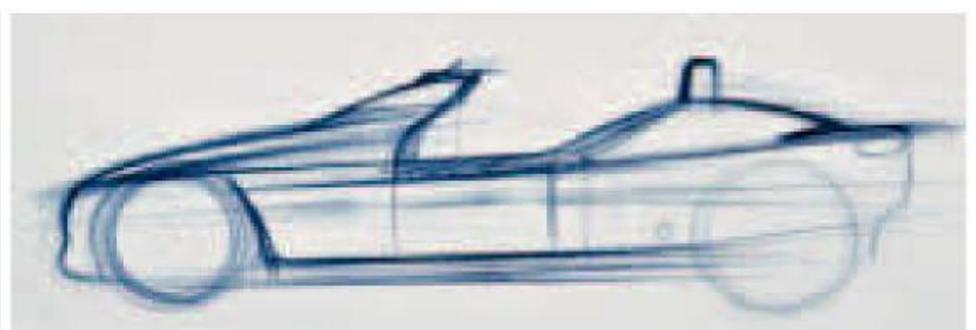
**Faszination seit 1929:** Die wichtigsten Roadster-Modelle der BMW Geschichte im Portrait: Vom Dixi 3/15 PS Ihle über den BMW 328 und 507 bis zum Z8 und dem neuen BMW Z4.

**Fascination since 1929:** Profiles of the foremost roadster models in BMW history, from the Dixi 3/15 PS Ihle to the BMW 328 and 507, and on to the Z8 and latest BMW Z4 models.

50

**BMW Roadster-Designgeschichte:** Nirgendwo im Automobilbau ist die Einheit von Design und Zweck klarer als bei der Gestaltung von Roadstern. Roadster der Marke BMW haben hier stets besondere Marksteine gesetzt.

**BMW roadster design:** Nowhere in the history of carmaking is the unity of design and purpose clearer than in the creation of roadsters. BMW-designed roadsters have always set key milestones in this regard.





08

**Faszination Roadster:** Mit der Vorstellung des neuen BMW Z4 sowie des BMW Z4 M Roadsters knüpft BMW an eine Tradition an, die schon mit dem ersten BMW Automobil begann: Roadster-Fahren. Ein umfangreiches Produktportfolio der BMW Mobile Tradition erweckt dieses Feeling in all seinen Facetten zum Leben.

**Roadster fascination:** With the launch of the new BMW Z4 and BMW Z4 M Roadster, BMW is perpetuating a tradition that began with its first car. A comprehensive product portfolio by BMW Mobile Tradition brings alive the roadster experience in all its facets.



60

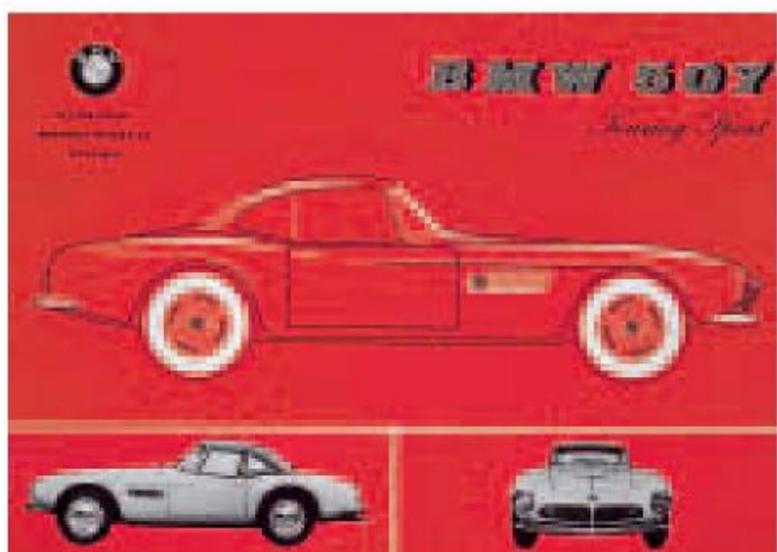
**Racing Roadster – BMW 328:**

Mit dem Sieg bei der Mille Miglia 1940 wurde er zur Legende – Objekt der Begierde war er schon vorher. Und bleibt es bis heute.

**Racing roadster BMW 328:**

Winning the 1940 Mille Miglia made it into a legend, though it was already an object of desire before then – and remains so to this day.

74



78

**BMW Art Cars:**

**A. R. Penck's BMW Z1**

Für den berühmten deutschen Künstler war der BMW Z1 an sich schon ein Kunstwerk.

**BMW Art Cars:**

**A. R. Penck's BMW Z1.**

For Germany's renowned artist, the BMW Z1 was an artwork in its own right.

**„Wenn Entfernungen dahinschwinden.“ Der Roadster in der Werbung:** Von den Rennerfolgen bis zu James Bond – Roadster machten auch in der Werbung eine gute Figur. **“Miles into millimetres”:** the roadster in advertising. From racing triumphs to James Bond – roadsters cut a fine dash across the world of advertising.

A large, semi-transparent BMW logo is positioned in the upper right quadrant of the advertisement. It features the classic roundel design with the letters 'BMW' at the top and 'MINI' at the bottom, set against a background of horizontal lines.

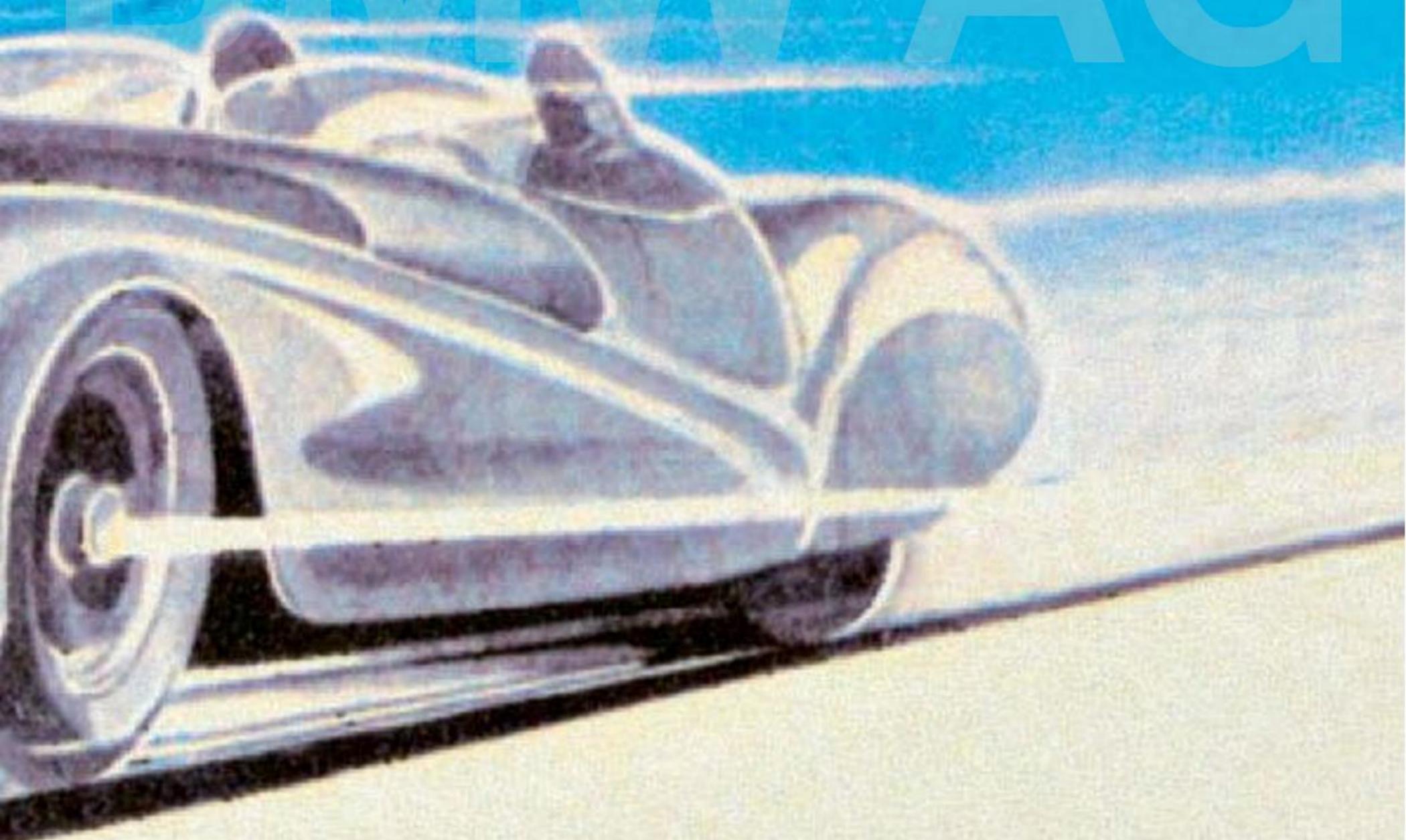
**BMW** der schnellste  
in der 2 Ltr. Klasse o. Komp.  
den Leistungen der deut.

**BMW AG**



# *Sportwagen der Welt*

*ein Zeuge der hervorragenden  
Kraftfahrtindustrie*



BMW AG



BMW Roadster 1929 bis 2006

# Faszination Freiheit

Ein offener Sportwagen mit niedrigem Gewicht und eindrucksvoller Fahrleistung. Das kennzeichnet einen Roadster. BMW baut Roadster seit über acht Jahrzehnten, und immer entstanden dabei Fahrzeuge, die bis heute begeistern. So auch der neue BMW Z4 – die Inkarnation eines modernen Roadsters.

Sinja Kaiser

Mit der Präsentation des neuen BMW Z4 sowie des Z4 M Roadster im Februar 2006 in Jerez und auf dem Genfer Salon stellt BMW einen Roadster vor – die ultimative Fahrmaschine. Der BMW Z4 verkörpert auch optisch den typischen

Roadster: eine lange Motorhaube, maßgeschneidertes Cockpit und ein kurzes, knackiges Heck. Der Fahrer sitzt tief im Sitz, knapp über der Fahrbahn, und fühlt sich so eins mit Fahrzeug und Straße. Technische Highlights wie Fahrdynamik

Control und Electric Power Steering machen den BMW Z4 zu einem faszinierenden Fahrzeug, das maximalen Fahrspaß vermittelt.

Noch mehr Power hat der neue BMW Z4 M Roadster. Er besitzt statt einer elek-



Aktuellste Interpretation einer großen Leidenschaft: Der BMW Z4 M Roadster von 2006.

The latest iteration of a great passion: the BMW Z4 M Roadster of 2006.

BMW roadsters 1929 to 2006

## Sheer fascination

An open-topped sports car with low weight and impressive performance. Those are the salient features of the roadster. BMW has been building such cars for almost eight decades now and has never failed to create models that have preserved their fascination to this day. The new BMW Z4 is cast in the same mould: it is the embodiment of a modern-day roadster.

Sinja Kaiser

With the launch of the new BMW Z4 and Z4 M Roadster in Jerez and at the Geneva Motor Show in February 2006, BMW presents a new rendition of the ultimate driving machine. In both appearance and performance, the BMW Z4

embodies the definitive features of a roadster: stretched bonnet, tailored cockpit and a short, taut rear. The driver sits low in the seat just above the asphalt and feels at one with the car and the road. Technical highlights such as Dynamic

Drive Control and Electric Power Steering make the BMW Z4 a fascinating car that delivers maximum driving fun.

The new BMW Z4 M Roadster boasts even greater output. It comes with hydraulic rather than electric power

trischen eine hydraulische Servolenkung, für messerscharfe Präzision und höhere Lenkgeschwindigkeiten in den Kurven. Über die Motorleistung dieses sportlichen Roadsters muss man keine Worte verlieren. Wer in fünf Sekunden von Null auf Hundert beschleunigt, spürt, wie man Faszination 2006 buchstabiert.

Die BMW Mobile Tradition begleitet den Launch dieser Fahrzeuge mit einer Kampagne, die mit ihrem Slogan sicherlich jedem Roadster-Begeisterten aus dem Herzen spricht: „Faszination Freiheit“. BMW kann auf eine über 70 Jahre alte Roadster-Tradition zurückblicken. Seit Beginn der Automobilproduktion 1929 kamen die BMW Ingenieure immer wieder auf diesen Fahrzeugtyp zurück. Kein Wunder: verkörpert der Roadster doch wie kein Zweiter die „Freude am Fahren“.

Die Faszination, die von diesen Modellen seit ihrer Vorstellung bis heute ausgeht, gilt es aufzuspüren. Von Anfang an implizierte sie Begeisterung am Fahren, Herausforderung und kraftvolle Fortbewegung. Wind, Sonne, Straße und Umwelt verbinden sich zu einer einheitlichen Wahrnehmung: einem Gefühl großer Offenheit, einem berausenden Gefühl von Freiheit. Es zählt nur noch der Moment, das Jetzt.

Es ist dieses Gefühl von Einheit mit der Maschine und der Umgebung, das seit jeher die Faszination des Fahrzeugkonzepts Roadster ausmacht. Roadster waren immer be-

offiziellen Slogan gab, sahen BMW Fahrer immer vor allem die Freude am Fahren.

Kein Wunder also auch, dass gerade die BMW Roadster alle zu Fahrzeugikonen wurden, mit begeisterter Anhängerschaft und einer oft fast bedingungslosen Verehrung. Modelle wie der BMW 328, der 507 oder der Z1 sind Legenden, die in Oldtimerkreisen für Rekordpreise gehandelt werden und ihren festen Platz in jeder Automobilgeschichte haben. Dem Z8, der eine Hommage an die eigene Tradition darstellt, wurde schon seit seiner Vorstellung ein Ikonenstatus zugesprochen.

### **Eine lange Tradition für starke Emotionen**

Mit dem neuen BMW Z4 knüpft BMW damit an eine lange und stets neu interpretierte Tradition an. Sie begann 1929, gerade mal ein Jahr nachdem das erste BMW Automobil überhaupt

## **Seit 70 Jahren rasant auf Rennstrecke und Straße: Der BMW 328.**

sondere Fahrzeuge, denn sie hatten eigentlich nur einen Zweck: die Essenz des Autofahrens auf den Punkt zu bringen.

Wer einen Roadster fährt, dem geht es nicht um Fortbewegung, nicht darum, eine beliebige Strecke von A nach B zurückzulegen. Es geht ihm auch nicht darum, die schönste Zeit des Jahres so angenehm wie möglich zu verbringen, Einkäufe zu erledigen oder Transporte zu bewerkstelligen. Er will nicht auf der Prachtstraße gesehen werden, die Umstehenden beeindrucken oder gemütlich über eine Sightseeing-Strecke cruisen. Es geht ihm um nichts anderes, als um das berausende Fahren an sich.

Kein anderes Automobil als der Roadster ist so eindeutig darauf ausgelegt, sich im Fahren eins mit der Maschine und der Straße zu fühlen, Kurven als logische Fortsetzung der menschlichen Bewegung zu betrachten und die Welt durch eine möglichst kleine Frontscheibe zu betrachten. Bei Wind und Wetter, Hitze oder Kälte, im flachen wie im bergigen Gelände. Dazu trägt auch die Position des Fahrers – knapp über der Fahrbahn sitzend – bei.

Es ist nicht allzu überraschend, dass die Bayerischen Motoren Werke praktisch von Beginn an dem Roadster-Konzept ausgesprochen nahe standen. Motorenkompetenz, innovative Technologien und das besondere Design vereinen sich in den Fahrzeugen. Leistungsvolle Motoren, fortschrittlichste Fahrwerke, beste Ingenieurstechnik förderten nicht nur Rekorde, sondern vereinen Mitarbeiter wie Kunden in ihrer Begeisterung für kontrollierbare Maschinenkraft im Dienste der beschleunigten Fortbewegung. Kurz: Lange bevor es den



steering for pin-sharp precision and higher steering speeds in corners. Few words need be wasted on the engine performance of this sporty roadster: anyone who shoots out of the blocks to 100 km/h in five seconds flat knows exactly how fascination is defined for 2006.

BMW Mobile Tradition is backing the launch of these models with a campaign that goes by a slogan which surely speaks from the heart of any roadster enthusiast: "Sheer fascination". BMW looks back on a roadster tradition spanning almost 80 years. Since the beginning of its car production in 1929, BMW engineers returned to this vehicle genre time and again. Hardly surprising, as the roadster embodies "sheer driving pleasure"

like no other four-wheeler.

Our aim was to try and capture the fascination these models have exuded from their inception all the way to the present. From the beginning they have been closely associated with driving enthusiasm, challenge and powerful forward motion. Wind, sun, road and landscape come together in a holistic awareness, a sense of extreme openness, an intoxicating taste of freedom. The only thing that counts is the moment in time, the now.

It is this sense of oneness with the machine and with the environment that has from the very start defined the fascination of the roadster vehicle concept. Roadsters have always

**Faszination bis ins Detail: Die Lederriemen der Kühlerhaube waren Vorschrift für Rennen. Der Sechszylindermotor leistete mehr als 80 PS.**

Fascination down to the last detail: the leather bonnet straps were mandatory in races. The 6-cylinder engine gave more than 80 bhp.





Womit alles begann: Der Dixi 3/15 PS Ihle aus dem Jahr 1929.  
How it all started: the Dixi 3/15 PS Ihle from the year 1929.

aus einer Werkshalle rollte. Der Dixi 3/15 PS wurde in der Fahrzeugfabrik Eisenach ab Dezember 1927 in Serie gebaut. Der Kunde konnte zwischen vier verschiedenen Modellen wählen.

### **Der erste Roadster**

Die Firma Ihle in Bruchsal bot zusätzlich Sportwagenkarosserien für Fahrgestelle des Dixi 3/15 PS und BMW 3/15 PS an. Der Kunde konnte sich entscheiden, ob er die Karosserie zur Eigenmontage erwerben oder seinen Dixi oder BMW bei Ihle abliefern und vor Ort umbauen lassen wollte. Der Dixi 3/15 PS Ihle bot schon damals alles, was den Erfolg eines Roadsters bis heute ausmacht: er war handlich, formal überaus gelungen, für damalige Verhältnisse gut motorisiert und er bot dem Fahrer freie Rundumsicht auf alles, an dem er vorbeirauschte. Nur in einem war er noch konsequenter reduziert als spätere Modelle: er brauchte nur eine einzige Tür – auf der Beifahrerseite.

Seit dieser Zeit baut BMW immer wieder Roadster: 1935 kam der BMW

319/1, ein Jahr später bereits der bis heute legendäre BMW 328, Siegerwagen des Langstreckenrennens Mille Miglia im Jahre 1940. Der BMW 328 war mit Sicherheit das bekannteste Fahrzeug der Bayerischen Motoren Werke vor dem Krieg. Er kam erstmals 1937 auf den Markt, vor knapp 70 Jahren. Von seinem ersten Erscheinen an dominierte er die Rennsportszene der damaligen Jahre. Sein Debüt gab er am 14. Juni 1936 auf dem Nürburgring. „Erster Start, erster Sieg! Was für ein Wagen, was für ein Fahrer!“ So kommentierte man den ersten Auftritt des BMW 328. Am Steuer saß kein Geringerer als „der schnellste Mann der Welt“, Ernst Jakob Henne, wegen seiner zahllosen Geschwindigkeitsweltrekorde auf BMW Motorrädern auch „das weiße Phantom“ genannt.

### **Der legendäre BMW 507**

70 Jahre BMW 328: Mit diesem Jubiläum steht das Prinzip Roadster auch als Fahrzeugkonzept im Mittelpunkt der Veranstaltungen und Veröffentlichungen der BMW Mobile Tradition im Jahr 2006.

Nach dem Einschnitt durch den Zweiten Weltkrieg setzte BMW Mitte der 50er gleich wieder ein Roadster-Highlight. Der BMW 507, 1955 erstmals vorgestellt, war zwar wirtschaftlich kein bedeutender Erfolg für das krisengeschüttelte Unternehmen, begeisterte aber mit seinem formschönen Design. Nicht gleich mit seiner Vorstellung, aber ein paar Jahrzehnte später wurde er zum Automobil-Mythos.

### **Elvis und Peter Kraus**

Stars wie Elvis Presley und Peter Kraus trugen ebenso zur Legendenbildung bei wie die Begeisterung der Presse. Vielen gilt der BMW 507 bis heute als eines der schönsten je gebauten Automobile. Das 50-jährige Jubiläum dieser Ikone zelebrierte die BMW Mobile Tradition im vergangenen Jahr auf zahlreichen Veranstaltungen und Messen.

Mit einer detaillierten Publikation „Der legendäre 507“ von Dr. Karlheinz Lange und einem dokumentarischen Filmbeitrag zeichnete die Mobile Tradition die spannende Entstehungs-

been very special four-wheelers by virtue of their sole purpose – to impart the essence of driving.

Nobody driving a roadster is bothered about arriving anywhere, getting from A to B. Nor are they keen to spend the warmest time of the year in their car, to take it shopping or convey items from one place to another. Roadster drivers aren't out to be seen cruising along a boulevard in "look at me" mode, or taking a nice little spin along a sightseeing route. Their sole, exclusive concern is the intoxicating experience of driving for driving's sake.

No other car is so singlemindedly conceived to make you into an entity with the car and the road, to let you feel the asphalt, regard corners as a logical continuation of human motion, and view the world through the smallest possible windscreen – in any weather, hot or cold, on the flat or in undulating mountains. It's a sensation reinforced by the driver's

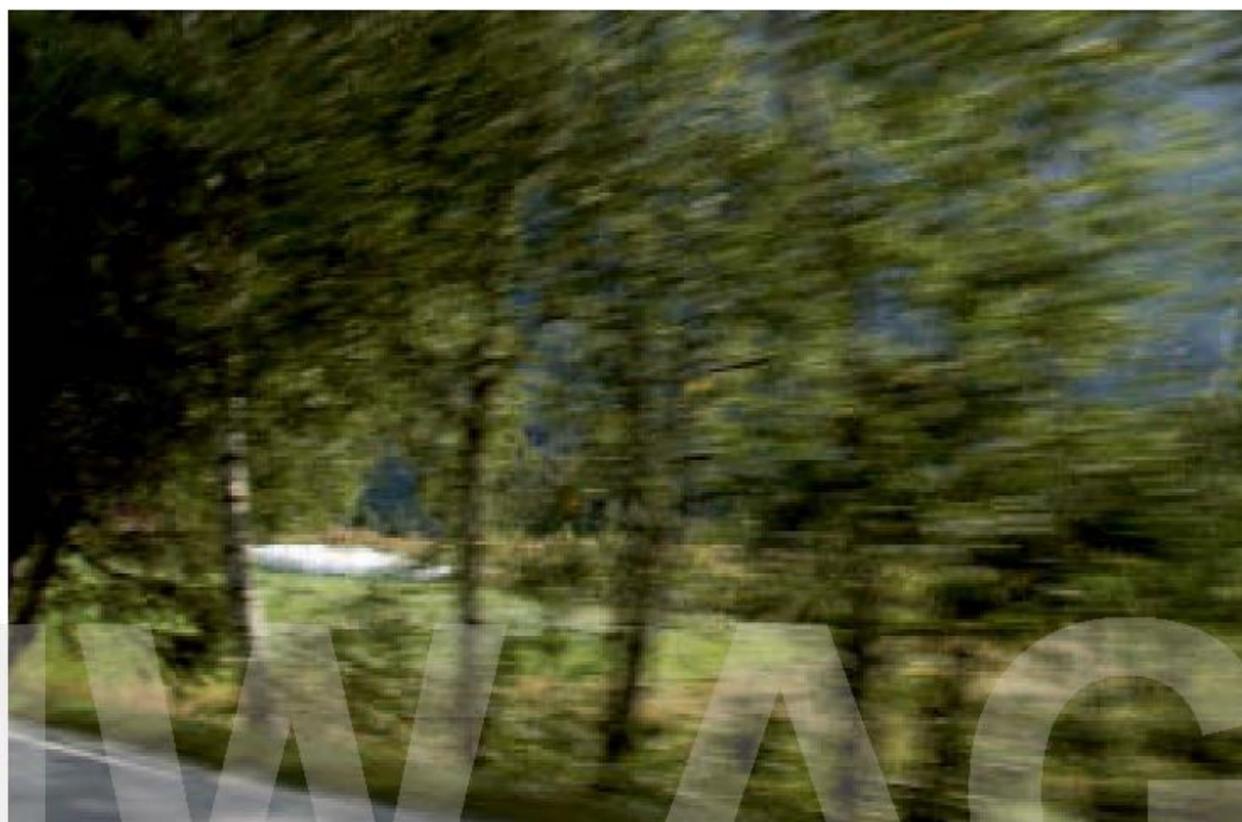
position – inches above the tarmac.

It is no great surprise that BMW was closely drawn to the roadster concept practically from the start. Engine competence, innovative technologies and outstanding design have always come together in the cars built by BMW. High-performance engines, state-of-the-art

chassis and superior engineering technology not only helped the company set up numerous records, but also bonded staff and customers in their enthusiasm to harness automotive power in the interests of accelerated progress. In brief, long before the official slogan was born, BMW drivers were already focus-

Unten: Der BMW 319/1 kam 1935 auf den Markt und leistete immerhin 55 PS.

Below: The BMW 319/1 was launched in 1935 with a creditable 55 bhp.



geschichte dieses Roadsters nach. Hier kommt auch der Designer Albrecht Graf Goertz zu Wort, der sich an den 507 als eines seiner „liebsten Kinder“ zurück-erinnert (die Publikation „Der legendäre 507“ ist beim Heel-Verlag, Königswinter, erhältlich).

In den 60ern und 70ern schien das Roadster-Konzept dann aus der Mode gekommen, doch in den 80ern revitalisierte BMW den Roadster-Gedanken mit dem innovativen BMW Z1, dessen augenfälligstes Merkmal die berühmten versenkbaren Türen sind. In den folgenden Jahren entstehen drei weitere Z-Modelle.

### Mehr als kalte Rationalität

Mit dem BMW Z3 reagiert BMW auf die immer stärkere Fragmentierung des Automobilmarktes und zielt auch preislich auf jüngere Käuferschichten. Dagegen wird der BMW Z8 konsequent als exklusiver Supersportwagen entwickelt, der formal an den Klassiker 507 anknüpft und auf technischem Gebiet mit seinem Alu-Spaceframe-Rahmen sowie seinem 400-PS-V8-Motor in der obersten Automobilkategorie spielt. Jüngster Spross der Roadster-Familie schließlich ist der BMW Z4, der im Jahre 2002 erstmals vorgestellt wurde und 2006 sein zweites Debüt feiert.

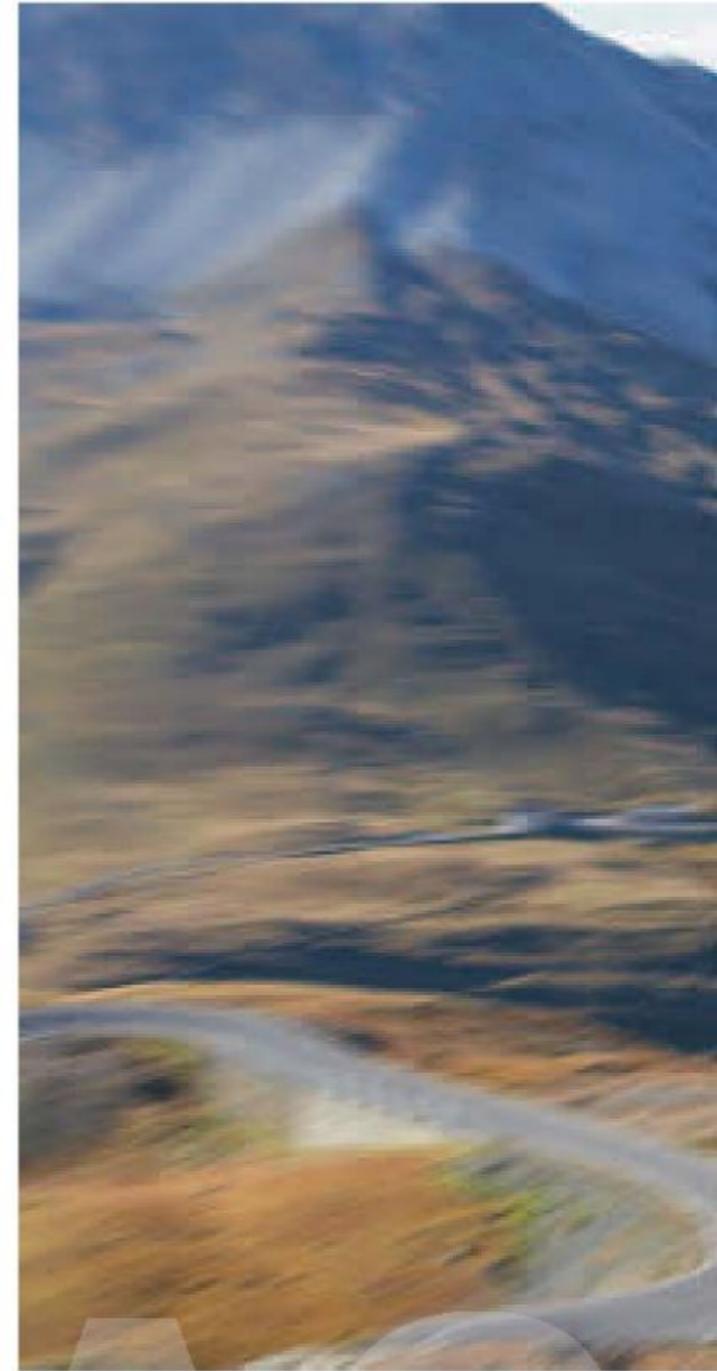
Anlässlich dieses Fahrzeug-Launches zieht die BMW Mobile Tradition die Traditionslinien der Roadster-Geschichte nach. Mit einer Vielzahl von Kommunikationsmaßnahmen wird lebendig, was

seit Jahrzehnten die Begeisterung für diese Art von Automobilen nährt: das unbändige Gefühl von Freiheit, das Roadster-Automobile ihrem Fahrer vermitteln. Denn es ist vor allem eine emotionale Kraft, die Menschen immer wieder zu diesen Fahrzeugen zieht. Mit kalter Rationalität und Alltagserwägungen lässt sich dieser Faszination nicht beikommen. Roadster-Begeisterung ist Begeisterung für das Fahren an sich, für das Gefühl, mit der Straße verbunden zu sein und durch jede Kurve mit einem Schuss Adrenalin belohnt zu werden.

Dieses über die Jahrzehnte von Menschen unterschiedlichster Herkunft immer neu erlebte Gefühl kommunikativ nachvollziehbar zu machen ist die Grundidee. Unter diesem Blickwinkel entsteht zunächst ein umfangreiches Portfolio neuer Fotografien, die das Roadster-Feeling bildlich auf das Wesentliche konzentrieren: Fahren in atemberaubender Landschaft.

### Alle Roadster in rasanter Fahrt

Eine Facette dieser Umsetzung ist der Bildband „Faszination Freiheit. BMW Roadster 1929 bis 2006“, in dem auf 80 Seiten die maßgeblichen Roadster-Modelle der BMW Geschichte so zu sehen sind, wie Roadster-Fans sie am liebsten haben: in Action. Einen Teil dieses Fotomaterials sehen Sie auch auf diesen Seiten. Zudem entstand eine Posterserie in extremem Panoramaformat, um die Einheit von Fahrzeug und



Umgebung noch eindrucksvoller zur Geltung zu bringen.

Aber natürlich lassen sich die herrlichen Momente des Roadster-Fahrens vor allem in bewegten Medien transportieren. Deswegen stand von Anfang an auch ein Film auf dem Aktionsplan. Er zeigt alle wesentlichen BMW Roadster in rasanter Fahrt in ganz unterschiedlichen Umgebungen, die an sich schon





Oben: Nach fast 30 Jahren Pause belebte der BMW Z1 das Roadster-Segment neu. Bekanntestes Detail: die versenkbaren Türen. Unten links: Der BMW 507. Der Roadster von 1955 wurde zur Designlegende.

Above: After an interval of almost 30 years the BMW Z1 breathed new life into the roadster segment. Its most famous feature: the retractable doors.

Below left: A BMW 507, the 1955 roadster that became a design legend.



ing first and foremost on sheer driving pleasure.

Equally unsurprising is the fact that it was above all BMW's roadsters that all acquired iconic status along with an enthusiastic following who paid nigh-unconditional reverence to these cars. Models like the BMW 328, 507 or Z1 are legendary, trade for record prices in the classic car world and have their firm slot in any history of motoring. The Z8, which is a homage to the company's own heritage, was an icon from the moment the wraps came off.

#### Long tradition of strong emotions

With the BMW Z4, the Munich carmaker is thus perpetuating a longstanding heritage that has regularly enjoyed new interpretations. It began in 1929, just a year after the very first BMW automobile rolled out of an assembly plant. That was the Dixi 3/15 PS, which went into production at the Eisenach factory in December 1927. Customers could choose from four different models.

#### The first roadster

The Ihle company in Bruchsal offered additional sports bodies for the chassis of the Dixi 3/15 PS and BMW 3/15 PS.

Customers could choose between purchasing the body and mounting it on the chassis themselves, or delivering their Dixi or BMW to Ihle for on-site conversion. At the time, the Dixi 3/15 PS Ihle already had everything that makes up the success of a roadster to this day: it offered good handling, was aesthetically appealing, had a good engine for the time and afforded the driver an all-round view of everything that swept past him. There was just one respect in which it was even more rigorously pared down than later models: it had a single door – on the passenger side.

Since that time BMW has repeatedly returned to building roadsters. 1935 saw the arrival of the 319/1, and a year later the BMW 328 was launched – a legend to this day and winner of the 1940 Mille Miglia long-distance event. The BMW 328 was indisputably BMW's best-known model before the Second World War. It entered the market in 1937, almost 70 years ago. From its inaugural appearance it was to dominate the motor racing scene of that era. It marked its debut on 14th June 1936 at the Nürburgring. "First race, first victory! What a car, what a driver!" was the essence of the media reaction to the



Erhabenheit vermitteln. Selten stand bisher bei filmischen Aufnahmen dieses verbindende Gefühl des Fahrens so im Vordergrund. Es entstanden auch von den Vorkriegsfahrzeugen neue Aufnahmen, die ihre Kraft, ihre Dynamik und ihre Ausstrahlung für heutige Fans anschaulich machen. Denn gerade die Ikonen aus den ersten Jahrzehnten sind für die meisten Anhänger kaum je in voller Fahrt zu erleben. Diese filmischen Umsetzungen gibt es in einer Langversion mit vielen historischen Hintergrundinformationen und einem kürzeren Clip, der noch stärker auf die Emotion fokussiert (Film und Bildband sind für Interessierte über den Heel Verlag, Königswinter, erhältlich).

### Roadster in allen Facetten

In diesem Heft von Mobile Tradition live sind zudem eine Menge Hintergründe und geschichtliche Entwicklungen rund um die Historie der BMW Roadster zu finden. Wie das Konzept dieser Fahrzeugklasse entstand, welche Persönlichkeiten sich davon angezogen fühlten und aus welchem Grund sie teilweise ihr Leben lang immer wieder Roadster fuhrten oder neue Roadster entwickelten.

Die wichtigsten Modelle werden in diesem Special portraitiert und zeigen so unter technischen wie ästhetischen Gesichtspunkten Kontinuität und Innovation auf. Denn die BMW Roadster waren immer auch herausragende technische Leistungen.

Das Thema Roadster wäre nicht vollständig ohne die Rennsporterfolge, die vor allem mit dem BMW 328 errungen wurden. Denn natürlich liegt es nahe, mit einem grundsätzlich so sportlich ausgelegten Fahrzeugkonzept wie dem des Roadsters auch in den Rennsport zu gehen.

Mit dem Thema Roadster widmet sich die BMW Mobile Tradition einem der spannendsten und emotionalsten Konzepte im Automobilbau: dem berühmten Roadster-Feeling.

Links: Mit der Vorstellung des BMW Z3 im Jahre 1995 gelang BMW ein Roadster, der mit 279.273 Stück zum Bestseller wurde.

Left: With the BMW Z3 Roadster in 1995, BMW launched a bestseller that would attract 279,273 buyers.

spectacular maiden race of the BMW 328. Behind the wheel sat no lesser figure than “the fastest man in the world”, Ernst Jakob Henne, also known as “the white phantom” for the countless world speed records he had set up on BMW motorcycles.

### The legendary BMW 507

70 years of the BMW 328: this anniversary also turns the focus of BMW Mobile Tradition’s events and publications for 2006 onto the roadster as a vehicle concept. After the caesura of the Second World War, BMW produced another stunning roadster in the mid-1950s. The BMW 507, unveiled in 1955, may not have proved a business success for the crisis-racked company, but it attracted widespread admiration for its consummate styling. Though not born a motor-ing legend, it unequivocally assumed this status some decades on.

### Elvis and Peter Kraus

Stars like Elvis Presley and the Austrian-German singer Peter Kraus contributed as much to the making of this legend as

did the fervent media response. To many people, the BMW 507 is regarded to this day as one of the most beautiful cars ever built. BMW Mobile Tradition celebrated the 50th anniversary of this four-wheeled icon at numerous events and shows last year.

With the detailed publication The Legendary BMW 507 by Dr Karlheinz Lange, as well as a documentary film, Mobile Tradition traced the stirring story of how this roadster came about. Both

## Speeding along road and track for 70 years: the BMW 328.

book and film cite its designer, Count Albrecht Goertz, who looks back on the 507 as one of his “favourite children” (the book The Legendary BMW 507 is available from Heel Verlag, Königswinter).

In the 1960s and ’70s the roadster looked as if it might have fallen out of favour, but in the 1980s BMW revived this four-wheeled concept with its innovative BMW Z1, whose most head-turning fea-

ture were its famous retractable doors. Three further Z models were launched over the following years.

### Beyond cool rationality

With the BMW Z3, BMW was responding to the increasing fragmentation of the automobile market and with its price tag was targeting a younger buying segment. At the other end of the scale, the Z8 was systematically developed as an exclusive super sports car that owed some of its

styling cues to the classic 507 and, with its aluminium space frame and 400 bhp V8 engine, was technically in the top echelon of the roadster

genre. The most recent addition to the BMW roadster family, finally, is the BMW Z4, first introduced in 2002 and now celebrating a second debut in 2006.

**Hommage an den Vorfahren: Der BMW Z8 knüpft optisch bewusst an den legendären Roadster BMW 507 an.**

Homage to its predecessors: the BMW Z8 consciously takes up styling cues from the legendary BMW 507 Roadster.



Rechts: Mit dem BMW Z4 entstand wieder ein typischer Roadster, sportlich, kräftig und auf maximalen Fahrspaß ausgelegt.  
Right: The BMW Z4 marked the birth of another archetypal roadster – sporty, powerful and geared to maximum driving fun.





To mark this model launch, BMW Mobile Tradition is tracing the evolution of the company's roadster heritage. A wide-ranging media initiative will bring to life what has been nurturing the passion for this type of car down the decades: the untrammelled sense of freedom that roadsters give their drivers. It is, after all, primarily an emotional force that draws people to these cars time and again, a fascination that cannot be explained on a coldly rational level or in everyday terms. The enthusiasm for roadsters is an enthusiasm for driving per se, for the sense of being one with the road and being rewarded with a rush of adrenalin at every corner taken.

The underlying aim of these communications is to convey an authentic impression of this sensation, one which people from the most disparate backgrounds have been experiencing time and again and ever anew through the decades. From that point of view, the first priority was to create a wide-ranging portfolio of new photographs that distil the roadster feeling down to its visual essence by depicting it driving through breathtaking landscapes.

### **All roadsters in full flight**

One facet of this endeavour is the illustrated book *Sheer Fascination. BMW roadsters 1929 to 2006*. Over 80 pages the definitive roadster models in BMW history are showcased in the context in which every roadster fan loves them most ardently: in action. Some of the photographs are also presented on these pages. There is also a series of posters in an extreme panoramic format to highlight even more strikingly the unity between the car and its backdrop.

But such glorious moments of roadstering are, of course, most effectively conveyed through moving images, which is why a film was on the agenda from the very start. The footage shows all the main BMW roadsters driving at a fast pace

through a wide range of surroundings which in themselves convey a sense of sublimity. Rarely has moving footage focused to such a degree on the union of the car with its environment. There are also fresh images of prewar models that highlight their power, dynamics and charisma for contemporary fans who, after all, rarely get a chance to see these icons of the early decades in action. The films are available in a long version with a great deal of historical background information, and as a shorter clip which focuses even more keenly on the emotional aspect (films and book are available from Heel Verlag, Königswinter).

### **Every facet of the roadster**

This issue of Mobile Tradition live, moreover, includes many background accounts and historical vignettes on every aspect of the BMW roadster heritage. They shed light on how the concept of this vehicle class came about, what kind of personalities were drawn to it and why some of them became inveterate roadster drivers for the rest of their lives, or felt moved to develop ever-new roadsters.

The most noteworthy models are profiled in this special issue; they demonstrate the continuity and innovation from both a technical and an aesthetic point of view. BMW roadsters, after all, were always outstanding technological achievements as well.

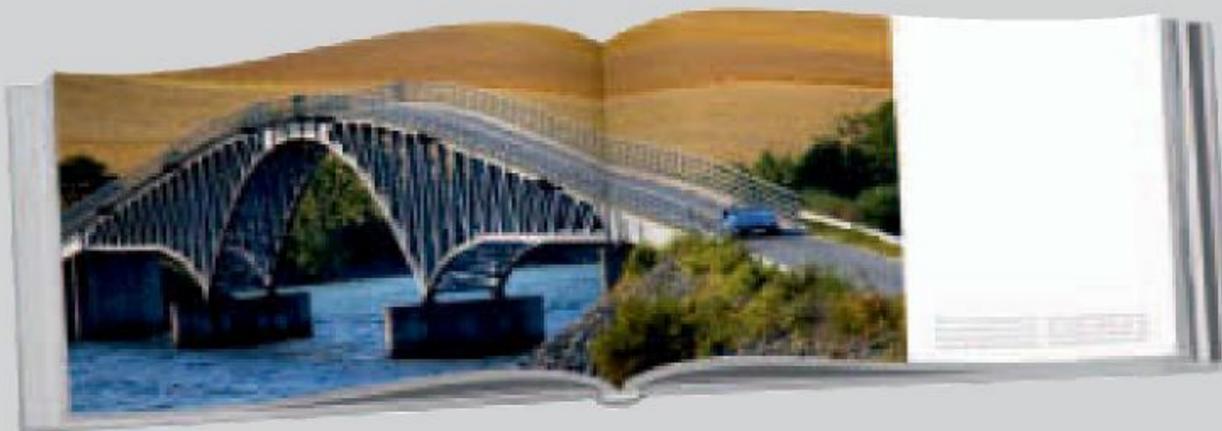
The roadster theme would not be complete without the racing triumphs that were gained in particular with the BMW 328. It is a natural and logical step to enter the motor sport arena with a vehicle concept that is as intrinsically sporty in design as the roadster.

With the roadster theme, BMW Mobile Tradition is addressing one of the most exciting and emotional concepts in the history of carmaking: that inimitable roadster feeling.



## Neuerscheinung: Faszination Freiheit. BMW Roadster 1929 bis 2006.

Fahren ist der einzige Grund, einen Roadster zu besitzen. Kein anderes Autokonzept vermittelt die ursprüngliche Faszination der Mobilität eindringlicher als ein Roadster. BMW verfügt über mehr als acht Jahrzehnte Tradition im Roadster-Bau. Die Faszination, die von diesen Modellen bis heute ausgeht, vermittelt ein neuer Bildband der BMW Mobile Tradition mit durchgängig aktuellem, unveröffentlichtem Bildmaterial.



Freiheit heißt: nicht ankommen müssen.  
BMW Z1 unterwegs in Norwegen.

Freedom means not having to arrive.  
A BMW Z1 travelling through Norway.

Mit einem BMW Roadster in weiter Landschaft unterwegs zu sein, ohne konkretes Ziel, ohne den Zwang, zu einer bestimmten Zeit irgendwo ankommen zu müssen, einfach dorthin zu fahren, wo die Neugier einen hintreibt – für die allermeisten Autofahrer ein Traum.

Diesen Traum fängt der neue Bildband der BMW Mobile Tradition ein:

„Faszination Freiheit. BMW Roadster 1929 bis 2006“. Großformatige Panoramen, eindrucksvolle Landschaften, imposante Wetterstimmungen und mitten drin die wichtigsten Roadster der BMW Historie in voller Fahrt: vom Dixi 3/15 PS Ihle, dem BMW 319/1 Sport und dem legendären BMW 328 über den BMW 507 bis zur gesamten Z Reihe: den inno-

vativen BMW Z1, den Verkaufsschlager BMW Z3, den Supersportwagen BMW Z8 bis zum neu vorgestellten BMW Z4 und seinem – noch stärkeren – Bruder, dem BMW Z4 M Roadster.

Faszinierende, durchweg neu entstandene Bilder auf über 80 Seiten, die zeigen, wie Freude am Fahren schon durch bloßes Betrachten entstehen kann.



Roadster-Fahrer wissen: Fahren steigert die Lebensfreude. Wer könnte das besser verstehen als BMW?  
Roadster owners know that driving enhances joie de vivre. Who could comprehend that better than BMW?

## New publication: Sheer fascination. BMW roadsters 1929 to 2006.

Driving is the only reason for owning a roadster. No other automotive concept conveys the quintessential fascination of mobility more compellingly than a roadster. BMW looks back on a roadster-building tradition spanning more than seven decades. The fascination which these models radiate to this day is portrayed in a new illustrated book by BMW Mobile Tradition, featuring up-to-date, previously unpublished photographs exclusively.

To drive a BMW roadster through an open landscape with no particular aim in mind and no compulsion to arrive at a particular place at a certain time, simply going where your curiosity leads you – that is a dream shared by the majority of motorists. It's a dream captured in the new, lavishly illustrated book by BMW Mobile Tradition:

Sheer fascination: BMW roadsters 1929 to 2006. Large-scale panoramas, imposing landscapes, stunning weather moods, and in the middle of it all the most significant roadsters in BMW history shown in action – from the Dixi 3/15 PS Ihle, BMW 319/1 Sport and the legendary BMW 328 to the BMW 507 and on to the Z series with the

innovative BMW Z1, bestselling BMW Z3, BMW Z8 super sports car and the recently launched BMW Z4 together with its even more powerful sibling, the BMW Z4 M Roadster.

Entirely new images on 80 pages demonstrate how sheer driving pleasure can even be triggered just by looking.



„Faszination Freiheit.  
BMW Roadster 1929 bis 2006“

Das Buch kostet 19,90 €

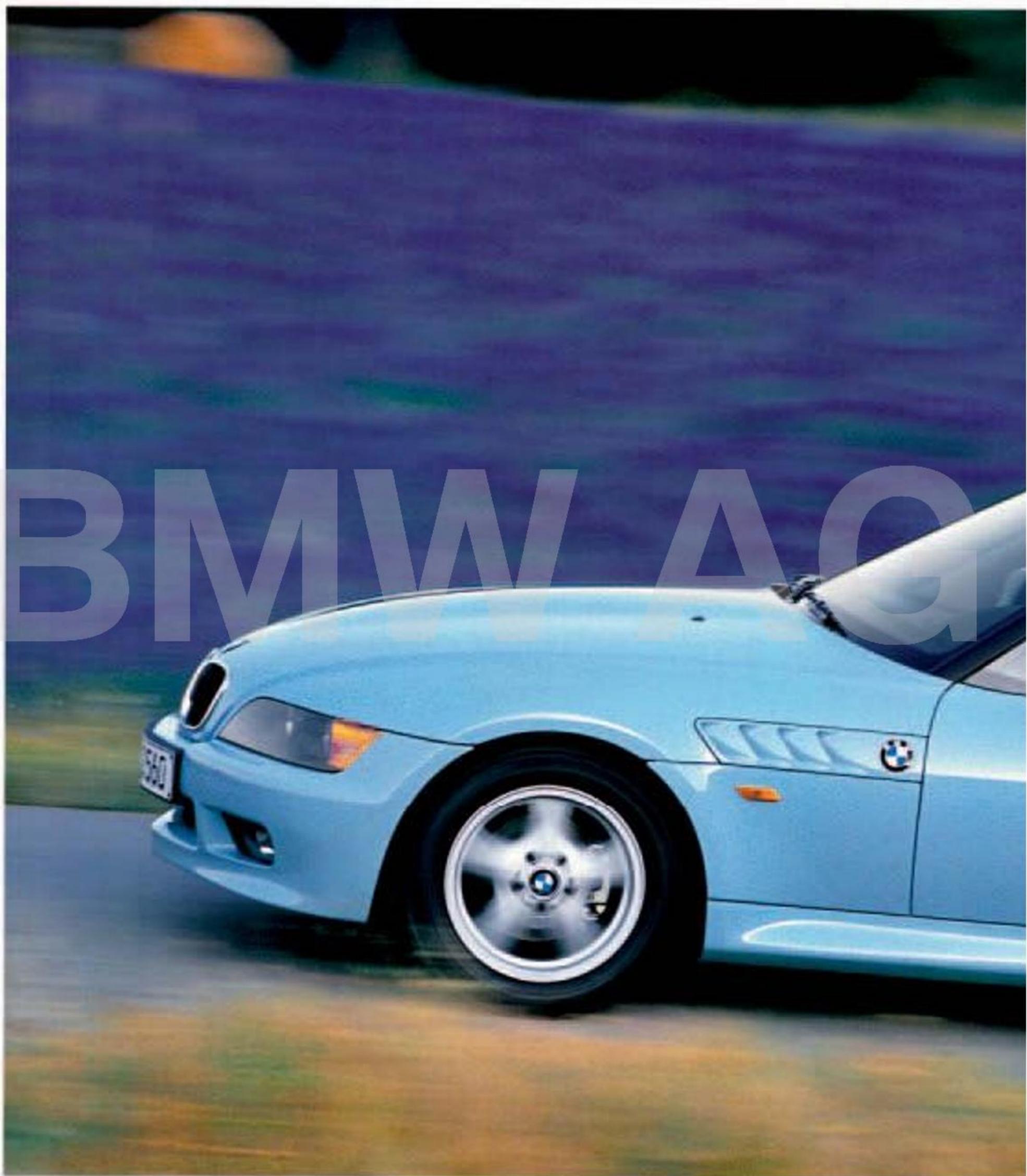
Ab Januar 2006 zu bestellen  
bei Ihrem BMW Partner  
oder bei: HEEL Verlag GmbH,  
Gut Pottscheidt, 53 639 Königswinter,  
Tel. +49 (0) 2 22 39 23 00

Sheer fascination:  
BMW roadsters 1929 to 2006

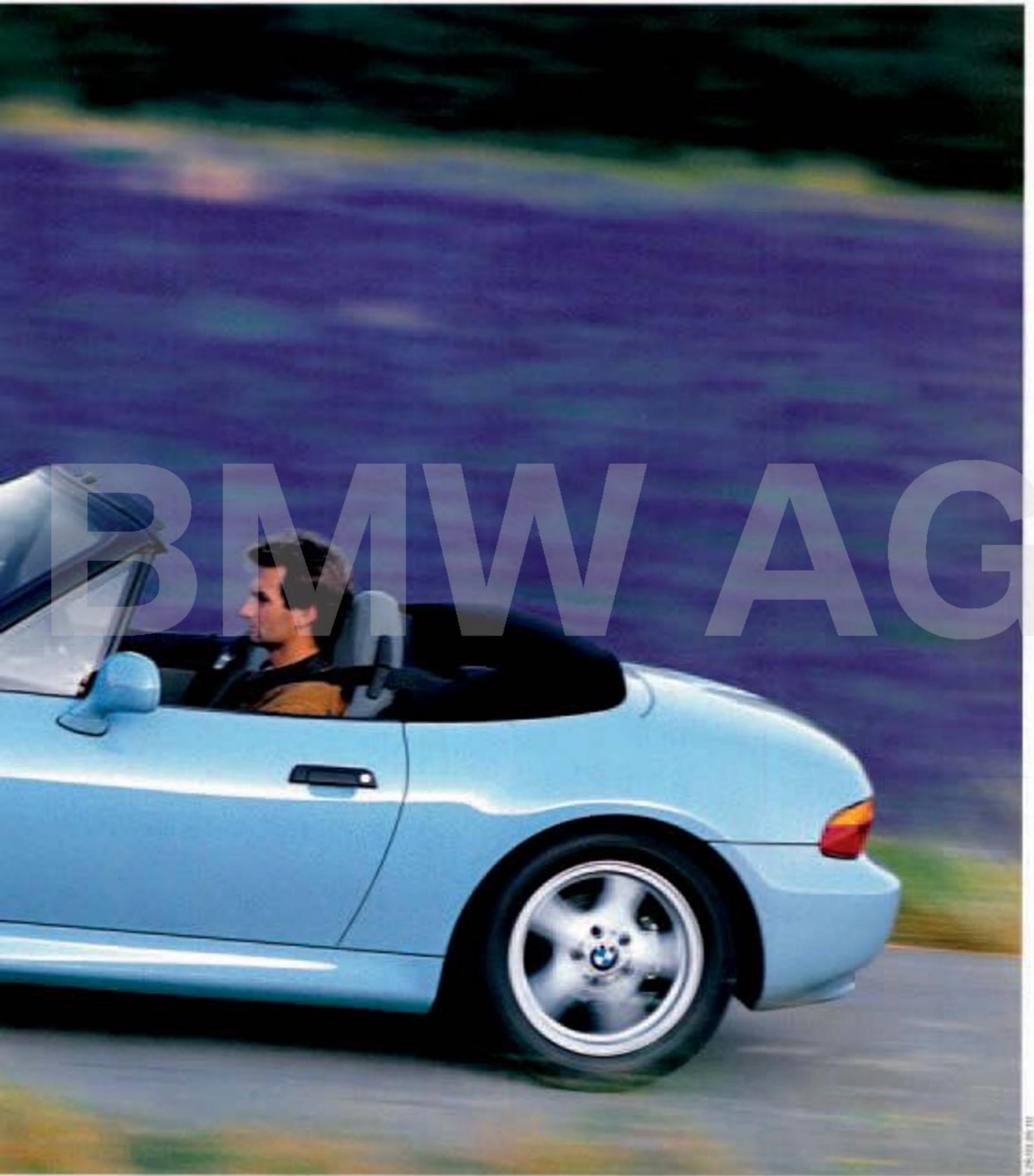
The price of the book is € 19,90

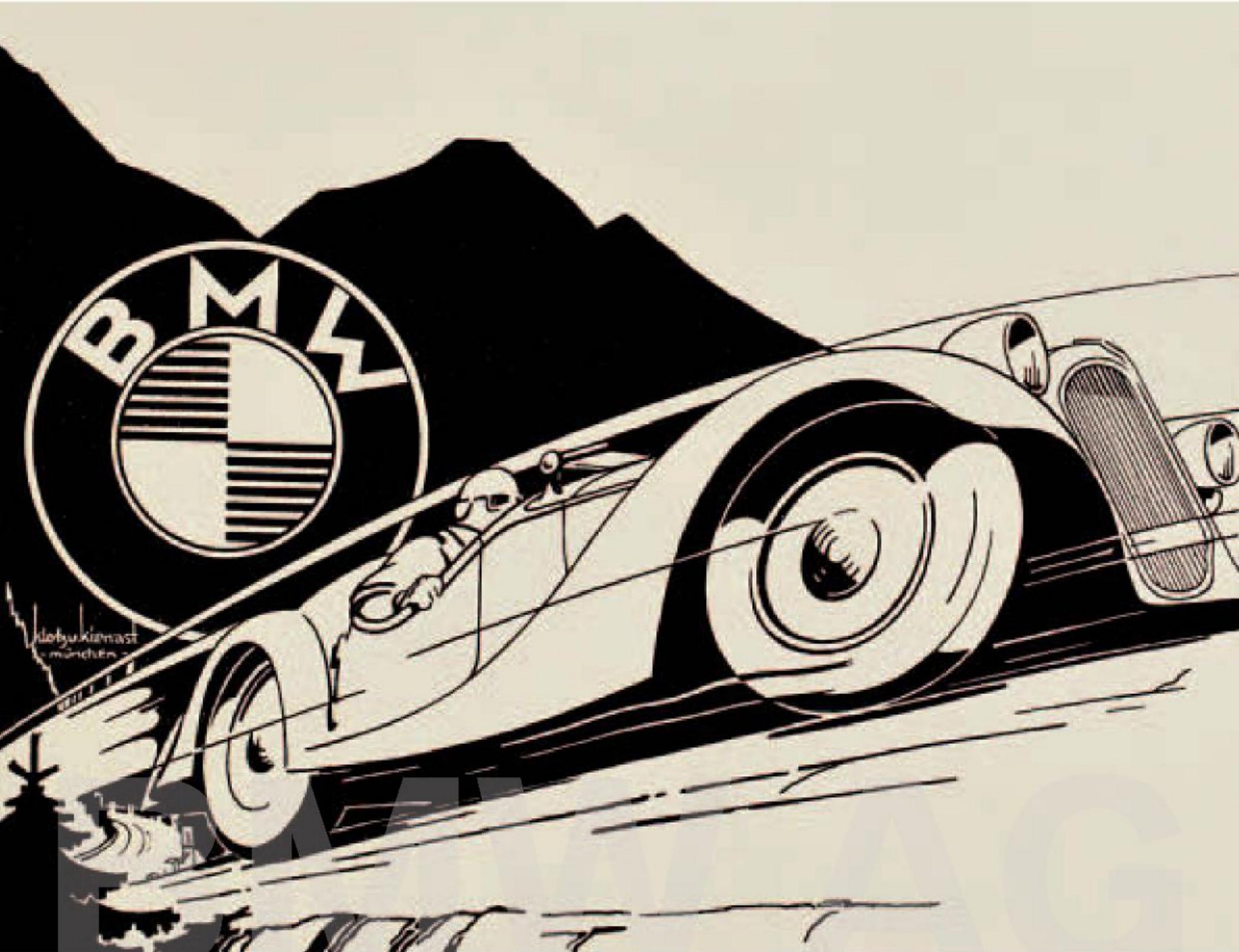
Available from January 2006  
through your BMW dealer  
or from: HEEL Verlag GmbH,  
Gut Pottscheidt, D-53639 Königswinter,  
Tel. +49 (0) 2 22 39 23 00

# Den Wind im Nacken.



Der BMW Z3 roadster – die ursprüngliche Art, die Elemente zu genießen.





# Lächeln, nicht sprechen

Um gleich zu Beginn alle Zweifel auszuräumen: Was ein Roadster ist, entzieht sich einer exakten Beschreibung – einen Roadster kann man nur erfahren. Der folgende Versuch, sich dem Thema schriftlich zu nähern, lässt höchstens erahnen, was es heißt, einen Roadster zu fahren. Bestenfalls bewegen die folgenden Zeilen den ein oder anderen, es selbst einmal auszuprobieren.

Manfred Grunert

Der Automobilbau kennt viele unterschiedliche Karosserieformen. Die bekannteste ist wohl die Limousine, dicht gefolgt vom eleganten Coupé, und bei der Fahrt mit offenem Verdeck denken die meisten an das viersitzige Cabriolet. Weit weniger entsinnen sich einer der ältesten Varianten in der Geschichte des Automobils, des Roadsters. Offen ist er, zweisitzig muss er sein, und ein unverkleidetes Stoffverdeck soll er haben. Frontmotor und Heckantrieb gehören ebenso dazu wie die lang gezogene Motorhaube und

Überhänge, die zu Gunsten eines langen Radstandes knapp gehalten sind. So viel in aller Kürze.

Aber fangen wir von vorne an. Der Begriff „roadster“ stammt aus dem Englischen und ist älter als das Automobil. Er bezeichnet ursprünglich ein Pferd, das auf der Straße getrieben oder geritten wurde. Mit zunehmender Mobilität der Menschen fand das Wort eine weitere, im Grunde sehr ähnliche Bedeutung als kleine, leichte, nur von einem Pferd gezogene Kutsche. Sie bot außer dem Kutscher

maximal einem weiteren Insassen Platz. Vor Regen schützte lediglich ein spärliches, von Hand aufklappbares Verdeck. Nur von einer Pferdestärke beschleunigt, galt sie nicht als das leistungsstärkste, aber dennoch als schnellstes Verkehrsmittel, denn sie verzichtete auf überflüssigen Ballast. Ihre Bestimmung war das schnelle Fahren und nicht die komfortable Reise oder der Transport von Gütern.

Genauso verhält es sich auch mit dem Roadster auf vier Rädern. Es gibt nur einen Grund, einen Roadster zu fahren: ihn zu

# Smile, don't talk

To dispel any doubts from the outset: a roadster defies any adequate description. You can only comprehend what a roadster is by driving one. The following attempt to approximate the phenomenon in writing can only present a vague notion of what it means to drive a roadster. At best, these ruminations may persuade one or other reader to try it out for themselves.

Manfred Grunert

The motor industry boasts a broad spectrum of different body designs. The most familiar is unquestionably the saloon, with the coupé close on its tailpipes. And when it comes to top-down driving, most people will think of a four-seater convertible. Far fewer will call to mind one of the oldest variants in motoring history – the roadster. This is an open car with just two seats and a soft top, preferably unlined. Further defining attributes are a front-mounted engine and rear-wheel drive, along with the trademark stretched bonnet and overhangs kept short in favour of a long wheelbase. So much in brief.

But let's start at the beginning. The term "roadster" is actually older than the automobile. It originally referred to a horse for riding or driving along the road. With society's increasing mobility, the meaning of the word expanded to signify a small, lightweight carriage drawn by a single horse. Apart from the coachman, this accommodated just one passenger. The only shelter from the elements was a flimsy top that was folded open by hand. Propelled by just one horsepower, this early "roadster" did not rate as the most powerful means of transport, but it was the fastest thanks to the absence of any superficial ballast. Its intended purpose was speedy progress rather than comfortable travel or the conveyance of goods.

And so it is, too, with the modern-day roadster on four wheels. There is only one reason to drive a roadster: to drive it. The small amount of luggage that can be stowed in its small rear compartment might just stretch to a weekend trip in the summer. Any bulky baggage is practically out of the question. That is why it is shunned as a first car by families and pets that like to come along for the ride. Moreover, it is a car that guarantees a bad hair day from the moment you exit the driveway to the sound of the engine's brief snarl and hit the airstream. So what

is there in favour of the roadster if common sense is against it?

The answer is the great emotions we seek and which the roadster promises us. It is not love of the car, but the sheer desire to drive that sends us rushing headlong into its open arms. And that's why nobody will ever be persuaded to buy a roadster – it's a matter of seduction. A roadster is never going to be practical, but always fascinating. You don't race along, but savour the ride. You don't talk, you simply smile. Its trademark low-slung seat may seem rather unaccustomed at first, but you'll soon be hooked as it gets you closer to where you want to be – the road. The stiff suspension relays an accurate impression of the condition of the road and is as much a part of the ritual of merging with time and space as the wind in your face that makes glancing at the speedo superfluous.

Where this passion can lead to is reflected in the response of inveterate roadster drivers who, when asked their favourite season for taking their two-seater out, are wont to answer laconically: spring, autumn and winter. Which explains the distinction made within these circles between a convertible and a roadster: a convertible is a closed car that you can open, a roadster is an open car that you can close in an emergency.

In the end, one must turn to literature for an approximation of this phenomenon of the open-topped two-seater. English writer Samuel Johnson is quoted as saying, "If I had no duties, and no reference to futurity, I would spend my life in driving briskly in a post-chaise with a pretty woman." Today he would undoubtedly have chosen a roadster rather than a post-chaise. And, dear reader, should you be moved to buy a roadster and are asked why, then simply reply: "A drop of love is more than an ocean of knowledge." The inquirer might understand that. If not, give him a go at the wheel.

Oben: Plakatausschnitt über die Rennerfolge der BMW Roadster von 1935.

Unten: BMW 3/15 PS mit Ihle Sportkarosserie, Aufnahme aus dem Jahr 1949.

Above: Part of a poster on the racing triumphs of BMW roadsters in 1935.

Below: BMW 3/15 PS with an Ihle sports body, photographed in 1949.



fahren. Das wenige Gepäck, das sich in seinem kleinen Heck verstauen lässt, reicht höchstens für eine sommerliche Wochenendausfahrt, der Transport von größeren Gütern ist nahezu ausgeschlossen, und Familien schätzen ihn als Erstfahrzeug ebenso wenig wie mitreisende Haustiere (den Windhund einmal ausgenommen). Auch die Frisur wird es kaum danken, wenn man nach einem kurzen Motorfauchen im offenen Zweisitzer aus der Einfahrt entschwindet. Wer also hält das Plädoyer für den Roadster, wenn es die Vernunft nicht tut?

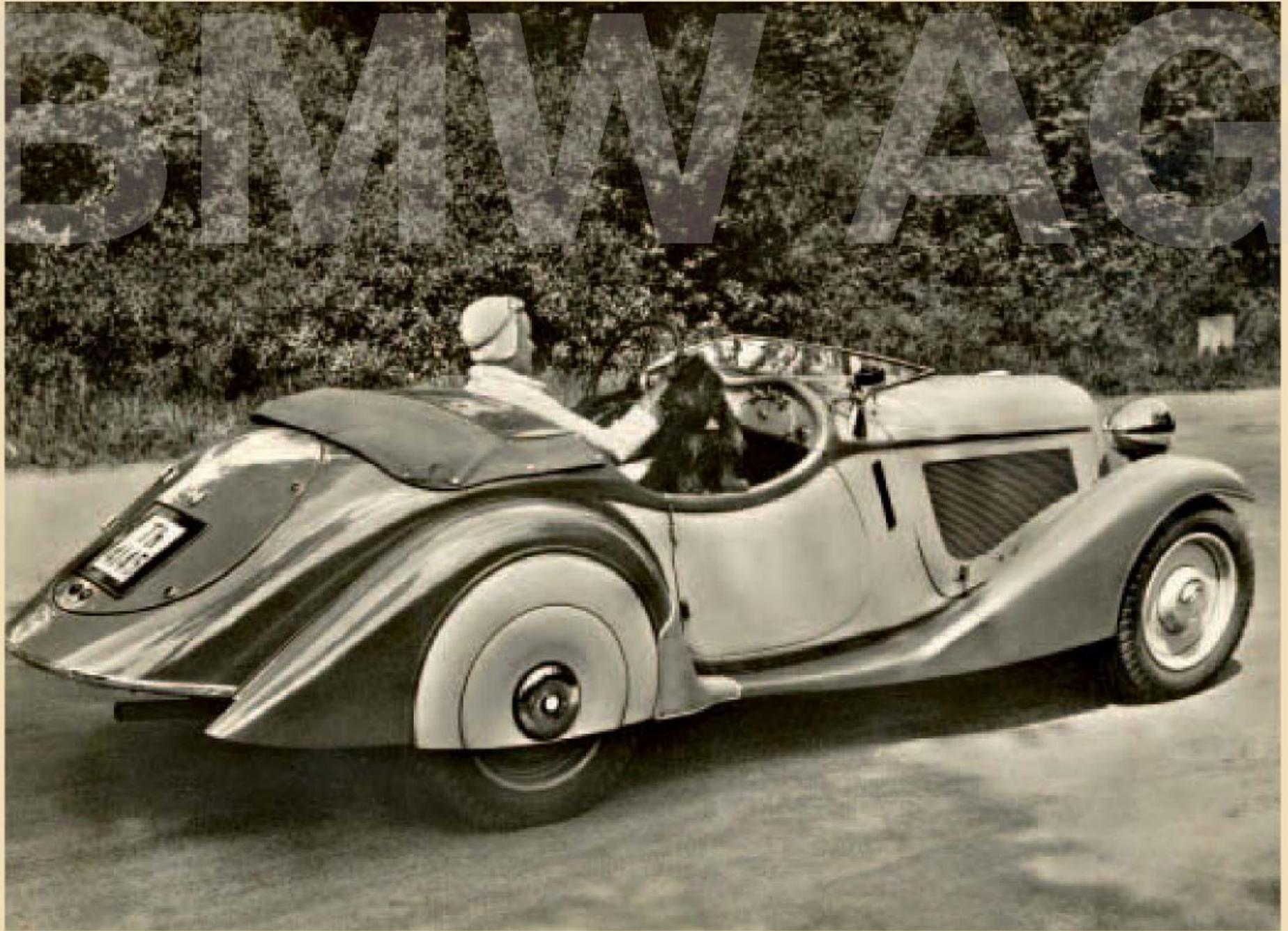
Es sind die großen Gefühle, die wir suchen und die uns der Roadster verspricht. Nicht die Liebe zum Automobil, sondern die pure Lust am Fahren treibt uns in seine Fänge. Deshalb wird man sich auch nie überreden lassen, einen Roadster zu erwerben – man lässt sich verführen. Er

wird nie praktisch sein, sondern immer faszinierend. Man wird nicht rasen, sondern genießen – nicht sprechen, sondern lächeln. Die tiefe Sitzposition, die ihm eigen ist, empfindet man anfangs vielleicht als ungewöhnlich, will sie jedoch bald nie mehr missen, bringt sie einen doch dem eigentlichen Ziel, der Straße, ein Stück näher. Das straffe Fahrwerk gibt ein genaues Bild vom Zustand der Fahrbahn und gehört ebenso zum Ritual der Verschmelzung mit Raum und Zeit wie der Fahrtwind im Gesicht, der den Blick auf den Tachometer ersetzt.

Wohin die Leidenschaft führen kann, zeigt die Antwort eingefleischter Roadsterfahrer auf die Frage, welches ihre bevorzugte Jahreszeit für den Einsatz des Zweisitzers sei: Frühling, Herbst und Winter lautet nicht selten die lakonische Antwort. So erklärt sich auch die in diesen Kreisen meist genannte Unterscheidung

zwischen Cabriolet und Roadster: Während das Cabriolet ein geschlossenes Auto sei, das man öffnen könne, sei der Roadster ein offenes Auto, das man in der Not schließen müsse.

Zum Schluss bleibt es dem Dichter vorbehalten, sich dem Phänomen des offenen Zweisitzers zu nähern. Der Engländer Samuel Johnson soll einst gesagt haben: „Wenn ich keine Pflichten hätte und keine Gedanken an die Zukunft, würde ich mit einer schönen Frau in einer Express-Kutsche durchs Leben preschen.“ Heute hätte er sicher „Roadster“ gewählt statt „Express-Kutsche“. Kaufen Sie je einen Roadster und werden womöglich nach den Gründen für Ihre Entscheidung gefragt, antworten Sie einfach: „Ein Tropfen Liebe ist mehr als ein Ozean Verstand.“ Vielleicht versteht es der Fragende ... sonst müssen Sie ihn fahren lassen.



Hund und Herrchen bei einer gemeinsamen Ausfahrt im BMW 315/1 im Jahre 1934.

Hound and master take a ride together in a BMW 315/1 in 1934.

## Roadster-Fahrer berichten

Die sportliche Ausstrahlung von Roadstern begeistert Autofahrer seit langem ganz besonders. Mobile Tradition live wollte von fünf von ihnen wissen, was sie veranlasst, immer wieder Roadster zu fahren, welche Gefühle sie dabei empfinden und was das Wichtigste am Roadster-Fahren ist. Außerdem natürlich, was gerade BMW Roadster zu so herausragenden Fahrzeugen macht.

## Roadster drivers tell their story

The sporting aura of roadsters has held a very special appeal for car drivers down the years. Mobile Tradition live asked five enthusiasts what inspires them to plump for a roadster time and time again, what feelings they experience at the wheel and what they rate as the key aspects of roadster driving. Not to mention what makes BMW roadsters such outstanding cars.

### Olaf Hetze

Für Olaf Hetze war der BMW Z8 Roadster die automobiler „Liebe“ auf den ersten Blick.

Frühe Einblicke in dieses für alle Beteiligten faszinierende Fahrzeugprojekt erlangte er bereits während seiner Tätigkeit im Einkauf der BMW Group. Mit fortschreitender Serienreife, Bildern und Zeichnungen aus der Entwicklung nahm auch der Traum, dieses Auto einmal selbst besitzen und fahren zu können, immer mehr Gestalt an. 2002 wurde dieser Traum dann endlich zur Wirklichkeit.

„Eine Fahrt mit dem Z8 ist nicht zweckgebunden“, sagt der heutige Präsident des BMW Z8 Club e.V. „Im Vordergrund steht das Fahren und Genießen. Ein BMW Z8 assoziiert Kraft pur, Erhabenheit, Zeitlosigkeit und Langlebigkeit. Eine Faszination, die einen nicht mehr loslässt.“

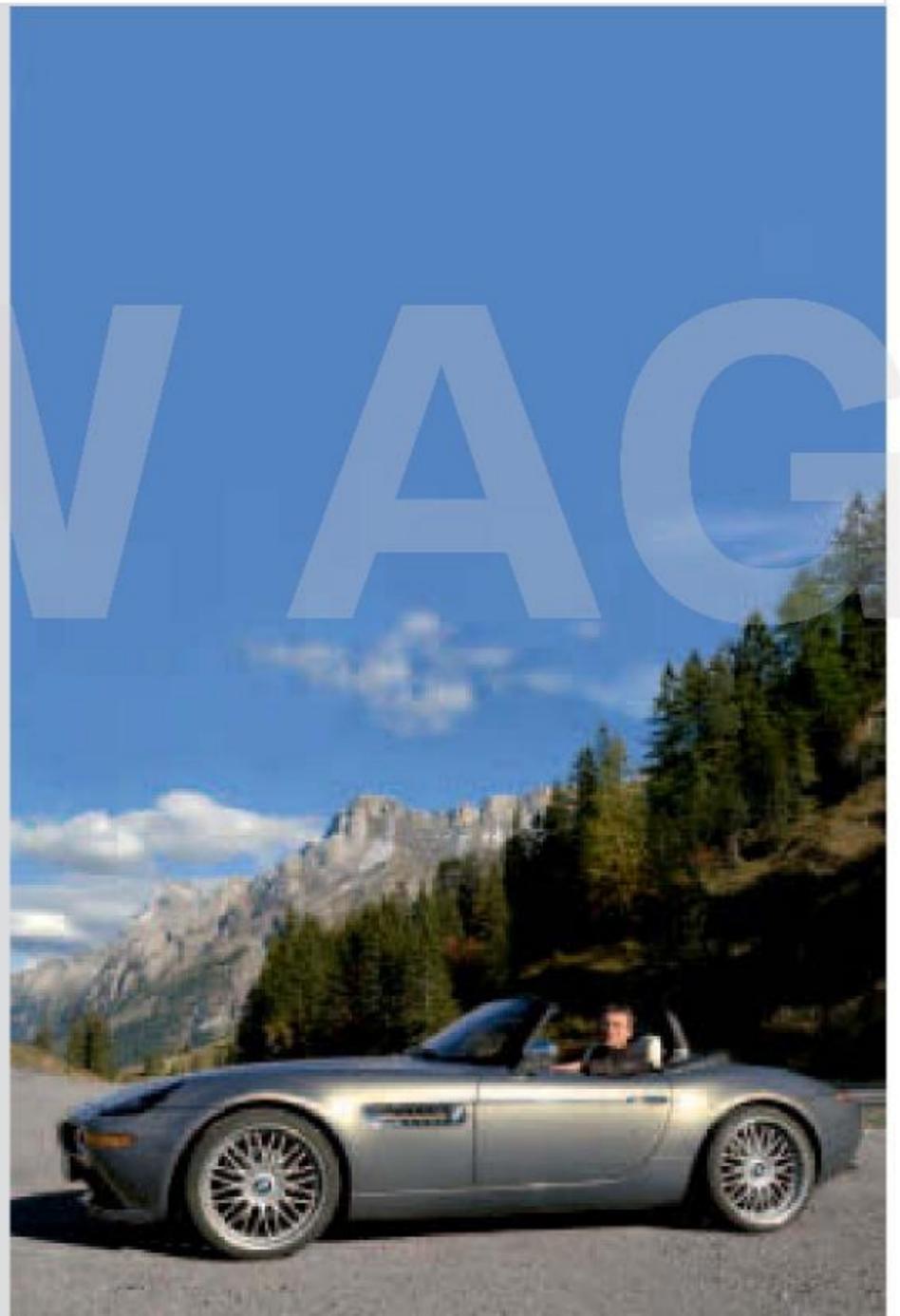
Als die moderne Interpretation des legendären BMW 507 charakterisiert der Roadster-Fahrer die absolute Top-Technik des BMW Z8, die sich dabei jedoch nicht aufdrängt und in nahezu perfekter Weise die gestalterischen Elemente aufgreift und sozusagen diese Legende neu belebt.

„Außergewöhnlich ist auch das Verständnis zwischen den Z8 Fahrern. Wenn man mit seinem BMW Z8 unterwegs ist und einmal einem anderen begegnet, begrüßt man sich, tauscht Informationen aus. Man fühlt sich innerlich verbunden, einfach anders als zwischen ‚normalen‘ Autofahrern“, sagt Hetze.

Da lag die Idee dann nahe, einen typgebundenen Automobilclub zu gründen. Am 11. Juni 2005 war es so weit: „68 Z8 Roadster mit etwa 120 Teilnehmern waren zur Gründungsveranstaltung nach München gekommen, von denen 78 Personen dann auch sofort diesem weltweit ersten BMW Z8 Club beitraten. Inzwischen ist diese Gemeinschaft auf 178 Mitglieder angewachsen. Im Herbst fand in der Schweiz am Genfer See noch ein weiteres Z8 Treffen statt.“

Hetze verbringt jeden Tag mindestens eine Stunde mit der Clubarbeit. Neben der Planung gemeinsamer Unternehmungen oder exklusiver Veranstaltungen steht natürlich auch das Ziel, die Pflege und Erhaltung der Autos auf lange Zeit sicherzustellen, im Vordergrund. In einem eigenen Z8 Clubmagazin werden die Ereignisse für alle Mitglieder und interessierten Freunde des Clubs festgehalten.

Die Begeisterung für das Kernerlebnis des Roadster-Fahrens, die freie und ungefilterte Wahrnehmung der Fahrtumgebung,



Olaf Hetze, Präsident BMW Z8 Club.  
Olaf Hetze, President of the BMW Z8 Club.

ist bei Olaf Hetze schon alt: „Diese Faszination hat mich schon als Kind gepackt: Bereits als Sechsjähriger pfiff mir der Wind um die Ohren, wenn ich mit meinem Vater in einem unserer Roadster unterwegs war, die frische Luft genoss und dieses besondere Gefühl hatte ...“.

For Olaf Hetze, the BMW Z8 roadster represented automotive love at first sight.

The development of a BMW roadster captures the imagination of all involved, and Hetze gained an early glimpse behind the scenes while working in the purchasing department at the BMW Group. As the roadster got closer to production approval, and with pictures and sketches filtering through from the development department, his dream of one day owning and driving such a car also began to take shape. In 2002 the dream finally became a reality.

“A journey in a Z8 does not necessarily have a practical purpose,” says the now President of the BMW Z8 Club. “The main priority is to drive and enjoy. A BMW Z8 is a synonym for power, grandeur, timelessness and longevity. It exudes a fascination which holds you permanently in its grip.”

The roadster driver defines the state-of-the-art technology of the BMW Z8 as the modern interpretation of the legendary BMW 507. Hetze explains how the Z8 manages this almost by stealth, seizing on design elements from the 507 and breathing new life into this legendary car.

“The understanding between Z8 drivers is also unique. If you come across a fellow Z8 out on the road, it is common to exchange greetings and swap tips and information. It is as if

you share an inner connection – not something that exists between ‘normal’ car drivers,” says Hetze.

This sowed the seeds for the idea of founding a model-specific automobile club and on 11th June 2005 the idea reached fruition. “68 Z8 Roadsters and some 120 participants came to the launch event in Munich, of which 78 registered as members of the world’s first BMW Z8 club there and then. The membership has since grown to 178 enthusiasts, and another Z8 meeting soon followed at Lake Geneva in Switzerland.

Hetze spends at least an hour every day working on club matters. Alongside the planning for joint projects and exclusive events, ensuring the preservation and maintenance of the cars in the long term is, of course, also one of the main objectives of the club. A special Z8 Club magazine provides details of the events for all club members and other interested parties.

Olaf Hetze first sampled the core excitement and thrill of roadster driving – the free and undiluted interaction with your surroundings – as a youngster. “I was bitten by the bug when I was a kid. I was only six years old when I first experienced the wind whistling around my ears alongside my father in one of our roadsters and enjoyed the fresh air and that special feeling ...”

## Adrian van Hooydonk

Der Designchef für BMW Automobile, Adrian van Hooydonk, ist seit 1992 Designer bei BMW, von 2001 bis 2004 war er Leiter von Designworks USA.

Die BMW Roadster verkörpern für Adrian van Hooydonk typische Proportionen in Reinkultur: eine extrem lange Motorhaube, ein langer Radstand, kurze Überhänge und eine tiefe, zurückversetzte Sitzposition symbolisieren die pure Freude am Fahren. Roadster fahren ist für Adrian van Hooydonk ein Genuss für alle Sinne – man fühlt sich frei von allen Zwängen ...

Head of BMW car design Adrian van Hooydonk has been a designer at BMW since 1992. From 2001 to 2004 he was at the helm of Designworks USA.

For Adrian van Hooydonk, BMW roadsters embody the hallmark proportions of the breed in undiluted form: an extremely long bonnet, long wheelbase, short overhangs and a withdrawn seating position symbolize sheer driving pleasure. The BMW design chief describes roadster driving as laying on a feast for the senses, providing the feeling of breaking loose from the shackles.



Adrian van Hooydonk, Leiter BMW Design.  
Adrian van Hooydonk, Head of BMW Design.

## Professor Dr. Burkhard Göschel

Mobile Tradition live: Wie würden Sie die Faszination Roadster beschreiben?

Prof. Dr. Göschel: „Roadster fahren ist für mich Fahrerlebnis in seiner ursprünglichsten Form: ungefiltert, unmittelbar und mit allen Sinnen erlebbar. Das liegt zum einen an den klassischen Tugenden eines Roadsters. Kompakte Abmessungen, kurze Überhänge, ein geringes Gewicht, ein straffes Fahrwerk, ein sportlicher Motor und eine direkte Lenkung garantieren überragende Agilität und höchsten Fahrspaß. Anders gesagt: Ein Roadster erhebt den Weg zum Ziel wie keine andere Fahrzeuggattung. Darüber hinaus nehme ich beim offenen Fahren meine Umwelt sehr intensiv wahr – den Geruch des Autos und der Straße, die Geräuschkulisse und natürlich auch Wind und Wetter. In dieser Form erlebt man dies sonst nur noch auf dem Motorrad.“

Natürlich ist ein Roadster kein besonders praktisches oder vernünftiges Fahrzeug, doch das spielt keine Rolle. Denn es geht schließlich nur ums Fahren, und alles was nicht unmittelbar dem Fahrerlebnis dient, ist in einem Roadster schlicht überflüssig.“

Mobile Tradition live: Welche Bedeutung haben Roadster für die Marke BMW?

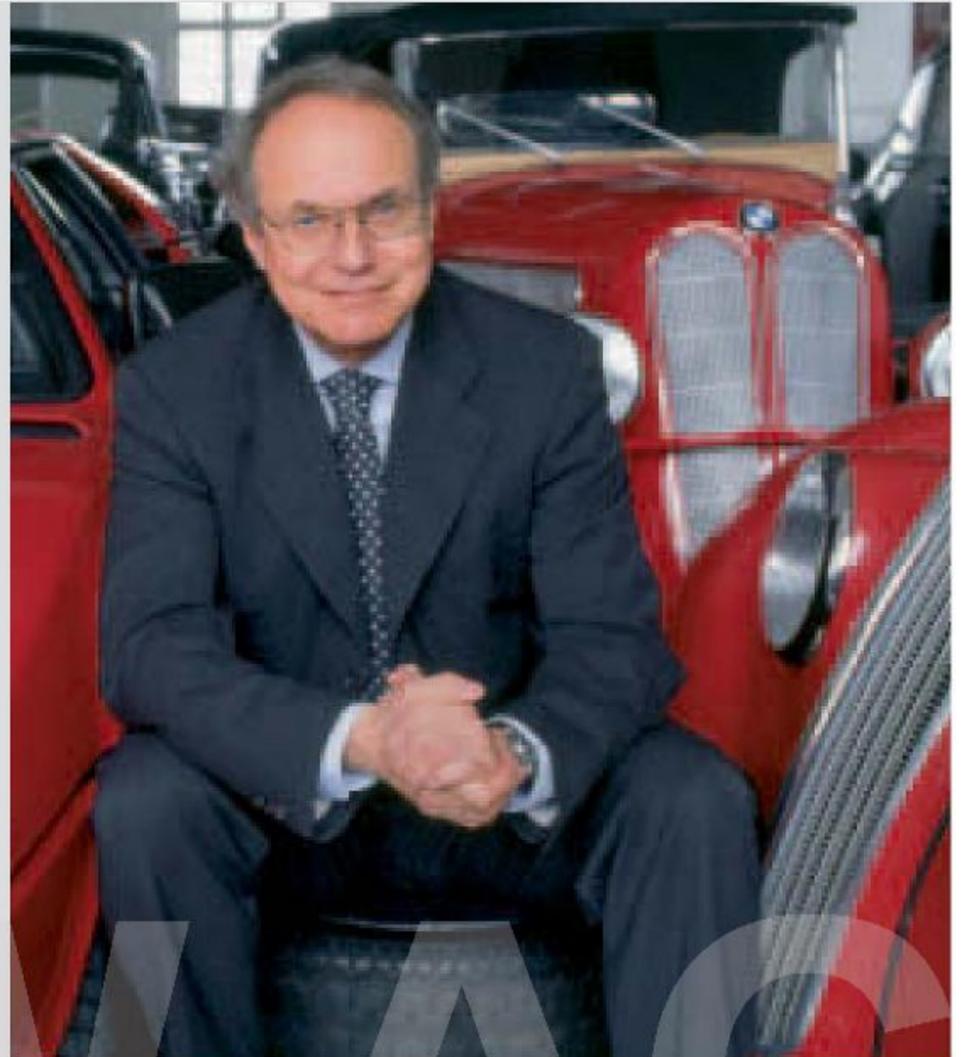
Prof. Dr. Göschel: „Ein Roadster weckt Emotionen. Er steht für wahre Freude am Fahren, für Sportlichkeit, für die sinnlich erlebbare Faszination Automobil. Er verkörpert damit elementare Werte der Marke BMW. Auch wenn Roadster nicht zu unseren volumenstärksten Modellen zählen, strahlt ihr emotionalisierender Charakter auf unser gesamtes Produktportfolio ab.“

Mobile Tradition live: Welche Bedeutung hat es für Sie, mit einem BMW Roadster an einem historischen Rennen wie der Mille Miglia teilzunehmen?

Prof. Dr. Göschel: „Die Teilnahme an der Mille Miglia ist für jeden Autoliebhaber eine einzigartige Erfahrung. Die Mischung aus ursprünglichem Fahrerlebnis, fantastischen Fahrzeugen, einer wunderbaren Landschaft, historischen Städten und den abertausenden begeisterten Menschen ist überwältigend. Das Rennen wirkt wie ein Sog auf die Fahrer – man fährt bis an den Rand der Erschöpfung, das Fahren wird zur Sucht, die erst abebbt, wenn man die Ziellinie durchfahren hat.“

Mobile Tradition live: How would you describe the fascination surrounding roadsters?

Prof. Göschel: I see roadster driving as motoring at its most natural: unfiltered, direct and an open invitation to all the senses. This is due in part to the classic roadster characteristics: compact dimensions, short overhangs, low weight, stiff suspension, sporty engine and direct steering guarantee outstanding agility and unrivalled driving pleasure. In other words, a roadster elevates the journey from A to B to a level unmatched by any other type of vehicle. Added to which, driving with the roof down gives you an extremely intense experience of your environment – the smell of the car and the road, the various noises and, of course,



Prof. Dr. Dr. E.h. Burkhard Göschel, Mitglied des Vorstands der BMW AG.  
Professor Burkhard Göschel, Member of the BMW Board of Management.

the wind and weather. This is something that, among other vehicles, only a motorbike can provide.

Clearly, a roadster is not a particularly practical or sensible car, but practicality really is not the point. After all, roadsters are ultimately all about the driving experience and anything which doesn't directly contribute to this is pretty much superfluous.

Mobile Tradition live: How important are roadsters for the BMW brand?

Prof. Göschel: A roadster sparks emotions. It is a figurehead of driving pleasure, sportiness, the fascinating element of motoring which feeds the senses. It embodies fundamental values of the BMW brand. Roadsters may not be among our bestselling models, but their emotionally charged character generates a halo effect over our entire product range.

Mobile Tradition live: What does it mean for you to take part in a historic race like the Mille Miglia in a BMW roadster?

Prof. Göschel: Driving in the Mille Miglia is a quite extraordinary experience for any motoring enthusiast. The mixture of the natural driving experience, awe-inspiring cars, captivating scenery, historical towns and cities, and the thousands of cheering spectators, is quite overwhelming. The race has a magnetic pull over the drivers and pushes you to the brink of exhaustion. It becomes a kind of addiction that only abates when you cross the finish line.

## Peter Kraus



Peter Kraus mit dem BMW 328 bei der Ennstal-Classik.

Peter Kraus with his BMW 328 at the Ennstal Classic.

Mobile Tradition live: Sie fahren seit langer Zeit BMW Roadster. Welche Modelle hatten Sie und welche Erfahrungen haben Sie gemacht?

Peter Kraus: „Gerne gebe ich Ihnen ein kurzes Statement zu meinen Erfahrungen mit diesen fantastischen BMW Fahrzeugen. Ich besaß nicht nur einen BMW 507, sondern Ende der 50er Jahre auch einen BMW 328. Fotos habe ich auch, aber leider nur neueren Datums. Mit einem BMW 328 bin ich auch eine Rallye mitgefahren, und zwar die Ennstal-Classik.“

Mobile Tradition live: Das klingt spannend und interessant. Schön, dass Sie sich für uns ein wenig Zeit nehmen. Welche Erfahrungen haben Sie zur Freude am offenen Fahren in einem BMW Roadster gemacht? Und warum haben Sie sich entschieden, BMW Roadster zu fahren?

Peter Kraus: „Mein allererstes Auto war eine Knutschkugel, eine BMW Isetta. Ich bin also ein gestandener BMW Fan. Dazu ein Klassiker- und Cabrio-Fan. Oldtimer-Fan, weil man diese Autos noch fahren muss. In einem modernen Auto wird man gefahren. Auch schön, aber nicht vergleichbar. Roadster-Fan, weil ich jede Fahrt, ob Wind, Regen oder Schnee, voll genießen kann. In der Aircondition Limo fühle ich mich wie im Kino. Also fuhr ich noch in den 50ern einen 328, in den 60ern einen 507, und seit langer Zeit liebe ich meinen Z1 über alles.“

Mobile Tradition live: Danke, Peter Kraus – toi, toi, toi für Ihr neues Buch und die neue CD. Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Freude am Fahren mit Ihrem BMW Z1.

Mobile Tradition live: For long time now, you have been driving BMW roadsters. Which models did you have so far and what kind of experience did you make with them?

Peter Kraus: I've always got time to talk about my experiences with these fantastic BMW cars. I have owned not only a BMW 507, but I also had a BMW 328 in the late 1950s. I've got some photos of these cars, but sadly only recent ones. I also drove the BMW 328 in a rally – the Ennstal Classic.

Mobile Tradition live: Thank you for taking the time to talk to us – they sound like great memories. How would you describe your experiences of “sheer driving pleasure” in a BMW roadster? And why did you decide to drive BMW roadsters?

Peter Kraus: My first car was a “bubble car” – a BMW Isetta – so I'm a seasoned BMW fan, as well as a classic car and cabriolet enthusiast in general. I love these older cars because they really need to be driven. In a modern car, it's more like the car driving you – still nice, but not the same. I enjoy roadster motoring because every journey gives you the full experience, rain or shine. I feel a bit like I'm in the cinema when I travel in an air-conditioned saloon. In the 1950s I drove a 328, in the '60s a 507, and for a long while now the love of my life has been my Z1.

Mobile Tradition live: Thank you Peter Kraus. We wish you all the best for the new book and the new CD and trust that you continue to enjoy hours of driving pleasure with your BMW Z1.

## Dipl.-Ing. Rainer Simons

Mobile Tradition live: Die Roadster-Legende BMW 328 feiert heuer einen runden Geburtstag. Wie lässt sich seine auch nach 70 Jahren ungebrochene Faszination erklären?

R. Simons: „Zur Beantwortung dieser Frage sei ein kurzer Exkurs ins Jahr 1936 gestattet. Ernst Hennes überlegener, fast müheloser Sieg mit dem allerersten Prototyp des neuen BMW Roadsters am 14. Juni dieses Jahres auf dem Nürburgring erregte vor allem eines: Bewunderung! Bewunderung natürlich für den verdienten Sieger, viel stärker aber noch eine bisher nicht gekannte Faszination über ein neues Automobil, das mit einer offenbar spielerischen Leichtigkeit sogar die Klasse der Kompressor-Rennwagen bis 1,5 Ltr. Hubraum in Bedrängnis gebracht hatte. BMW hatte mit dieser überaus glücklichen Kombination aus überlegenem Fahrwerk, ‚konstruktivem Leichtbau‘ in Verbindung mit einer ‚windflüssigen‘ Karosserieform und einem genialen Motor-konzept genau das geschaffen, was es bisher in Deutschland nicht gegeben hatte. Den Urtyp des modernen Roadsters, der auch heute – 70 Jahre später – noch uneingeschränkt für die ‚Faszination Roadster‘ stehen kann: hervorragende Straßenlage und ein präzises Handling in Verbindung mit einem temperamentvollen, aber unempfindlichen Hochleistungsmotor. Dazu eine kompakte, zweisitzige Karosserie mit angemessenem Wetterschutz. Und sogar einen durchaus nutzbaren Kofferraum, der klar die avi-sierte Zielgruppe erkennen ließ: neben dem ambitionierten Rennfahrer vor allem auch sportliche Herrenfahrer/innen, die einen überlegenen Reisewagen suchten.

Gerade diese Ambivalenz der Eigenschaften sollte den Erfolg des BMW 328 sichern: morgens ein Picknick einpacken und mit netter Begleitung zum Kochelsee und nachmittags den Gesamtsieg beim Kesselberg-Rennen erringen – das Ganze sogar ohne den bis dahin üblichen Kerzenwechsel.

Denn trotz der ungezählten Siege des legendären Roadsters wurden tatsächlich weniger als 10 Prozent der Gesamtproduktion bis 1940 in Rennen eingesetzt, über 400 BMW 328 dagegen nur um der ‚Faszination Roadster‘ willen verkauft und gefahren.

Und daran hat sich bis heute glücklicherweise nichts geändert, denn etwa ein Drittel dürfte die Wirren der Zeit überstanden haben und wird wegen genau dieser Faszination auch heute noch zur Freude ihrer Besitzer gefahren.“

Mobile Tradition live: The legendary BMW 328 Roadster is celebrating a major anniversary this year. How do you explain the undimmed passion for the car 70 years down the line?

R. Simons: To answer that question, we need to take a short journey back in time to 1936. Ernst Henne's dominant, almost effortless victory with the first ever prototype of the new BMW roadster at the Nürburgring on June 14th that year triggered a wave of admiration. Admiration for the deserving winner, of course, but also an unprecedented degree of reverence for the new racer, a car whose disarming fleetness of foot even caused the supercharged racing cars with 1.5-litre displacement significant discomfort.



Dipl.-Ing. Rainer Simons, Autor und BMW 328-Spezialist.  
Dipl.-Ing. Rainer Simons, author and specialist of BMW 328.

By successfully combining an unrivalled chassis and lightweight construction principles with an aerodynamic body shape and an inspired engine concept, BMW gave Germany exactly what it had been lacking. This was the founding father of the modern-day roadster and – 70 years on – it still offers the fascination of roadster driving in its purest form: outstanding roadholding and precise handling coupled with a responsive but robust high-performance powerplant. The two-seater body, meanwhile, was designed to offer suitable protection from the elements. And it even had a very usable boot area, which betrayed the nature of the target group envisaged for the car: not just budding racing drivers, but more especially sporty “gentlemen” drivers looking for a well-mannered touring car.

It was the broad church catered for by the BMW 328 that provided the key to its success. You could take your other half for a picnic by the lake in the morning and storm to overall victory in a rally race in the afternoon – and all without having to change the sparkplugs, as was par for the course back then.

Indeed, despite the numerous victories recorded by the legendary roadster, less than 10 percent of all those produced before 1940 were ever actually entered in race competition. Over 400 BMW 328s, on the other hand, were sold and driven purely to experience the “fascination of the roadster”.

Little has changed today, with around a third of total production having withstood the rigours of time and still providing their owners with sheer driving pleasure as fuel for their fascination today.



Dixi 3/15 PS Ihle: Pures Roadster-Gefühl durch sportlichen  
Dixi 3/15 PS Ihle: pure roadster

## Beginn einer Tradition

Auf Basis des BMW 3/15 PS entstanden in den 30er Jahren die ersten Roadster der BMW Geschichte. Sie boten bereits alles, was ein Roadster braucht: geringes Gewicht und sportliche Motorleistung. Heute gehören diese Roadster zu den großen Raritäten.

Im Jahre 1929 brachte BMW, bis dato als Hersteller von Flugmotoren und Motorrädern bekannt, erstmals ein eigenes Automobil auf den Markt, den BMW 3/15 PS DA 2. Das junge Unternehmen hatte bereits 1928 die Eisenacher Dixi-Werke inklusive deren Lizenzmodell Dixi 3/15 PS auf Basis des englischen Austin 7 übernommen. Damit waren die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Start in die Automobilproduktion geschaffen, und bereits ein Jahr später konnte BMW den überarbeiteten Dixi unter dem weiß-blauen Markenzeichen präsentieren.

Durch die Übernahme der kompletten Produktionsanlagen in Eisenach war es BMW möglich, selbst den BMW 3/15 PS DA 2 in zahlreichen Karosserievarianten anzubieten. So konnten Anhänger der sportlichen und offenen Fortbewegung

schon 1929 im BMW Programm etwas Passendes finden: den BMW 3/15 PS DA 2 als offenen Zweisitzer. Technisch mit der Limousine identisch, bot dieser Zweisitzer bereits vieles, was einen Roadster ausmacht: Platz für zwei Personen, eine offene Karosserie mit schließbarem „Allwetterverdeck“ für den Notfall sowie den Verzicht auf unnötigen Komfort. BMW blieb auch bei den Weiterentwicklungen des 3/15 PS bis 1934 dieser Karosserievariante treu und bot neben der Limousine stets einen offenen Zweisitzer in geringer Stückzahl an. Die Karosserien für diese Modelle entstanden im Daimler-Benz-Werk Sindelfingen und bei den Firmen Reutter in Stuttgart sowie Weinberger in München.

Bemerkenswert war die Arbeit der Karosseriebaufirma Ihle in Bruchsal. Sie ersetzte ab Mitte der 30er Jahre für einen

Preis von rund 1.200 Reichsmark die Serienkarosserien zahlreicher Dixi bzw. BMW 3/15 PS durch sehr sportlich wirkende Zweisitzer-Aufbauten. Noch heute bestechen die bei Ihle veredelten Fahrzeuge durch ihre kompromisslose Sportlichkeit und Eleganz.

Die lange Reihe berühmter Roadster-Modelle von BMW begründete der 1930 vorgestellte BMW 3/15 PS DA 3 Wartburg Sport. Hier war ein echter Sportwagen entstanden, der alle Kriterien für einen reinrassigen Roadster erfüllte. Die eigenständige Karosserie mit dem eleganten „Bootsheck“ war stilistisch besonders gelungen und ließ den kleinen Roadster sehr sportlich erscheinen. Durch eine für damalige Verhältnisse gewagt hohe Verdichtung von 7:1 und ein geändertes Auspuffsystem mit Doppelauspuffanlage entlockten die BMW

# A tradition is born

The BMW 3/15 PS was the car that spawned the first roadsters in BMW history back in the 1930s. These cars already had everything that defines a roadster: low weight and sporty performance. Today these roadsters are rare automotive gems.

It was in 1929 that BMW, known as a manufacturer of aero-engines and motorcycles, first launched a car of its own: the BMW 3/15 PS DA 2. The young company had taken over the Eisenach Dixi plant in 1928 along with the Dixi 3/15 PS, a licensed model based on the British Austin 7. That set things up for the successful launch of its own car production, and within a year BMW presented a revised Dixi sporting the blue and white brand logo.

By taking over the entire production facilities in Eisenach, BMW was able to offer the BMW 3/15 PS DA 2 with a wide range of body variants. It meant that devotees of sporty, open-topped driving could already find what they wanted in the 1929 BMW range: the BMW 3/15 PS DA 2 open two-seater. Technically identical with the saloon, it boasted much of what makes up a roadster: space for two, an open body with lockable "all-weather top" for emergencies, and an absence of superfluous comfort. With its subsequent evolutions of the 3/15 PS, BMW remained true to this body variant up until 1934, and always offered a limited run of open two-seaters in addition to the saloon. The bodies for these models were manufactured at the Daimler-Benz factory in Sindelfingen and by the companies Reutter in Stuttgart and Weinberger in Munich.

From the mid-1930s, coachbuilders Ihle in Stuttgart offered to replace the production bodies of numerous Dixi or BMW 3/15 PS models with ultra-sporty two-seater superstructures for around 1,200 reichsmarks. Even now, these upgraded vehicles from Ihle are striking for their uncompromising sportiness and elegance.

The long line of famous roadster models by BMW began in 1930 with the unveiling of the BMW 3/15 PS DA 3 Wartburg Sport. This marked the birth of a genuine sports car that met all the criteria of a thoroughbred roadster. Its independently styled body with an elegant "boat tail" was a notable design success and lent the small roadster a very sporty look. Thanks to a daringly high compression ratio for the time of 7:1 and a modified dual exhaust system, the BMW engineers managed to coax an extra three horsepower out of the 750 cc four-cylinder. It now delivered 18 bhp to take the two-seater – weighing a mere 400 kg or so – to a stunning top speed for the time of 90 km/h. No wonder BMW went on to celebrate numerous racing victories with this sports car.

Only 150 units of the BMW roadster were produced at Eisenach up to 1931. Today they are regarded as rarities of the first order.

und eleganten Karosserieaufbau der Firma Ihle.  
fun thanks to a sporty, stylish body by Ihle.

Ingenieure dem 750-ccm-Vierzylinder-motor eine Mehrleistung von 3 PS. Er leistete jetzt satte 18 PS und verhalf dem nur ca. 400 kg schweren Zweisitzer zu damals erstaunlichen 90 km/h Höchstgeschwindigkeit. Kein Wunder, dass BMW mit diesem Sportwagen zahlreiche Motorsport-erfolge feiern konnte.

Lediglich 150 Exemplare des BMW Roadsters wurden in Eisenach bis 1931 gefertigt. Sie gehören heute zu den Raritäten ersten Ranges!

BMW 3/15 PS DA 3 Wartburg Sport: Der erste reinrassige Roadster der BMW Geschichte, hier mit Eugen Stösser nach dem Intern. Kesselbergrennen 1931.

BMW 3/15 PS DA 3 Wartburg Sport: the first thoroughbred roadster in BMW history, shown here with Eugen Stösser after the 1931 International Kesselberg Race.



# BMW 315/1 und BMW 319/1

Mit den Sportroadstern BMW 315/1 und BMW 319/1 nahm der Automobil-Rennsport bei den Bayerischen Motoren Werken seinen wirklichen Anfang. Ausgestattet mit reichlich Leistung, sorgten sie für zahlreiche Erfolge und festigten das sportliche Image der aufstrebenden Marke.

Mit dem BMW 3/15 PS DA 3 Wartburg Sport von 1930 hatte BMW den ersten reinrassigen Roadster seiner noch jungen Firmengeschichte präsentiert. Nach nur 150 Exemplaren war die Produktion dieses kompromisslosen Sportwagens 1931 bereits wieder ausgelaufen, und es sollten drei Jahre vergehen, bis BMW einen weiteren veritablen Sportwagen der Öffentlichkeit vorstellte.

Zusammen mit der Limousine BMW 315 zeigte BMW auf der Berliner Automobilausstellung im Mai 1934 den Prototyp eines Sportroadsters mit auffallend schöner Linienführung. Sein Motor brachte es durch drei statt zwei Vergaser auf leistungsgesteigerte 40 PS.

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. Die verkleideten Hinterräder betonten den sportlich eleganten Stil des Zweisitzers mit Notverdeck. Mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit gehörte der 315/1 Roadster zu den durchaus ernst zu nehmenden Sportwagen seiner Zeit. Bei zahlreichen großen Rennen des In- und Auslands belegten BMW 315/1 erste und vordere Plätze. Die Erfolgsgeschichte der BMW Automobile auf der Rennstrecke nahm mit diesem Wagen ihren wirklichen Anfang.

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 Kilometer mit vorgeschriebener Mindestgeschwindigkeit. Am vierten Tag fand eine Geschwindigkeitsprüfung auf das Stifiser 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 straf-

punktfreie Mannschaft in ihrer Klasse den Internationalen Alpen-Pokal: an der Spitze das BMW 315/1 Team Richard Brenner/ Albert Kandl/Ernst v. Delius.

Dies ließ den Wunsch aufkommen, auch einen ähnlichen Wagen in der Klasse bis zwei Liter, mit ungleich höherem internationalem Prestige, antreten zu lassen.

Während der 319/1 dem 315/1 äußerlich fast identisch blieb, schuf man durch erneute Hubraumvergrößerung und geänderte Flachstromvergaser einen 1,9-Liter-Motor mit 55 PS Leistung, der den von 1935 bis 1936 nur 178-mal gebauten 319/1 Roadster zu einem rund 135 km/h schnellen, erfolgreichen Wettbewerbswagen werden ließ.

Der schon in den 30er Jahren mit einem Neupreis von 5.800 Reichsmark recht exklusive Roadster gehört heute zu den großen Klassiker-Raritäten unter den BMW Automobilen der Vorkriegszeit.

## BMW 319/1

Stückzahl / No. of units	178 (1935 – 1936) / 178 (1935 – 1936)
Neupreis / Original price	5.800 Reichsmark / 5,800 reichsmarks
Motor / Engine	Sechszylinder-Reihenmotor / six-cylinder in-line
Hubraum / Capacity	1.911 ccm / 1,911 cc
Bohrung x Hub / Bore x stroke	65 x 96 mm / 65 x 96 mm
Leistung / Output	55 PS bei 4.000 U/min / 55 bhp at 4,000 rpm
Getriebe / Transmission	Viergang-Mittelschaltung / four-speed stick shift
Bremsen / Brakes	Trommelbremsen / drum brakes
Leergewicht / Weight	790 kg / 790 kg
Geschwindigkeit / Top speed	135 km/h / 135 km/h



# BMW 315/1 and BMW 319/1

It was the BMW 315/1 and BMW 319/1 sports roadsters that marked the true beginning of BMW's motor racing involvement. With their abundant power, they raked in numerous successes and substantiated the sporting image of the up-and-coming brand.

The BMW 3/15 PS DA 3 Wartburg Sport of 1930 was the company's first thoroughbred roadster. A mere 150 units had been built when production of this uncompromising sports car came to an end in 1931, and three years were to pass before BMW delivered another genuine sports car.

At the Berlin Motor Show in May 1934, BMW presented – alongside the BMW 315 Saloon – a prototype sports roadster with strikingly aesthetic lines. Three rather than two carburetors boosted engine output to 40 bhp. The 315/1 went down so well that it was decided to launch a limited production run – not least of all to make a mark in the prestigious motor sport arena. In summer of 1934, the highly attractive BMW 315/1 went on sale for the princely sum of 5,200 reichsmarks. The production model was distinguished by a different headlamp configuration and side ventilation grilles that replaced the curved louvres of the original model.

Spatted rear wheels accentuated the sporty elegance of this two-seater with its emergency soft top. Boasting a top speed of 120 km/h, the 315/1 Roadster joined the contemporary ranks of serious sports cars. At numerous major races at home and abroad the BMW 315/1 claimed wins and top placings. It was this car that signalled the true beginning of the success story of BMW cars on the race track. In its debut year the BMW 315/1 already celebrated a major victory in the 1934 International Alpine Rally.

The field of starters in Nice comprised 127 cars with high-calibre drivers. The individual day stages ran to between 500 and 600 km with a prescribed minimum speed. The fourth day saw a speed trial on the Stilsfer Joch. 2,867 kilometres later, 96 of the 127 starters crossed the finishing line in Munich – 66 of them without sacrificing any points. The five cars of the BMW works team were the only team in their class to fin-

ish the race without incurring any penalty points and took the international Alpine trophy: in first place was the BMW 315/1 team of Richard Brenner / Albert Kandl / Ernst v. Delius. This sparked a desire to see similar cars fielded in the two-litre class – with its immeasurably high international prestige.

While the 319/1 was outwardly almost identical to the 315/1, a further displacement boost and the use of modified side-draft carburetors made for a 1.9-litre engine with 55 bhp. It turned the 319/1 Roadster, whose production from 1935 to 1936 totalled just 178, into a successful 135 km/h competition model.

Already a fairly exclusive roaster in the 1930s with its price tag of RM 5,800, it now ranks among the rare classics of prewar BMWs.

**Ein echter Sportwagen: der BMW 319/1 aus dem Jahre 1935.**

A genuine sports car: the 1935 BMW 319/1.



Die Rennlegende der 30er Jahre: Der BMW 328.  
Racing legend of the 1930s: the BMW 328.



## BMW 328

Stückzahl / No. of units	464 (1936 – 1940) / 464 (1936 – 1940)
Neupreis / Original price	7.400 Reichsmark / 7,400 reichsmarks
Motor / Engine	Sechszylinder-Reihenmotor / six-cylinder in-line
Hubraum / Capacity	1.971 ccm / 1,971 cc
Bohrung x Hub / Bore x stroke	66 x 96 mm / 66 x 96 mm
Leistung / Output	59 kW/80 PS bei 4.500 U/min / 80 bhp at 4,500 rpm
Getriebe / Transmission	Viergang-Mittelschaltung / four-speed stick shift
Bremsen / Brakes	Trommelbremsen / drum brakes
Leergewicht / Weight	830 kg / 830 kg
Geschwindigkeit / Top speed	150 km/h / 150 km/h

# BMW 328

Der legendäre Sieg bei der Mille Miglia im Jahre 1940 machte den BMW 328 schon damals zur Legende. Die innovative Motorentechnik und das exzellente Fahrwerk sorgten für überragende Fahrleistungen und ließen den offenen Zweisitzer zu einer begnadeten „Fahrmaschine“ werden.

Schon die Präsentation des neuen Sportwagens mit dem weiß-blauen Markenzeichen war so ungewöhnlich wie das Fahrzeug selbst. Nicht bei einer Automobilausstellung zeigte BMW den BMW 328 erstmals, sondern bei einem Automobilrennen durfte die Öffentlichkeit ihn zum ersten Mal bestaunen. Am 14. Juli 1936 startete der BMW 328 beim Eifelrennen auf dem Nürburgring. Am Steuer saß kein Geringerer als Ernst Jakob Henne, der Weltrekordfahrer auf zwei Rädern und damals sicherlich der bekannteste Repräsentant des Unternehmens. Ist der Start bei diesem Rennen schon als außergewöhnlicher Coup zu bewerten, so lässt sich dies erst recht für das Ergebnis

sagen: Henne siegte in der 2-Liter-Klasse und markierte den Beginn der Rennsportlegende BMW 328.

Äußerliches Erkennungsmerkmal der reinrassigen Fahrmaschine wurden die beiden Lederriemen, die die Motorhaube fixierten, und die in die Karosserie integrierten Frontscheinwerfer. Da die Mittel für eine völlige Neukonstruktion fehlten, wurde der Motorblock vom BMW 326 übernommen. Dieser erhielt einen neuen Zylinderkopf aus Aluminiumlegierung mit V-förmig angeordneten Ventilen. Die Ventilsteuerung erfolgte von der seitlichen Nockenwelle aus über Umlenkhebel auf der Ansaugseite und quer liegende Stoßstangen. Mit dieser wirkungsvollen Konstruktion erzielte der Motor 80 PS,

was den nur 830 kg schweren Wagen bis zu 150 km/h schnell werden ließ. Darüber hinaus glänzte der BMW 328 durch seine Straßenlage, die zu seiner Zeit als einzigartig galt. Schnell entwickelte sich dieser Sportwagen zur Rennlegende. Kaum ein Rennen fand in den späten 30er Jahren statt, ohne dass die vordersten Plätze von BMW 328 errungen wurden. Spezielle Rennversionen, auch mit Superleggera-Aufbauten von Touring und rund 135 PS, gewannen ihre Klasse in Le Mans und bei der Mille Miglia. 1936 nur als Rennsportfahrzeug eingesetzt, begann die Serienfertigung ein Jahr später. Nur 464 Exemplare des 328 wurden produziert, was ihn heute zu einem der begehrtesten Oldtimer der Welt macht.



## BMW 328

A spectacular triumph in the 1940 Mille Miglia swiftly earned the BMW 328 legendary status at that time. Its innovative engine technology and outstanding chassis ensured exceptional driving performance and made the open two-seater a truly endowed driving machine.

The debut of the new sports car bearing the blue and white logo was as unusual as the automobile itself. BMW did not unveil the new model at a motor show: the public set eyes on the BMW 328 for the first time at a racing event. On 14th July 1936, the BMW 328 made its debut at the Eifelrennen held on the Nürburgring. Sitting behind the wheel was none other than Ernst Jakob Henne, the world record-holder on two wheels and certainly the Bavarian company's most celebrated representative at the time. If the car's debut in this race was seen as an extraordinary coup, then the result was even more astonishing: Henne won the two-litre class and marked the

birth of the BMW 328 racing legend.

Outwardly, the two leather straps that held down the engine compartment cover became the hallmark feature of this thoroughbred driving machine, along with the front headlamps that were integrated into the body. Due to the lack of funding needed to create an entirely new power unit, the engine block was taken from the BMW 326 and given a new cylinder head made of aluminium alloy with valves in V-arrangement. Valve control was through the side-mounted camshaft via pivot arms on the intake side and transverse pushrods. Thanks to this highly efficient design, the engine produced 80 horsepower, which took the

830-kilogram car to a top speed of 150 km/h. Beyond this the BMW 328 boasted roadholding qualities that were considered exceptional at the time. The sports car quickly established itself as a racing legend. There was barely a race held in the late thirties in which the top placings were not taken by BMW 328s. Special race versions, including some with "superleggera" bodies by Touring and an output of around 135 bhp, won their class in Le Mans and the Mille Miglia. Used solely as a racing car in 1936, series production was to begin a year later. Only 464 examples of the 328 were built, making it one of the most desirable classics in the world today.



## BMW 507

Der BMW 507 aus dem Jahre 1955 gilt vielen Automobilliebhabern als die Inkarnation des Roadsters. Elegant und leicht begeisterte er seit seinem Erscheinen Fachwelt, Prominenz und Öffentlichkeit. Bis heute sind fast alle der 251 gebauten Wagen erhalten.

Schon kurz nach der Auslieferung des ersten BMW Automobils nach dem Zweiten Weltkrieg begannen im Unternehmen die Planungen, die Vorkriegstradition fortzusetzen und einen offenen Sportwagen zu bauen. Nicht nur der Absatz sollte mit den neuen Modellen angekurbelt werden, es galt auch die Marke BMW auf dem dynamischen Automobilmarkt der 50er Jahre zu positionieren.

Ab 1954 befasste man sich intensiv mit der Konstruktion sportlicher Varianten des Typs 502, hauptsächlich gedacht für die verwöhnte Klientel aus Übersee. Als Designer der neuen Wagen gewann man den Wahl-New Yorker Albrecht Graf Goertz, einen Schüler des damaligen Design-Papstes Raymond Loewy.

Nachdem der Vorstand von BMW einige Sportwagenskizzen gesehen hatte, entstanden im New Yorker Büro von Graf Goertz, entschloss man sich zum Bau des Typs 507, eines hochkarätigen Roadsters. Als technische Basis diente das um 35,5 cm verkürzte Chassis der BMW 502 3,2-Liter-Super Limousine, dem Motor entlockte man durch eine höhere Verdichtung 150 statt 140 PS. Der bildschön gelungene Sportwagen zeigte sich auf der 37. IAA im September 1955 in Frankfurt erstmals der breiten Öffentlichkeit.

Der BMW 507 geriet zum Publikumsmagnet der Messe. Als „Traum von der Isar“ und „BMW Sensation“ feierten die Pressevertreter den Zweisitzer.

Doch die erhofften Aufträge aus den USA blieben aus. Im Vergleich zu man-

chem Konkurrenten bot der Roadster zu wenig Motorleistung. So blieb es bis zum Produktionsende im Frühjahr 1959 bei nur 251 BMW 507, die mit drei verschiedenen Hinterachsübersetzungen geordert werden konnten und so zwischen 190 und 220 km/h schnell waren. Ab 1957 gab es eine überarbeitete zweite Serie, erkennbar an der Tankklappe rechts hinten. Der nun deutlich kleinere Tank mit 65 statt 110 Litern Fassungsvermögen lag nun unter dem Kofferraumboden und nicht mehr hinter den Sitzen. Auch das Armaturenbrett hatte Veränderungen erfahren, eine höhere Oberkante und bessere Einbaumöglichkeiten für das Radio. Die meisten dieser exklusiven und seltenen Sportwagen, für viele die schönsten BMW überhaupt, haben bis heute überlebt.



„Der Traum von der Isar“ in Fahrt: BMW 507 aus dem Jahre 1955.  
 “Dream car from the Isar” on the road: the BMW 507 of 1955.

## BMW 507

Stückzahl / No. of units	251 (1956 – 1959) / 251 (1956 – 1959)
Neupreis / Original price	26.500 Mark / 26,500 marks
Motor / Engine	V8/V8
Hubraum / Capacity	3.168 ccm / 3,168 cc
Bohrung x Hub / Bore x stroke	82 x 75 mm / 82 x 75 mm
Leistung / Output	110 kW/150 PS bei 5.000 U/min / 150 bhp at 5,000 rpm
Getriebe / Transmission	Viergang-Mittelschaltung / four-speed stick shift
Bremsen / Brakes	Trommelbremsen / drum brakes
Leergewicht / Weight	1.220 kg / 1,220 kg
Geschwindigkeit / Top speed	190 – 220 km/h / 190 – 220 km/h

# BMW 507

The BMW 507 of the year 1955 is regarded by many as the quintessential incarnation of the roadster. Elegant and lightweight, it has since its birth delighted the motoring world, celebrity drivers and the public alike. Almost all of the 251 examples built have survived to this day.

Soon after the first BMW automobile rolled out of the factory after the Second World War, the company launched plans to revive its prewar tradition and build an open-topped sports car. This new model was not only designed to give sales figures a boost, but the Munich auto manufacturer was also eager to position the BMW brand in the dynamic car market of the 1950s.

From 1954 onwards, attention was focused on designing sporty variants of the 502 model, primarily with demanding overseas customers in mind. BMW managed to persuade adoptive New Yorker Count Albrecht Goertz – a pupil of Raymond Loewy, the style guru of the day – to design the new model.

After the BMW Board of Management had seen a handful of sports car

sketches from Goertz’s New York office, they resolved to build the 507, a high-class roadster model.

Technically based on the 35.5-cm shorter chassis of the BMW 502 3.2-litre Super saloon, it had a higher compression ratio which boosted engine output from 140 to 150 bhp. The beautifully styled sports car first appeared before the public at large at the 37th Frankfurt Motor Show in September 1955.

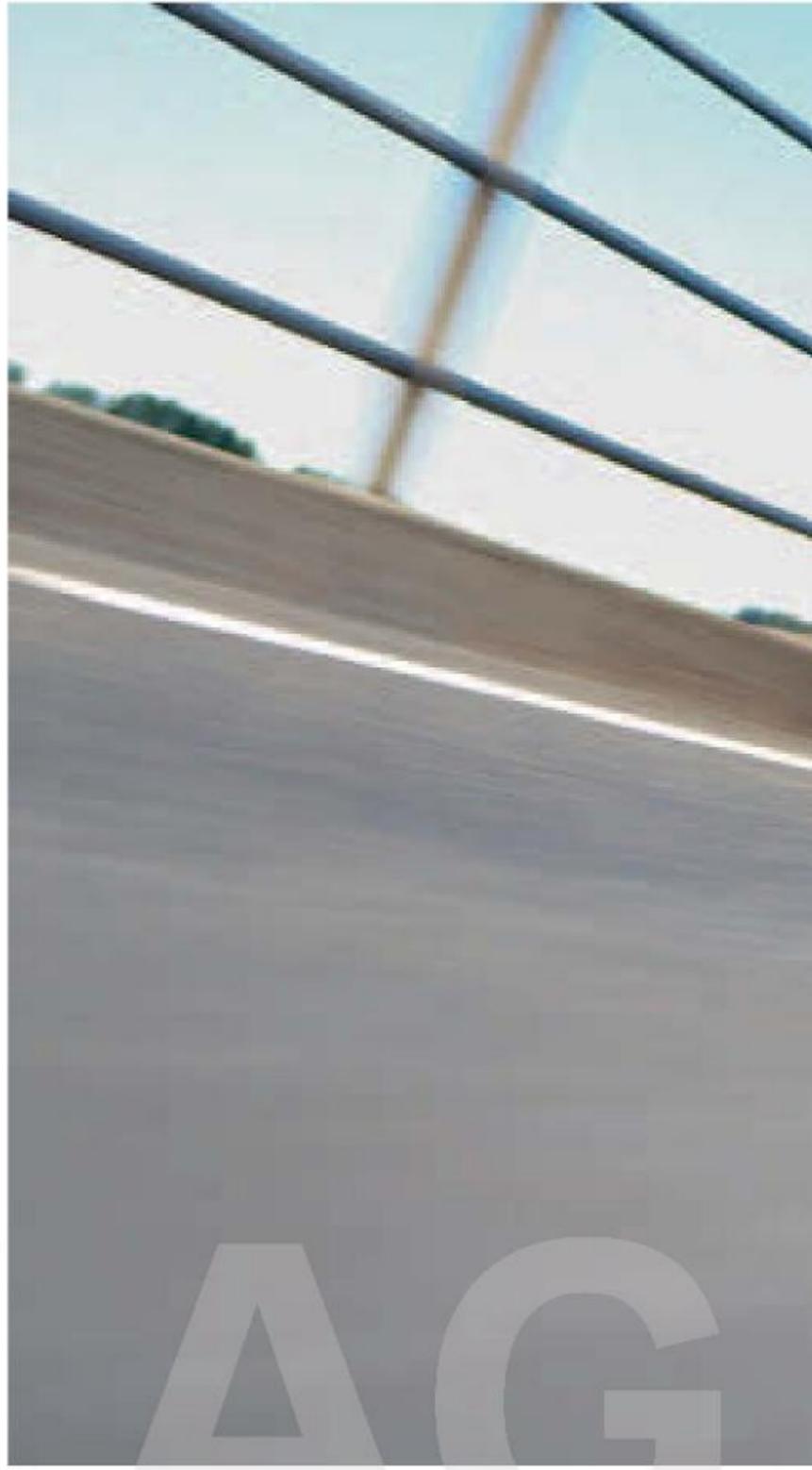
The BMW 507 was an instant crowdpuller at the Frankfurt Show, while the media hailed the stunning two-seater as the “dream car from the Isar” and a “BMW sensation”.

But the hoped-for orders from the United States failed to materialize. Compared with many of its competitors, the roadster did not deliver adequate

engine power. That explains why, by the time production was phased out in spring of 1959, a total of just 251 BMW 507 models had been built. They came with a choice of three different final drive ratios that gave them top speeds ranging between 190 and 220 km/h.

1957 saw the launch of a revised second series, recognizable by its fuel cap positioned at the rear right. It had a far smaller fuel tank with a capacity of 65 rather than 100 litres, which was placed under the luggage compartment and not behind the seats as before. The dashboard, too, had undergone modifications and now featured a higher upper rim and better facilities for fitting a radio. Most of these exclusive and rare sports cars – rated by many among the most beautiful BMWs ever – have survived to this day.

Dynamik und Komfort in hoher Dosierung: das bot der BMW Z1.  
Dynamics and comfort aplenty were offered by the BMW Z1.



## BMW Z1

Stückzahl / No. of units	8.000 (1988 – 1991) / 8,000 (1988 – 1991)
Neupreis / Original price	80.000 Mark / 80,000 marks
Motor / Engine	Sechszylinder-Reihenmotor / six-cylinder in-line
Hubraum / Capacity	2.494 ccm / 2,494 cc
Bohrung x Hub / Bore x stroke	84 x 75 mm / 84 x 75 mm
Leistung / Output	125 kW/170 PS bei 5.800 U/min / 170 bhp at 5,800 rpm
Getriebe / Transmission	Fünfgang-Mittelschaltung / five-speed stick shift
Bremsen / Brakes	Scheibenbremsen / disc brakes
Leergewicht / Weight	1.250 kg / 1,250 kg
Geschwindigkeit / Top speed	225 km/h / 225 km/h

# BMW Z1

Innovative Details, wie etwa die berühmten versenkbaren Türen, machten den BMW Z1 sofort nach seiner Vorstellung zu einem Klassiker. Daneben begeisterte der Roadster aber auch mit eindrucksvollen Fahrleistungen bei hohem Komfort.

Im Juli 1986 zeigte BMW der Presse erstmals ein neues Auto von der Art, wie man es schon seit langem nicht mehr im Programm geführt hatte: einen Roadster. Zuständig für die Entwicklungsarbeiten an diesem Prototyp und Versuchsfahrzeug war die junge „BMW Technik GmbH“, eine mit rund 60 Spezialisten arbeitende Tochter des Unternehmens, die sich intensiv mit innovativer Technologie befasste.

Außer dem 125 kW (170 PS) starken Sechszylindermotor, übernommen vom aktuellen Typ 325i, hatte der Z1 getaufte Sportwagen so gut wie nichts mit anderen BMW Serienmodellen gemein, war also eine mit viel Aufwand und Enthusiasmus betriebene, komplette Neuentwicklung.

Zum ersten Mal in der Geschichte von BMW gab es nach dem M1 mit dem Z1 ein Automobil mit einer aus wenigen Teilen bestehenden Kunststoff-Karosserie. Diese ruhte auf einem steifen Monocoque-Rahmen aus verschweißten und feuerverzinkten Stahlblechen. Das leichte Verdeck verschwand im geöffneten Zustand unter einem Deckel, der sich harmonisch in die glatte, keilförmige Linie des Roadsters einfügte. Versenkbare Scheiben und Türen waren aufsehenerregende Details, die dem hochmodernen Zweisitzer eine besondere Exklusivität verliehen.

Natürlich sorgt solch eine Kreation für Aufregung in der Automobilwelt, doch wurde eine Serienproduktion noch nicht sofort in Aussicht gestellt. Erst nach der

eingehenden Erprobung von zwölf Vorserienwagen innerhalb von zwei Jahren wurde die Produktion freigegeben.

Mit einer Spitzengeschwindigkeit von nahezu 230 km/h, einer vehementen Beschleunigung und einem sparsamen Verbrauch von lediglich 9,5 Litern Normalbenzin auf 100 km galt der BMW Z1 als modernster Roadster seiner Zeit.

Einziges Schwachstelle war sein aufgrund der aufwändigen Fertigung relativ hoher Preis von über 80.000 D-Mark, der den Käuferkreis deutlich eingrenzte. Zwischen Oktober 1988 und Herbst 1991 entstanden so auch nur 8.000 Exemplare dieses Roadsters, der bei erstaunlichem Komfort alle Erwartungen erfüllt, die man in solch ein Fahrzeug setzt.



# BMW AG

## BMW Z1

Innovative features, such as its famous retractable doors, made the BMW Z1 a classic from the moment it was launched onto the market. But this roadster also thrilled with impressive performance and high levels of comfort.

It was July 1986 when BMW introduced the press to a new car of the kind that had long been conspicuous by its absence from the range: a roadster. Behind the development of this prototype and test vehicle was the fledgling BMW Technik GmbH, a working subsidiary of the company with a staff of around 60 specialists devoted to innovative technology.

Apart from the six-cylinder engine with its output of 170 bhp (125 kW), which was derived from the current 325i model, the Z1 – as this sports car was designated – had virtually nothing in common with other BMW production cars: it was a completely new development, the result of unstinting effort and enthusiasm.

For the first time in BMW history after

the famous M1, the Z1 was a car featuring a plastic body made up of very few parts. The superstructure was mounted on a rigid monocoque frame of welded and hot-galvanized steel panels. When the roof was lowered, the lightweight top disappeared under a lid that blended harmoniously into the smooth, wedge-shaped profile of the roadster. Retractable windows and doors were attention-grabbing details that lent this state-of-the-art two-seater a particularly exclusive note.

A car of this kind could not but cause a stir in the motoring world, but there was no immediate indication that it was about to go into series production. Only after twelve pre-production cars had been intensively tested over a period of two

years did it get the green light to go into volume production.

With a top speed almost touching the 230 km/h mark, blistering acceleration and frugal fuel consumption of just 9.5 litres of regular petrol per 100 kilometres, the BMW Z1 was hailed as the most cutting-edge roadster of its time.

The only drawback was a relatively high price tag of over 80,000 marks, arising from its high production costs. This significantly whittled down the circle of potential buyers. As a result, between October 1988 and autumn of 1991, just 6,000 examples of the roadster were built. It was a car that met every expectation placed in this type of vehicle – with a remarkable degree of comfort thrown in.

# BMW Z3

Das Erfolgsmodell unter den BMW Roadstern war der Z3, der 1995 in Amerika vorgestellt wurde. Knapp 300.000 Fahrzeuge wurden von diesem Modell hergestellt. Dabei war die Bandbreite der Motorisierungen fast so groß wie bei der populären BMW 3er Reihe.

BMW verbindet mit dem Bau von aufsehenerregenden Roadstern eine lange Tradition. Unvergessen bleiben der legendäre BMW 328 (1936), der noch heute elegant wirkende BMW 507 (1955) sowie die moderne Interpretation des Roadster-Themas in Gestalt des futuristischen BMW Z1 (1986/87). Alle drei Roadster prägten nachhaltig das Image der Marke BMW.

Mit dem 1995 auf der Detroit Motorshow vorgestellten BMW Z3 knüpfte BMW an diese erfolgreiche Vorgeschichte an und präsentierte wiederum einen reinrassigen Roadster auf Basis der BMW 3er Reihe. Schon vor der Präsentation war der Zweisitzer durch seinen überraschenden Einsatz im James-Bond-Film „Golden Eye“ populär geworden. Als erstes BMW Fahrzeug wurde der BMW Z3 ausschließlich im

Ausland produziert, nämlich im eigens gebauten Werk Spartanburg in den USA. Nicht von ungefähr vermarktete BMW seine neueste Schöpfung mit dem Slogan „Born in the USA“.

Der BMW Z3 kombiniert klassische Linien mit modernen, BMW typischen Stilelementen zu einem außergewöhnlichen Karosserie-Design. Er bietet alles, was einen sportlichen Roadster so besonders macht: lange Motorhaube, steile Frontscheibe, niedrige Gürtellinie, kompakter Innenraum, kurzes Heck, groß dimensionierte Räder und eine weit nach hinten angeordnete Hinterachse. Ganz bewusst zitiert BMW Designelemente, die den klassischen Roadstern der weiß-blauen Marke entstammen und beim BMW Z3 zu einer harmonischen Synthese verschmelzen.

Im Gegensatz zu seinen Vorgängern eroberte sich der BMW Z3 eine starke Marktposition und erreichte hohe Stückzahlen. Knapp 300.000 Fahrzeuge verkaufte BMW weltweit zwischen 1998 und dem Produktionsende 2002 an seine Kunden.

Die Freude am Roadster-Fahren war nicht länger einer exklusiven Käuferschicht vorbehalten. Dabei profitierte der Roadster von seiner technischen Verwandtschaft zur erfolgreichen BMW 3er Reihe. Begünstigt durch die großen Synergieeffekte konnte BMW auch für den Z3 unterschiedlichste Motorisierungen anbieten, die vom einfachen Vierzylindermotor bis zum bärenstarken Reihen-Sechszylindermotor aus dem M3 reichten. Für jeden Geschmack hatte der BMW Z3 die passende Antwort.

## BMW Z3

The success story among BMW roadsters was the Z3, unveiled in the USA in 1995. Production of this model ran to a total of 300,000, and it came with a range of engines that almost matched the array in the popular BMW 3 Series.

BMW is linked to a long tradition of creating sensational roadsters. Among the examples that remain unforgotten are the legendary BMW 328 (1936), the BMW 507 (1955) – still displaying a stunning elegance today – and the modern rendition of the roadster theme in the form of the futuristic BMW Z1 (1986/87). All three of these roadsters were to have a lasting impact on the image of the BMW brand.

With the launch of the BMW Z3 at the 1995 Detroit Auto Show, BMW picked up the threads of this successful tradition and once again presented a thoroughbred roadster derived from the BMW 3 Series. Already before its official public unveiling, this two-seater had made its mark through its surprise role in the James Bond film GoldenEye. The BMW

Z3 was the first BMW model to be entirely manufactured abroad, namely at the Spartanburg plant in the USA built specifically for this purpose. Thus BMW justifiably marketed its latest creation with the slogan “Born in the USA”.

The BMW Z3 combines classic contours with modern, typically BMW styling cues to create an extraordinary bodywork design. It contains everything that makes a sporty roadster so special: an elongated bonnet, steeply raked windscreen, low belt line, compact interior, short tail, large wheels and a rear axle positioned a long way back. BMW quite consciously cites styling cues that go back to the classic roadsters of the marque with the blue and white emblem and meld into a harmonious synthesis in the BMW Z3.

By contrast with its forerunners, the BMW Z3 managed to secure a strong market position and achieved high sales figures. Between 1998 and the end of production in 2002, BMW delivered almost 300,000 models to customers around the world.

The joys of roadstering were no longer the preserve of an exclusive class of buyers. In this the roadster benefited from its technical kinship with the successful BMW 3 Series range. Drawing on the benefits of synergistic effects, BMW was also able to offer a wide range of engines for the Z3, starting with the simple four-cylinder unit and extending to the high-performance straight-six powerplant from the M3. The BMW Z3 was a roadster that appealed to every taste.



# BMW AG

Moderner Roadster mit Design-Anklängen an die BMW Geschichte: Der Z3 wurde zum Verkaufsschlager.  
 Modern roadster with styling cues from BMW's past: the Z3 was a big seller.

## BMW Z3

Stückzahl / No. of units	279.273 (1995 – 2002) / 279,273 (1995 – 2002)
Neupreis / Original price	34.900 Euro (3.0i) / 34,900 euros (3.0i)
Motor / Engine	Sechszylinder-Reihenmotor (3.0i) / six-cylinder in-line (3.0i)
Hubraum / Capacity	2.979 ccm (3.0i) / 2,979 cc (3.0i)
Bohrung x Hub / Bore x stroke	84 x 89,6 mm (3.0i) / 84 x 89.6 mm (3.0i)
Leistung / Output	170 kW/231 PS bei 5.900 U/min (3.0i) / 231 bhp at 5,900 rpm (3.0i)
Getriebe / Transmission	Fünfgang-Mittelschaltung / five-speed stick shift
Bremsen / Brakes	Scheibenbremsen / disc brakes
Leergewicht / Weight	1.390 kg (3.0i) / 1,390 kg (3.0i)
Geschwindigkeit / Top speed	240 km/h (3.0i) / 240 km/h (3.0i)

# BMW Z8

Der Supersportwagen unter den BMW Roadstern entstand in Anlehnung an die Designlegende BMW 507 und wurde in seiner endgültigen Gestalt erstmals 1999 vorgestellt. Immerhin 5.000 Exemplare dieses 400 PS starken Fahrzeugs wurden komplett in Handarbeit gefertigt.

Auf den Motor Shows 1997 in Tokio und 1998 in Detroit begeisterte BMW die Besucher mit seiner neuen Studie Z07. Das Echo auf die Vorstellung fiel unmissverständlich aus: dem Designteam um Chefdesigner Chris Bangle war ein Meisterstück gelungen, ein reinrassiger Roadster der Superlative.

Zur Frankfurter IAA im September 1999 konnte der nun BMW Z8 getaufte Supersportwagen in seiner endgültigen Gestalt der begeisterten Weltöffentlichkeit präsentiert werden. Wenig später glänzte er zudem als Dienstwagen von James Bond im Kinohit „Die Welt ist nicht genug“.

Der BMW Z8 ist eine Hommage an die große BMW Roadster-Tradition. Er vereint alle Tugenden seiner erfolgreichen Vorgänger in Kombination mit modernster Technik zu einer hinreißenden Synthese.

Das Design lehnt sich stark an den

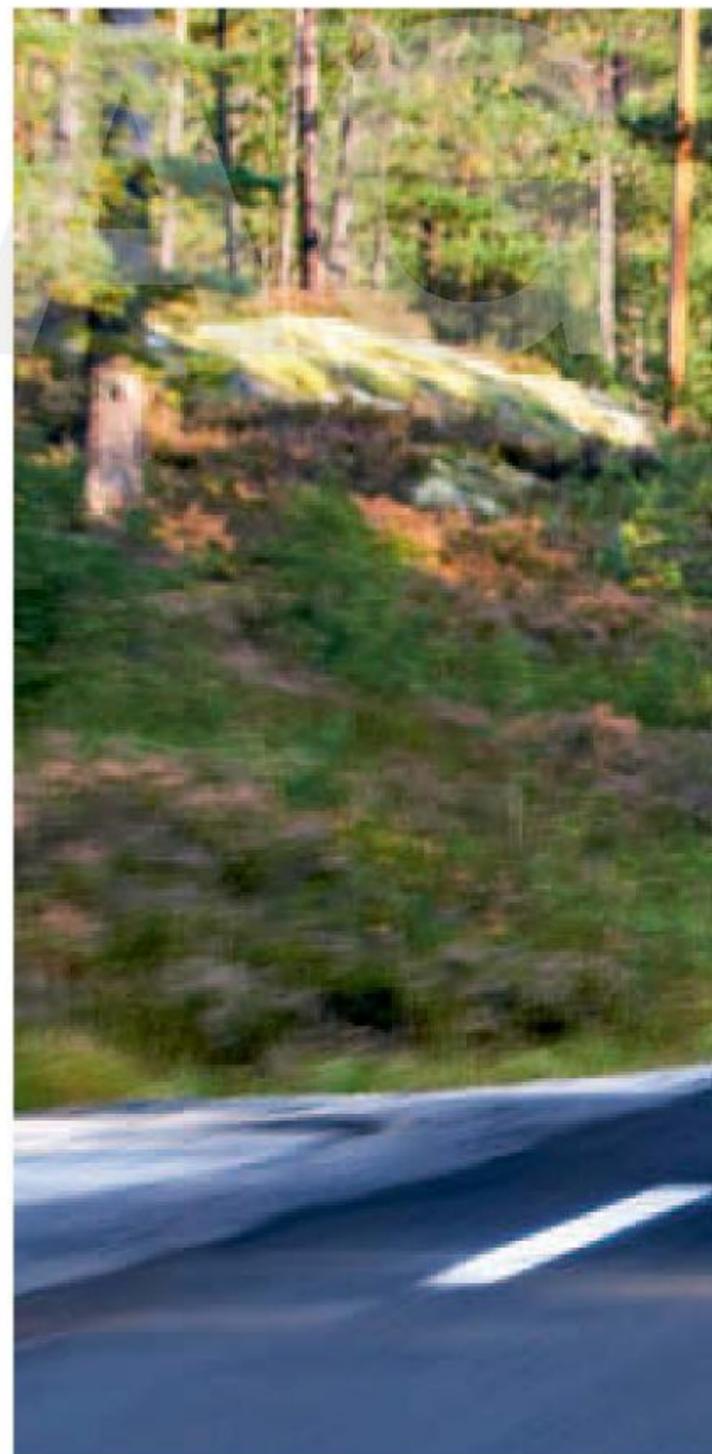
legendären BMW 507 von 1955 an, den schönsten und exklusivsten Roadster der BMW Vergangenheit. Kraftvolle Linien in klassischer Roadster-Form mit einem extrem langen Vorderbau, kurzen Überhängen und einem puristischen Cockpit sowie einem markanten Heck mit leicht nach unten gezogenen Karosserielinien vervollkommen das stilvolle Erscheinungsbild des BMW Z8 und machen seine Verwandtschaft zum BMW 507 besonders auffällig.

Ein Startknopf neben dem Dreispeichen-Lenkrad startet den 5,0-Liter-V8-Hochdrehzahl-Motor mit 294 kW (400 PS) aus dem BMW M5.

Dieser bärenstarke Motor beschleunigt innerhalb von 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Geschwindigkeit des sehr leichten, nahezu komplett aus Aluminium gefertigten Roadsters wird erst bei 250 km/h elektronisch abgeregelt. Der Aluminium-Spaceframe bietet

höchste Torsionsfähigkeit und exzellente Crash-Sicherheit durch ein zweistufiges Airbag-System für Fahrer und Beifahrer sowie ein lederverkleidetes Überrollschutzsystem.

Der BMW Z8 präsentiert sich als ein faszinierender offener Zweisitzer, dessen gekonnt umgesetztes klassisches Ambiente ihm den Titel „Klassiker der Zukunft“ einbrachte. Zwischen 1999 und 2003 fertigte BMW in einer eigens eingerichteten Manufaktur, vorwiegend in Handarbeit, mehr als 5.000 Exemplare dieses exklusiven Roadsters.



Kraft und Schönheit: Der BMW Z8 überzeugt als zeitgemäße Interpretation der Roadster-Idee.

Power and beauty: the BMW Z8 is an eloquent interpretation of the roadster philosophy.

## BMW Z8

Stückzahl / No. of units	ca. 5.703 (1999 – 2003) / approx. 5,703 (1999 – 2003)
Neupreis / Original price	ca. 120.000 Euro / approx. 120,000 euros
Motor / Engine	V8 / V8
Hubraum / Capacity	4.941 ccm / 4,941 cc
Bohrung x Hub / Bore x stroke	89 x 94 mm / 89 x 94 mm
Leistung / Output	294 kW/400 PS bei 6.600 U/min / 400 bhp at 6,600 rpm
Getriebe / Transmission	Sechsgang-Mittelschaltung / six-speed stick shift
Bremsen / Brakes	Scheibenbremsen / disc brakes
Leergewicht / Weight	1.660 kg / 1,660 kg
Geschwindigkeit / Top speed	250 km/h / 250 km/h

# BMW Z8

The super sports car among BMW roadsters drew its inspiration from the BMW 507 design legend and was unveiled in its final guise in 1999. No fewer than 5,000 units of this 400 bhp model were entirely hand-built.

At the 1997 Tokyo Motor Show and the 1998 Detroit Show, BMW presented its latest Z07 concept. The response was unequivocal: design chief Chris Bangle's team had produced a masterpiece, a thoroughbred roadster of superlatives.

At the 1999 Frankfurt Motor Show the super sports car, now known as the BMW Z8, was unveiled in its final guise to an enthusiastic public. Soon after, it hit the silver screen as James Bond's car in the box-office hit *The World Is Not Enough*.

This BMW pays homage to BMW's great roadster heritage, uniting all the virtues

of its forerunners with state-of-the-art technology. In design it is strongly reminiscent of the legendary BMW 507 of 1955, the most beautiful roadster in BMW history. Strong lines in the classic roadster mould coupled with an extremely long front section, short overhangs and a pared-down cockpit complete the stylish look of the BMW Z8 and underline its kinship with the BMW 507.

A start button next to the three-spoke steering wheel ignites the 5.0-litre V8 high-revving engine with 400 bhp (294 kW) derived from the BMW M5. This powerful unit catapults the car from zero to 100 km/h

in 4.7 seconds. The lightweight roadster built almost entirely of aluminium hits 250 km/h before being electronically cut off. Its aluminium space frame provides extreme torsional strength and outstanding crash safety with a two-stage airbag system for driver and passenger, as well as a leather-covered rollover protection system.

The BMW Z8 is as a fascinating open two-seater with an ambience that has earned it the epithet of "future classic". From 1999 to 2003, BMW built more than 5,000 examples of this exclusive roadster – largely by hand – in a specially equipped factory.





BMW Z4: Ein spezielles Sound-Design verstärkt das Roadster-Feeling noch mehr.

BMW Z4: special sound engineering enhances the roadster feel even more.

## BMW Z4

Neupreis / Original price	40.400 Euro (3.0si) / 40,400 euros (3.0si)
Motor / Engine	Sechszylinder in Reihe (3.0si) / six-cylinder in-line (3.0si)
Hubraum / Capacity	2.996 ccm (3.0si) / 2,996 cc (3.0si)
Bohrung x Hub / Bore x stroke	85 x 88 mm (3.0si) / 85 x 88 mm (3.0si)
Leistung / Output	195 kW/265 PS bei 6.600 U/min (3.0si) / 265 bhp at 6,600 rpm (3.0si)
Getriebe / Transmission	Sechsgang-Mittelschaltung / six-speed stick shift
Bremsen / Brakes	Scheibenbremsen / disc brakes
Leergewicht / Weight	1.385 kg (3.0si) / 1,385 kg (3.0si)
Geschwindigkeit / Top speed	250 km/h (3.0si) / 250 km/h (3.0si)

# BMW Z4

Der neue Z4 zeigt wieder alle Merkmale, die einen BMW Roadster stets zu einem ganz besonderen Fahrzeug machen: die charakteristische lange Motorhaube, starke Motorleistung, hervorragende Fahreigenschaften und eine eigenständige, zeitlose Linienführung.

Einen völlig neuen Roadster präsentierte BMW Ende September 2002 erstmals auf dem Pariser Automobilsalon – den Z4. Dieser offene Zweisitzer markiert nicht nur einen weiteren Eckpunkt der neuen BMW Formensprache, er setzt auch neue Maßstäbe in seiner Klasse: Er ist kraftvoll, sportlich und ästhetisch, bietet ein extrem präzises und sicheres Handling und ist damit Garant für höchsten Fahrspaß.

Klassische Merkmale eines typischen Roadsters kennzeichnen ihn – eine lange Motorhaube, ein langer Radstand, kurze Überhänge und eine tiefe, weit hinten liegende Sitzposition. Sein Design wird bestimmt vom Wechselspiel aus konvexen und konkaven Oberflächen, aus harten Kanten und sanften Rundungen. Diese spannende Optik schafft immer wieder neue Übergänge aus Licht

und Schatten, formt den ganz besonderen Charakter des BMW Z4.

Der Nutzen der neuen Karosserie liegt für den Roadster-Kunden nicht nur in einem geräumigen Cockpit mit serienmäßig sportlich konturierten Sitzen, sondern auch in dem bis zu 260 Liter fassenden Kofferraum mit variablem Verdeckkasten. Das Stoffverdeck faltet sich Z-förmig zusammen und besitzt eine beheizbare Heckscheibe aus Glas.

Mit durchzugsstarken Vier- und Sechszylindermotoren garantiert der Z4 mit speziellem Sound-Engineering Roadstergefühl pur. Diese Kraft gelangt über ein neues Sechsgangschaltgetriebe an die modifizierte BMW 3er-Hinterachse. Die Fahr-Dynamic-Control (FDC) lässt eine spontanere Gasannahme, eine sportlich-direktere Lenkungscharakteristik sowie ein dynamischeres Schaltprogramm bei

der wahlweise erhältlichen Fünfgang-Automatik zu.

Zur besonderen Agilität des neuen Z4 tragen seine breite Spur, ein extrem niedriger Schwerpunkt, die optimale Achslastverteilung von 50:50 sowie die präzise Lenkung (Electric Power Steering) bei. Die Hochleistungsbremsen, serienmäßige Runflat-Reifen und Dynamic Stability Control (DSC III) mit zuschaltbarem Traktionsmodus garantieren höchste Fahr-sicherheit in allen Situationen. Darüber hinaus glänzt der BMW Z4 mit besten Crash-Sicherheitswerten.

Über Armaturen unter sportlichen Hutzen hat der Z4 Fahrer die Funktionen seines Autos stets unter Kontrolle. Serienmäßig gehören Sport-Lederlenkrad, Überrollschutzsystem und viele geräumige Ablagen zum erweiterten Ausstattungsumfang des neuen Z4.

## BMW Z4

The new Z4 again displays all the characteristics that make a BMW roadster a very special car: the hallmark long bonnet, high engine output, outstanding ride characteristics and a unique, timeless design.

In late September 2002, BMW for the first time chose the Paris Motor Show to host its presentation of an all-new roadster – the Z4. This open two-seater not only signals a further staging point in BMW's new design language, it also sets benchmarks for its class: this is a powerful, sporty, attractive car that offers extremely precise and secure handling to guarantee a high level of driving fun.

This car bears the hallmark attributes of a typical roadster – a stretched front section, long wheelbase, short overhangs and low seating position set a long way back. Its design is defined by the interplay of convex and concave surfaces, hard edges and soft curves. This exciting look creates ever-changing transitions of light and shade to define the very special character of the BMW Z4.

The advantage of the new body design for the roadster driver lies not only in a spacious cockpit with standard sports-contoured seats, but also in its boot that offers a capacity of up to 260 litres with a variable roof box. The soft top folds up in a Z-shaped configuration and features a heated glass rear window.

With its high-torque four and six-cylinder engines, the Z4 with special sound engineering guarantees a pure roadster experience. Power is channelled to the modified BMW 3 Series rear axle via a new six-speed manual gearbox, while Dynamic Drive Control (DDC) makes for a more spontaneous throttle response, more direct and sportier steering characteristics, and a more dynamic shift pattern with the optionally available five-speed automatic gearbox.

Contributing to the outstanding agility of the new Z4 are its wide track, an extremely low centre of gravity, optimal axle-load distribution of 50:50 and precise steering thanks to Electric Power Steering. High-performance brakes, runflat tyres as standard and Dynamic Stability Control (DSC III) with on-demand traction control guarantee optimum driving safety in every situation. The BMW Z4, moreover, boasts outstanding crash safety levels.

With instrument displays housed beneath sporty binnacles, the Z4 driver has the car's functions under control at all times. A sports leather steering wheel, rollover protection system and many spacious storage compartments come as standard within the extended equipment range of the new Z4.



Der BMW Z3 Roadster 2.8. Erleben Sie das Gefühl bei Ihrem BMW Partner. Eine Probefahrt sagt mehr als 1.000 Worte.



# BMW AG

**Folgen Sie doch einfach der Straße.**

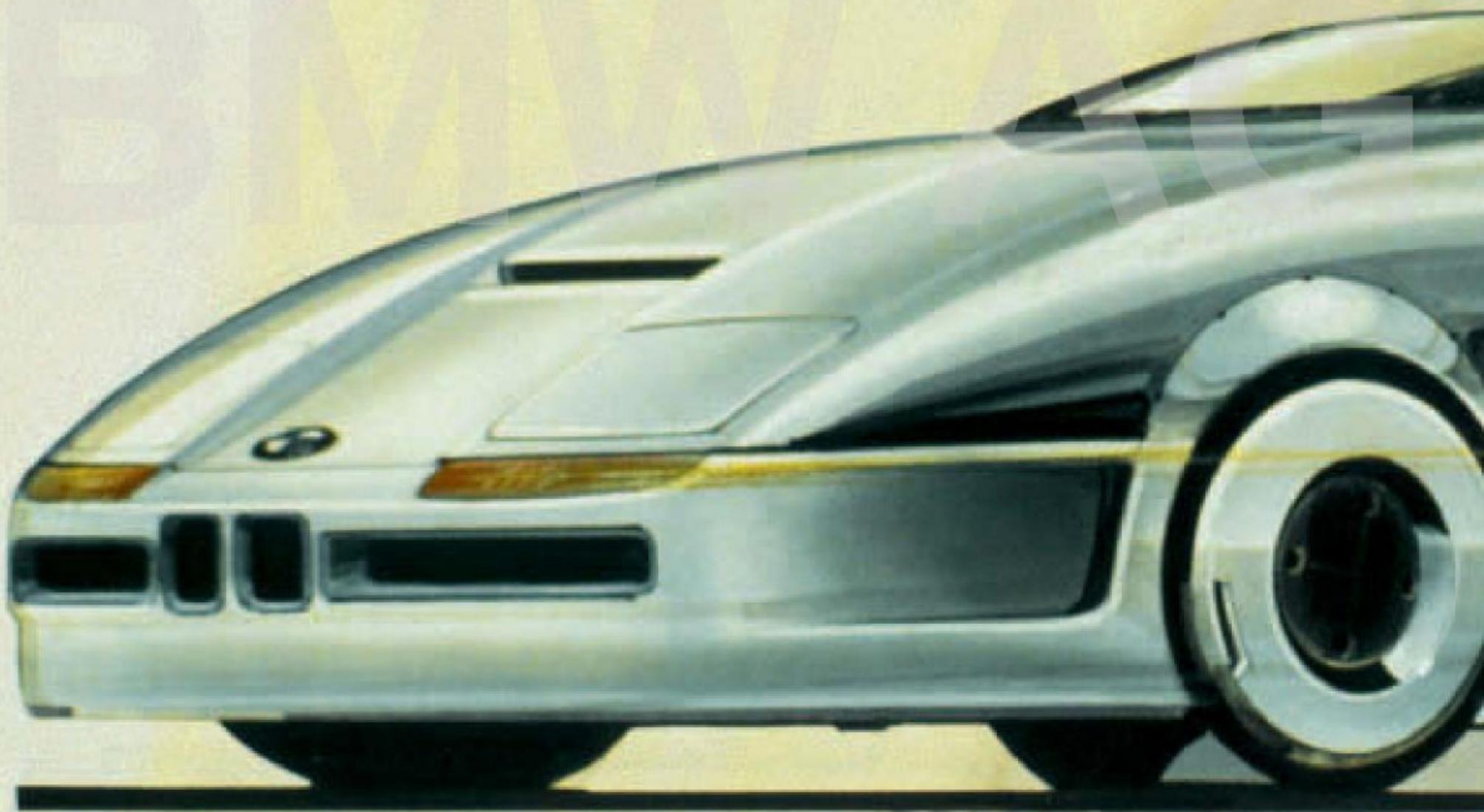


**Freude am Fahren**

# BMW Roadster – Designgeschichte

Seit BMW Automobile baut, gehören klassische Roadster – wenn auch nicht in jedem Jahrzehnt – zu den Höhepunkten der BMW Automobilhistorie. Auch heute noch zählen die rassigen Zweisitzer mit einer eigenen Baureihe zum festen Bestandteil der BMW Automobilpalette. Sie unterstreichen durch ihr modernes, stilprägendes Design wie keine andere Modellreihe die Markenwerte eines BMW.

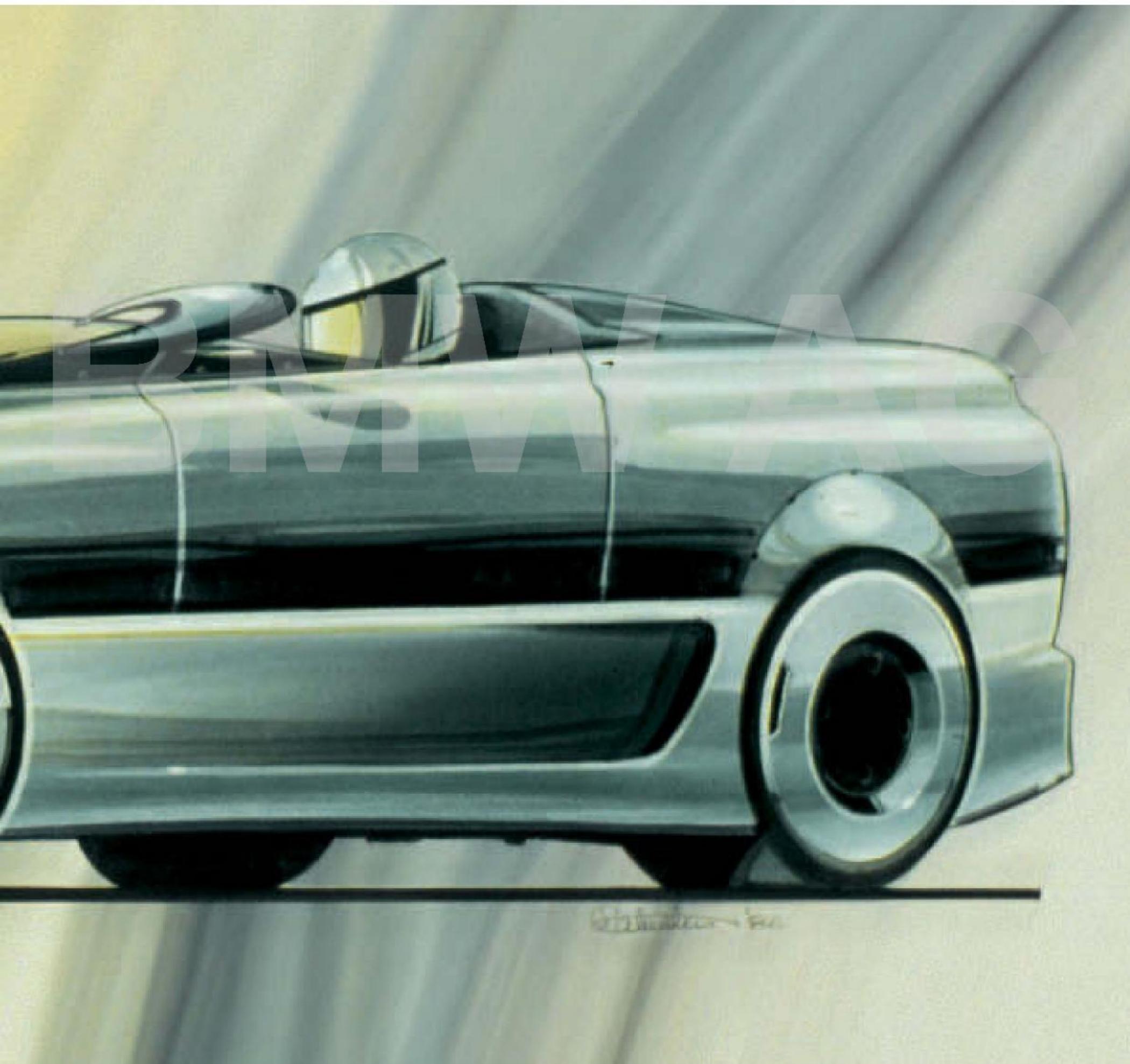
Gudrun Freier



# BMW roadsters – a history of design

Classic roadsters have added star quality to BMW's automotive tradition for as long as the company has been building cars. Not every decade has been graced by one of Munich's iconic two-seaters, but today thoroughbred roadsters are once again a fixture in the BMW range. With their cutting-edge, trailblazing design, BMW roadsters underline the values of the brand like no other model.

Gudrun Freier





Graf Albrecht Goertz (re.) und Hans Stuck sen. neben einem BMW 507.

Count Albrecht Goertz (right) and Hans Stuck sen. next to a BMW 507.

Echte, klassische Sportroadster gibt es bei BMW mit den von 1934 bis 1936 gebauten Modellen BMW 315/1 und dem 319/1. Die elegant geschwungene Heckpartie des bereits angebotenen zweisitzigen Cabriolets bleibt auch bei diesen Modellen erhalten. Dazu werden die sportlichen Roadster mit umklappbaren Windschutzscheiben, einem leichten Verdeck und ausgeschnittenen Türen ausgestattet. Als besondere Zugabe erhalten sie auf 40 bzw. 55 PS Leistung gesteigerte Motoren.

### Vom Roadster zum Mythos

Ein großer Wurf gelingt den Ingenieuren mit dem Nachfolger, dem BMW 328. Die puristische Schönheit dieses Roadsters, bei dem die Frontscheinwerfer in die Karosserie eingelassen sind und zwei Lederriemen die Motorhaube verschließen, überzeugte 1936 bis 1940 beim Einsatz auf der Rennstrecke ebenso wie im Alltagseinsatz. Dem BMW 328 gebührt in der Ahnengalerie der BMW Automobile ein besonderer Platz. Er wurde zum Mythos der Sportwagen- und Motorsportgeschichte.

### Der legendäre BMW 507

Die Internationale Automobilausstellung in Frankfurt im Jahre 1955 kannte nur einen Star – den BMW 507. Der von Albrecht Graf Goertz entworfene Roadster füllte als „Traum eines rassigen Sportwagens“ die Schlagzeilen der Gazetten.

Der BMW 507 bezauberte durch seine bildschöne Leichtmetallkarosserie. Gegenüber den traditionellen Karosserien überraschte der BMW 507 mit einer ausgewogenen Linienführung, modernen Formen und Farben. Eine nicht enden wollende Motorhaube, Ledersitze, funkelnde Armaturen und wenig Chrom prägen den Charakter. Das Verdeck ist voll hinter den Sitzen zu verstauen. Auf Wunsch wird auch ein Hardtop-Dachaufsatz angeboten. Bis heute ist der BMW 507 eine Legende in der Designgeschichte.

### BMW Z1 – der Technologieträger

Die Roadster-Tradition wird bei BMW erst

Um sich stilvoll und schnell auf der „road“ fortzubewegen, bevorzugten die Briten früher rassige und robuste Reitpferde, die sie als „roadster“ bezeichneten. Heute sind Roadster motorisierte Fahrzeuge, die den Fahrer bewegen, und zwar nicht nur räumlich, sondern auch emotional. Mensch und Maschine sind vereint mit der Natur – mit Sonne, Wind und Wetter, mit Geräuschen und Düften.

Früher wie heute vermitteln BMW Roadster durch ihre typische Bauart ein besonderes Fahrerlebnis. Roadster sind offene Zweisitzer mit vorwiegend langer und breiter Motorhaube bei langem Radstand. Typisch sind auch die kurzen Überhänge vorn und hinten sowie eine breite Spur. Eine tiefe Sitzposition, weit unten und weit hinten, verbunden mit einer sehr direkten Lenkung, lassen den Fahrer durch den engen Kontakt zur Fahrbahn pures Fahrgefühl erleben.

### Am Anfang war der Dixi

Gebaut in der Fahrzeugfabrik Eisenach, trägt der Dixi DA 1 als Urahne eine stark abgerundete Kühlerverkleidung mit einem

dreieckigen Kühleremblem aus Email und dem Schriftzug Dixi. Der Zentaur ist auf dem Kühler angebracht, die Karosserie des „deutschen“ Linkslenkers ist aus Aluminium. Als Dixi 3/15 PS (Typ DA 1) Zweisitzer offen wird er 1928 bis 1929 gebaut.

Ein begehrter offener Nachfolger ist der BMW DA 3 Wartburg. Ein echter Sportwagen, hergestellt bei BMW in Eisenach. Zweisitzig mit umlegbarer Windschutzscheibe, allerdings ohne Türen! Die Aluminiumkarosserie hat ein Spitzheck und das Fahrzeug noch Linkslenkung. Der Kühler ist vom DA 2 übernommen und mit einem Gitter vor den Waben gegen Steinschlag gut geschützt, nimmt er doch von Beginn an erfolgreich an zahlreichen Rennen teil. Der BMW 3/15 Roadster „Typ Wartburg“ wurde von 1930 bis 1931 gebaut und war damals als Traumsportwagen begehrt. Weitere Sportwagenaufbauten stellte die Sport-Karosseriebaufirma Gebr. Ihle in Bruchsal her. Kunden konnten eine sportliche Karosserie nach ihren Wünschen bestellen und beispielsweise entscheiden, ob mit zwei, nur einer oder ganz ohne Türen.

In Britain in days gone by, strong and sprightly horses provided the favoured means of getting from A to B stylishly and quickly. These became known as “roadsters”. Today’s roadsters have the benefit of engines and provide an emotional experience as well as a mode of transport. Man and machine come face to face with nature – the sun and the wind, the noises and scents.

Now, as then, the very nature of BMW roadsters allows them to deliver a special driving experience. Roadsters are open-top two-seaters, usually with a long and wide bonnet and a long wheelbase. Short front and rear overhangs and a wide track are other defining features. A low and withdrawn seating position combined with extremely direct steering shorten the distance between the driver and the road and deliver a very pure driving experience.

### The early days of the DIXI

Built in the vehicle factory in Eisenach, the oldest ancestor of today’s BMW roadsters – the Dixi DA 1 – featured a heavily rounded radiator shell with a triangular enamel badge bearing the name “DIXI”. The centaur was positioned on the radiator and the body of the “German” left-hand-drive model was made of aluminium. The car was built as the Dixi 3/15 PS (DA 1) open-top two-seater from 1928 to 1929.

The BMW DA 3 Wartburg represented a highly desirable open-top successor. Built by BMW in Eisenach, this was a true sports car – a left-hand-drive two-seater with fold-down windscreen and no doors. The aluminium body had a sharply tapered rear end, while the radiator was taken from the DA 2 and given good protection from stone chips by a grille in front of the “honeycomb”. The new car wasted no time in putting together a successful racing career.

The BMW 3/15 Wartburg Roadster was built from 1930 to 1931 and exuded the aura of a dream sports car. An additional range of sports car bodies were produced by the Ihle sports body manufacturing firm based in Bruchsal: customers could order a sporty body made to their personal specifications and

### BMW 315/1 von 1934 aus einem Prospekt.

The BMW 315/1 of 1934 as featured in a brochure.



BMW 3/15 PS mit Ihle Sportkarosserie.

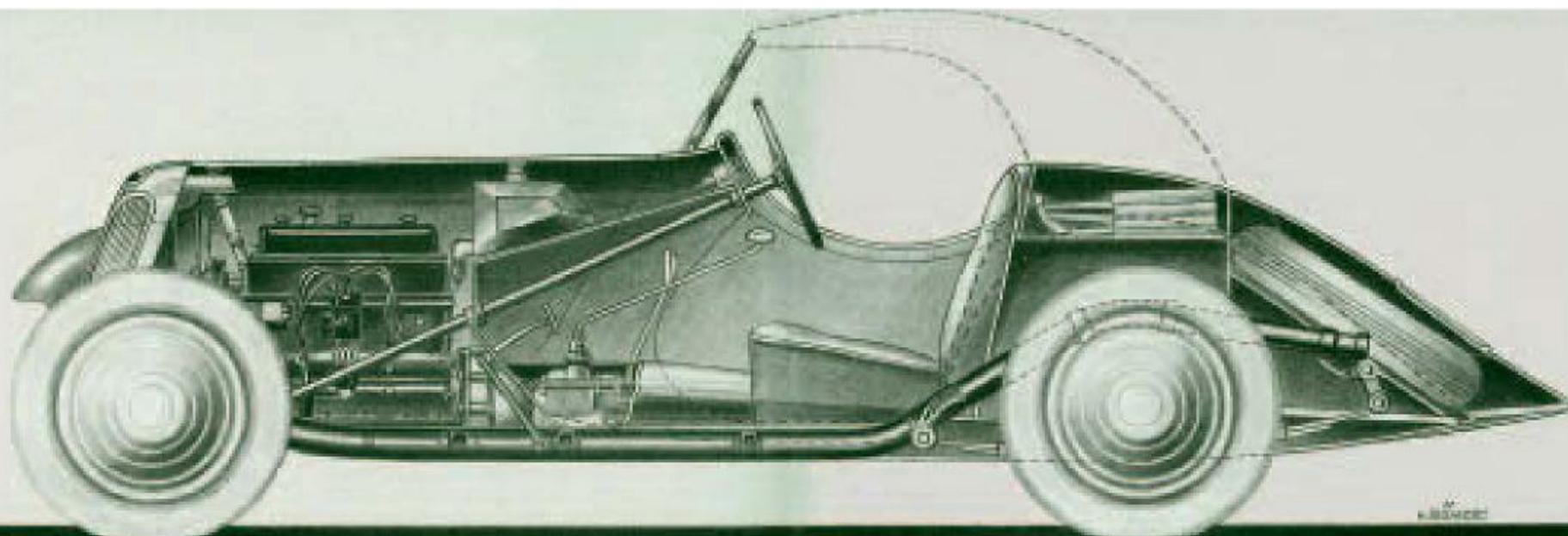
The BMW 3/15 PS with Ihle sports body.

with two doors, one door or even no doors at all.

The BMW 315/1 and 319/1 models produced from 1934 to 1936 ensured that the brand’s range included two truly classical sports roadsters. The elegantly curved tail of the two-seater cabriolet already on sale was reproduced in these dynamic roadsters, which also came with a folding windscreen, lightweight soft top and cutout doors. Boosted to 40/55 bhp, the engines added an extra dose of sportiness to the cars.

### From roadster to legend

The engineers really pulled the rabbit out of the hat with the successor to the 315/1 and 319/1. Between 1936 and 1940, the unblemished beauty of the BMW 328 Roadster, with headlamps set into the body and two leather belts for closing the bonnet, left a powerful impression both in race action and everyday use. The 328 has a special place in the BMW automotive hall of fame



EIN WAGEN MIT ÜBERRAGENDER LEISTUNG UND STRASSENLAGE

and has gone down as a legend in the history of sports cars and motor racing.

### The legendary BMW 507

The overwhelming star of the 1955 International Motor Show in Frankfurt was the BMW 507. Designed by Albrecht Graf Goertz, the new roadster hogged the headlines in the motoring press and was described as “the high-powered sports car of your dreams.”

The 507’s stunning aluminium body captured the hearts of car enthusiasts everywhere and its well-balanced lines and contemporary take on forms and colour put the cat among the pigeons of traditional body design. The sweeping bonnet, leather seats, sparkling instruments and restrained use of chrome were the hallmark features of the new car. The soft top, meanwhile, could be stowed away fully behind the seats and a hardtop roof was available as an option. The BMW 507 remains a key figure in the history of car design to this day.

### The BMW Z1 – driving technology

There was a pause in the BMW roadster lineage after the 507, with normal service only resumed in the 1980s. The challenge for the freshly formed think tank BMW Technik GmbH – a subsidiary of BMW AG – was to integrate new technologies into forthcoming projects using an innovative, creative and effective approach to the development process. The first product of this newly founded hive of innovation duly arrived in 1988 – in the shape of the BMW Z1.



Made out of plastic body panels mounted on a self-supporting, galvanized steel tubular frame, the Z1 body oozed cutting-edge appeal. The panels were fixed to the chassis individually and could be replaced relatively quickly. The floor section was partly bolted in place and glued to the frame, while the doors dropped down vertically into the door sills. The Z1 had an extremely distinctive design, with short overhangs but conspicuously lacking the classical elongated form. This resulted in a short overall length in relation to its wheelbase. Indeed, the new roadster’s proportions could almost be described as boxy. Positioned higher up than conventional mirrors, the exterior mirrors stood out as a stylistic feature in themselves. The BMW kidney grille was fully integrated into the contours of the bumper, making it look smaller and more compact.

The sporty driving dynamics and accentuated sense of driving pleasure offered by the Z1 were the work, among other things, of the front-mid engine concept. The low centre of gravity and optimum distribution of weight produced a thrilling combination of race-bred roadster and state-of-the-art technology.

### The BMW Z3 – made in the USA

Making its debut in the James Bond film GoldenEye and built in the brand-new BMW plant in Spartanburg in the US state of South Carolina, the Z3 was BMW’s roadster for the ’90s.

The Z3 embodied the company’s faith in tried and trusted roadster virtues and brought back memories of the BMW 507 from the 1950s. Like the 507, the BMW Z3 featured intake “gills” set into the side of the front wings. And its design was underpinned by classical two-seater sports car lines and hallmark BMW stylistic elements. An elongated bonnet, short tail and tight body overhangs (the rear axle was positioned a good distance back), a steeply raked windscreen and large wheels provided a harmonious blend of BMW’s history and the latest technology. The BMW face also took on an innovative look to go with its hallmark roadster proportions. The kidneys and twin circular headlamps and indicators housed under a single glass cover gave the Z3 a dynamic and sporty presence even when it was standing still, whetting the appetite for sheer driving pleasure.

### The BMW Z8 – a dream car with pioneering technical innovations

The new millennium dawned with the presentation of a dream roadster in the shape of the BMW Z8. The Z8 highlighted the preference of Christopher Bangle, Head of BMW Group Design, for retro styling, “as only a carmaker with a rich history can bring back the spirit of a model from its past. We used the classic BMW 507 from the 1950s – a very special car – as our inspiration. The presence of the 507 in the automotive history books and the 252 units of the car which graced the roads mean that the Z8 is very much a retro car, but also one with a great sense of romance.”

The BMW Z8 is a roadster in the classical mould, with a body built on the back of high-end BMW technology draped over

Oben: Fahrgestell eines BMW Z1 Prototyps.  
Unten: Ein BMW Z1 Styling-Modell.

Top: Chassis of a BMW Z1 prototype.  
Bottom: BMW Z1 styling model.



Oben: BMW Z3 Roadster-Fahrdynamik. Rechts: BMW Z3 Vorderachse.  
 Above: BMW Z3 Roadster driving dynamics. Right: BMW Z3 front axle.

in den 80er Jahren fortgesetzt. Die Herausforderung an die gerade gegründete BMW Technik GmbH, eine Tochterfirma der BMW AG, lautete damals, sich innovativ, kreativ und effektiv mit Entwicklungsprozessen auseinander zu setzen, um neue Technologien in Entwicklungsprojekte zu integrieren. Als erstes Fahrzeug dieser Innovationsschmiede erscheint 1988 der BMW Z1.

Die modern anmutende Karosserie des BMW Z1 besteht aus unterschiedlichen Kunststoffteilen, die auf einen selbsttragenden, verzinkten Stahlrohrrahmen montiert sind. Die Teile sind einzeln am Chassis befestigt und können mit geringem Zeitaufwand gewechselt werden. Der Fahrzeugboden ist zum Teil verschraubt und in den Rahmen eingeklebt. Die Türen sind senkrecht im Schweller versenkbar. Das Design ist auffällig: kurze Überhänge und keine lang gestreckte, klassische Form, damit eine kurze Gesamtlänge im Verhältnis zum Radstand. Die Proportionen sind fast quadratisch. Die Außenspiegel

heben sich in der Kontur als Styling-Merkmal ab, da sie höher als konventionelle Spiegel angebracht sind. Die BMW Niere ist voll integriert in die Stoßfängerkontur und wirkt dadurch kleiner und kompakter.

Sportliche Fahrdynamik und ausgeprägte Freude am Fahren werden beim BMW Z1 unter anderem durch das Front-Mittelmotor-Konzept erreicht. Der niedrige Schwerpunkt und die optimale Gewichtsverteilung ergeben einen reinrassigen Roadster, verbunden mit modernster Technik, den BMW Z1.

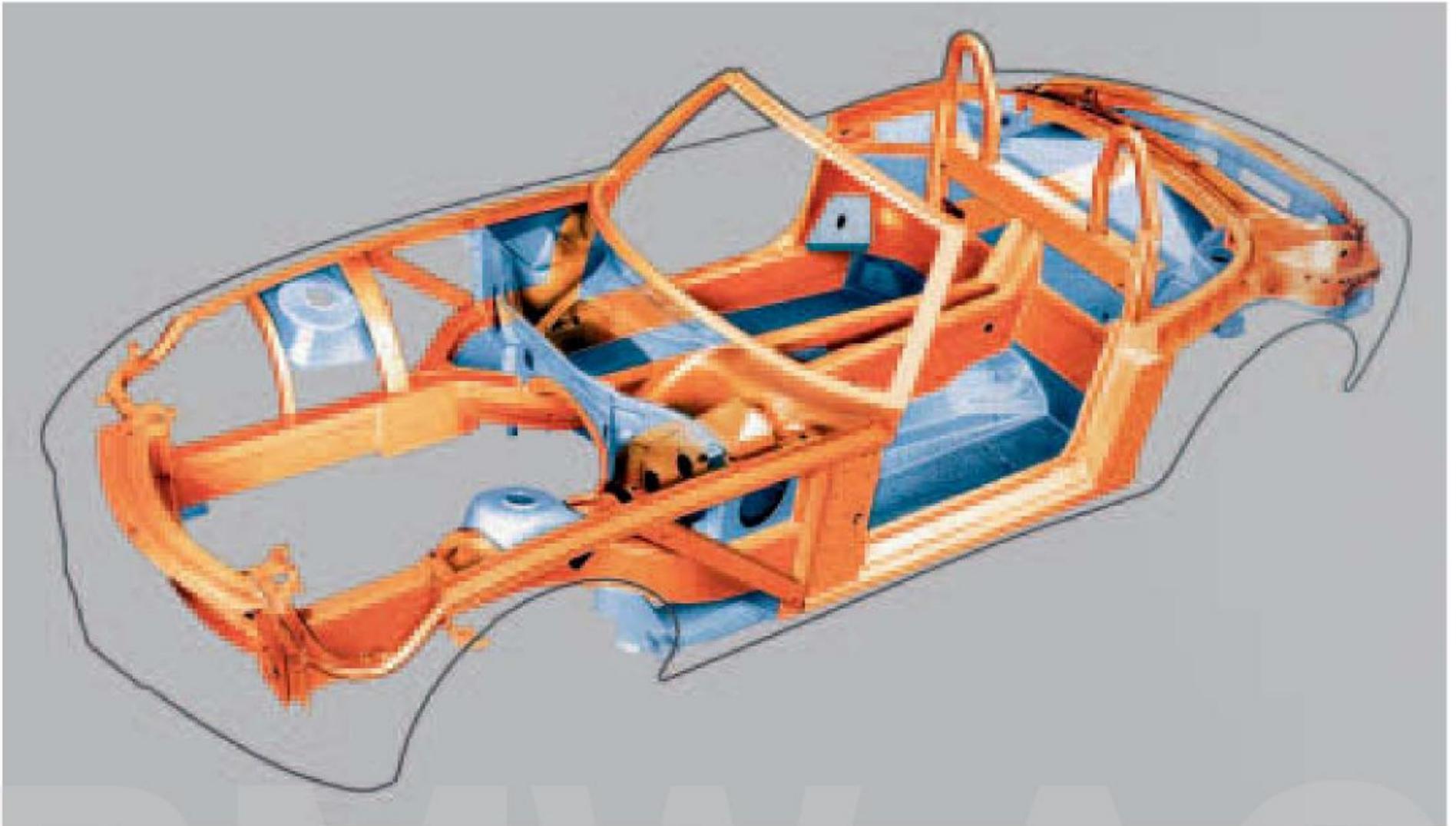
### BMW Z3 – made by BMW in USA

Sein Debüt hat er im James-Bond-Film „Golden Eye“, gebaut wird er im nagelneuen BMW Werk Spartanburg/South Carolina (USA). Die Rede ist vom BMW Roadster der 90er Jahre, dem BMW Z3.

Mit dem Z3 knüpft BMW an gute alte Roadster-Tugenden an und schlägt eine Brücke in die 50er Jahre zum Vorfahren BMW 507. In den vorderen Kotflügeln sind seitlich Kiemen wie beim BMW 507



eingelassen. Überhaupt werden die klassischen Linien der zweisitzigen Sportwagen mit den BMW typischen Stilelementen in den BMW Z3 integriert. Eine lange Motorhaube, ein kurzes Heck und knappe Karosserieüberhänge – die Hinterachse sitzt weit hinten –, eine steile Frontscheibe sowie große Räder – das ist die harmonische Synthese aus BMW Vergangenheit und neuesten Technologien. Mit den typischen Roadster-Proportionen ist auch das BMW Gesicht innovativ gestaltet. Die Doppelnieren und



BMW Z8 Aluminium-Gitterrohr-Rahmen.  
BMW Z8 aluminium space frame.

die unter einem gemeinsamen Deckglas befindlichen Doppelrundscheinwerfer und Blinker lassen schon den stehenden BMW Z3 dynamisch und sportlich erscheinen und provozieren die Lust auf pure Freude am Fahren.

### **BMW Z8 – Traumwagen mit technischen Innovationen der Zukunft**

Zum neuen Jahrtausend wird mit dem BMW Z8 ein Traum-Roadster präsentiert. Christopher Bangle, Leiter BMW Group Design, bekennt sich mit der Präsentation des BMW Z8 zum Retro-Styling, „weil nur eine Automobilfirma, die eine tiefe Geschichte hat, ein früheres Modell auf die Räder stellen kann. Der klassische BMW 507 aus den 50er Jahren war unser Referenzauto, ein sehr spezielles Fahrzeug. Da es einen 507 in der Geschichte des Automobils gibt, gerade 251-mal gebaut, ist der Z8 ganz eindeutig ein Retro-Auto, aber eines mit sehr viel Romantik.“

Der BMW Z8 ist ein klassischer Roadster mit einer Karosserie, die in Highend-Technologie von BMW in bester Aluminium-Spaceframe-Art hergestellt wurde. Eine lange Motorhaube,

weich fließende Linien der Radhäuser, die sich über die Brüstung der breiten Türen hinweg in das dynamisch-kurze Heck ziehen, ein „knackiger Hintern und große Räder“ sowie die Betonung der Rundungen und großkalibrige Auspuffrohre definieren laut Bangle die Philosophie des Designs.

Die seitlichen Kiemen sind eine Verbindung zur BMW Roadster-Tradition. Atemberaubend schön, klassisch in den Proportionen, präsentiert der BMW Z8 das Beste an Technik, was im Automobilbau möglich ist.

### **BMW Z4 – einmalige Proportionen im Spiel wechselnder Formen**

Die wichtigsten Designmerkmale wie Proportionen, Oberfläche und Detail werden ab 2002 im BMW Z4 vereint.

Form, Funktion, Material, Linie und Leichtbau, Eleganz und Ergonomie verkörpern ein neues, aufregendes Design. Bemerkenswert ist wieder die lange Motorhaube und das kurze, knackige Heck. Die knappen Überhänge und ein maßgeschneidertes Cockpit repräsentieren eine neue Formensprache von BMW und setzen damit neue Maßstäbe. Eine

der beiden Gürtellinien läuft von der Haube über die Tür zuerst nach unten und dann auf das Heck hoch, und es erweckt den Eindruck, als sei keine Tür vorhanden – wie bei den klassischen Roadstern. Eine weitere Gürtellinie zieht einen kraftvollen Spannungsbogen, der an der Motorhaube beginnt und bis zum Heck verläuft – markant wie auch die hinten schräg ansteigende Türlinie.

Die Roadster-Proportionen werden besonders deutlich durch die plastisch sicht- und fühlbaren, in sich gedrehten Flächen, Kanten, Rundungen und Einbuchtungen. Zwischen konkaven und konvexen Formen resultieren Linien, Schattierungen und Spiegelungsverläufe. Der BMW Z4 – ein Roadster, selbstbewusst, kraftvoll und sportlich für höchsten Fahrspaß.

Die Essenz aus der Freude am Fahren offener Zweisitzer ergibt sich aus der Freude, ein Automobil zu beherrschen, damit durch die Landschaft zu fahren, dieses Erlebnis mit allen Sinnen zu genießen und so die pure Freude am Fahren zu erleben – das galt für die legendären BMW Roadster der Vergangenheit und gilt ebenso für den neuen BMW Z4.

an aluminium space frame. Bangle cited the long bonnet, softly flowing lines taking in the wheel arches and extending back over the sills of the wide doors into the short, dynamic rear, “sharply styled tail and large wheels” and the accentuated curves and large-calibre tailpipes of the Z8 as the defining elements of the design philosophy.

The side gills were also a reference to BMW’s roadster tradition. Breathtakingly beautiful and with classic proportions, the BMW Z8 was a showcase for the ultimate in automotive technology.

### The BMW Z4 – unique proportions and a blend of various forms

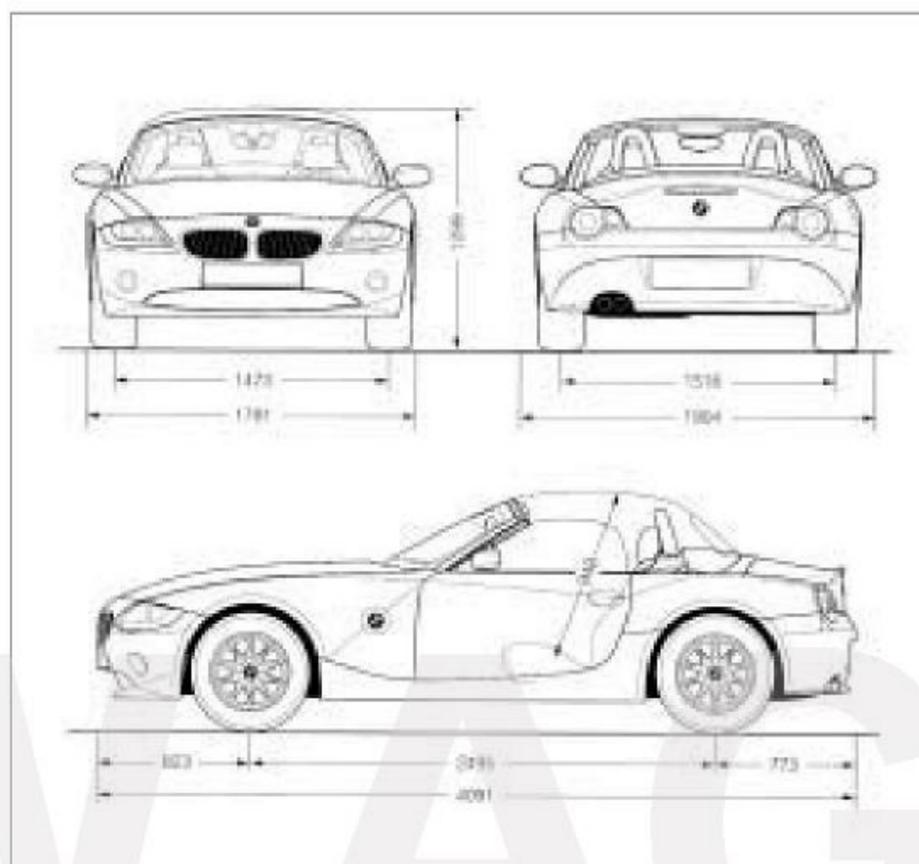
Key areas of design, such as proportions, surface and detail, come together in the BMW Z4 unveiled in 2002.

Everything about the form, function and materials, lines and lightweight construction, elegance and ergonomics of the Z4 embodies a new and exciting design. Stand-out features are once again the sweeping bonnet and short, dynamic rear. The tight overhangs and a made-to-measure cockpit represent a new direction in BMW design and raise the bar in roadster construction. One of the two belt lines runs downwards from the bonnet and over the door, before sweeping back up to the rear and deceiving the eye into thinking that the designers have forgotten to add the doors – a trademark feature of the classic roadsters. The second belt line extends a powerful curve from the bonnet to the tail, a feature as striking as the door line slanting back behind the driver.

The Z4’s roadster genes are highlighted by the bold expression of the switchback surfaces, edges, curves and hollows. The collision of concave and convex forms creates distinctive lines, shadows and reflections. The self-assurance, power and sporting pedigree of the BMW Z4 Roadster come together to deliver

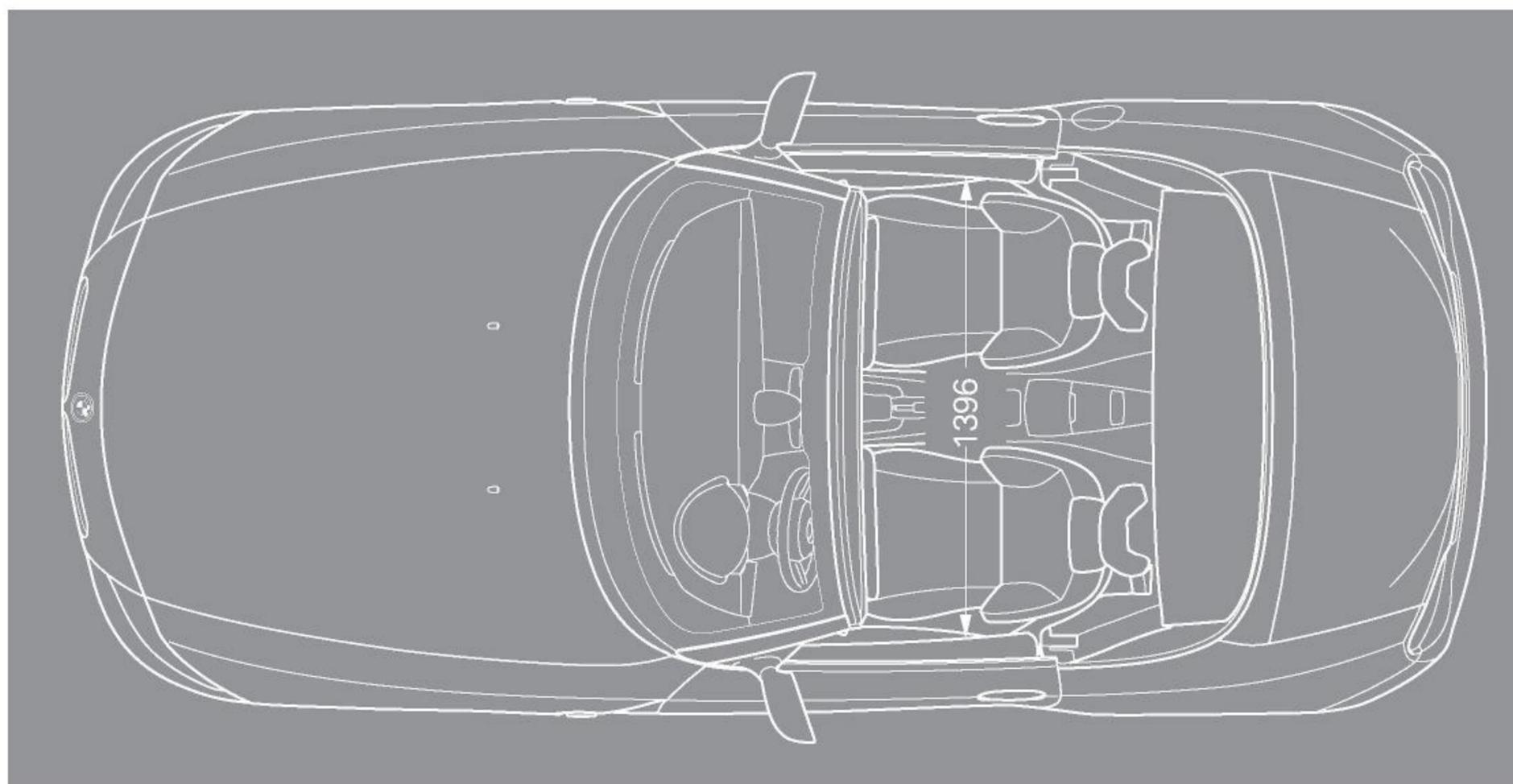
unsurpassed fun at the wheel.

The essence of the motoring fulfilment on tap in open-top two-seaters springs from having the car at your command, cruising through the countryside, lapping up the journey and surroundings with all the senses and sampling the thrill of sheer driving pleasure. The legendary BMW roadsters of the past had this quality in spades, as does the new Z4.

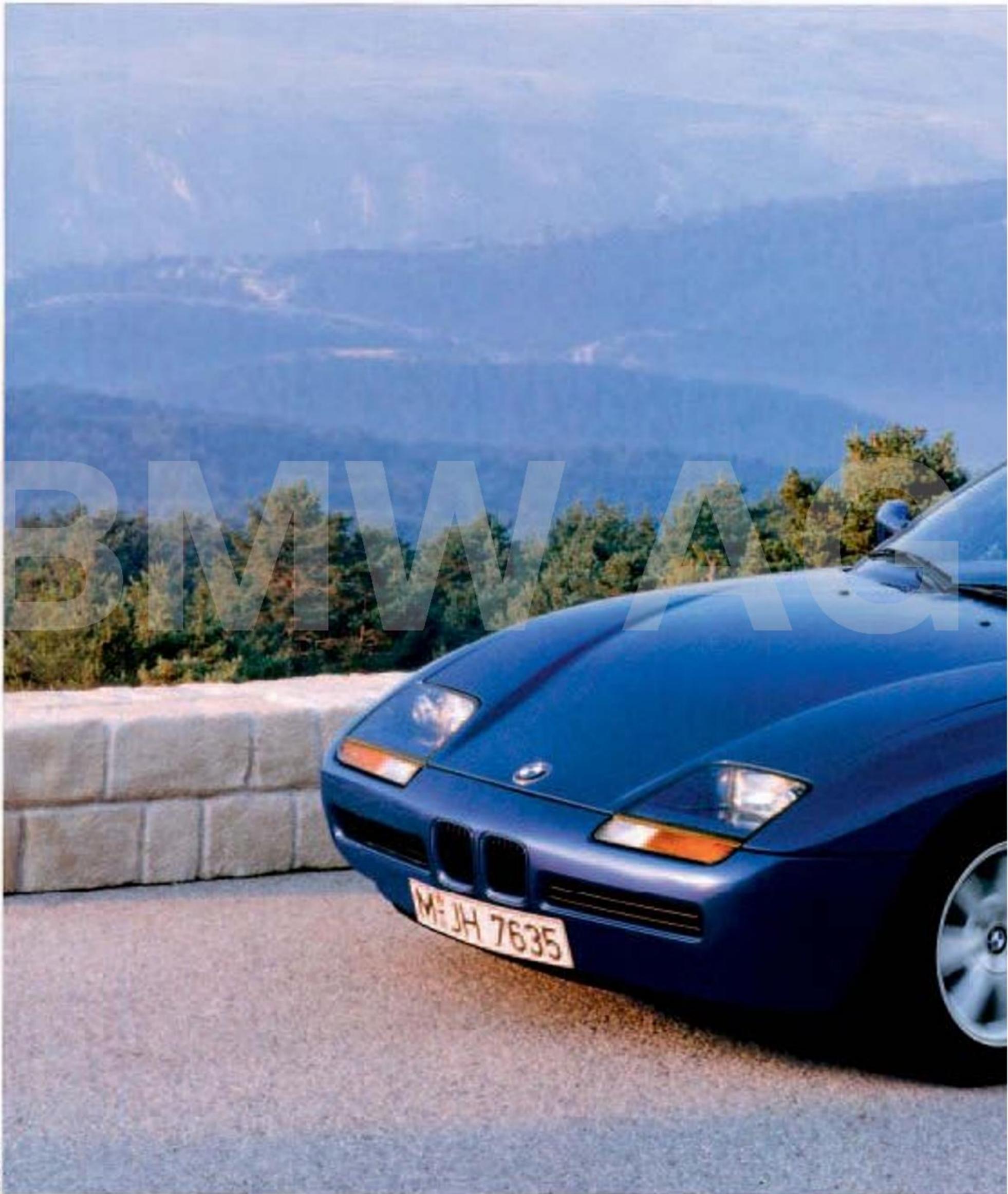


Oben und unten: Technische Zeichnungen zum BMW Z4 in Millimeterangaben.

Above and below: Technical drawings of the BMW Z4 (in millimetres).



# LA GUIDA.



0206 32 011 40

**Z1. Lo spider**

# IL FASCINO.



„high-tech“.



## BMW 328 – legend of the race track

The BMW 328 not only ranks among the most attractive sports cars of the prewar era, but in the 1930s it was also the most successful sports car on race tracks across Europe. Outstanding roadholding coupled with supreme engine performance not only made it an object of desire among numerous racing drivers, but also gave private customers the chance to relish the unadulterated driving experience afforded by a roadster.

Hagen Nyncke

The new sports car had been announced by late 1935. From a small brochure, a select circle of initiates learnt of the existence of a new 2-litre sports car that was

to carry the model designation “328”. Its description remained somewhat cryptic and there was no indication of its output or speed. Nor did the sketch of the car

reveal very much at all. Presumably the brochure was meant as a taster for “friends of the company” or to appease the upper political echelons with the news



## Der BMW 328 – die Rennlegende

Der BMW 328 zählt nicht nur zu den schönsten Sportwagen der Vorkriegszeit, er war in den 30er Jahren auch der erfolgreichste Sportwagen auf den Rennstrecken Europas. Seine herausragende Straßenlage in Verbindung mit hoher Motorleistung ließen ihn nicht nur zum Objekt der Begierde zahlreicher Rennfahrer werden, sondern ermöglichten es auch Privatkunden, in den Genuss eines unverfälschten Roadster-Fahrgefühls zu kommen.

Hagen Nyncke

Die Ankündigung des neuen Sportwagens geschah bereits Ende 1935. Aus einem kleinen Prospekt erfuhren einige Eingeweihte von der Existenz eines neuen

2-Liter-Sportwagens, der die Bezeichnung Typ 328 tragen sollte. Die Beschreibung blieb eher kryptisch, es gab keine Leistungs- oder Geschwindigkeitsangaben,

auch die graphische Darstellung des Wagens verriet nicht viel. Gedacht war der Prospekt wohl als Appetitanreger für „Freunde des Hauses“ oder als Beruhi-



Erstes Rennen – erster Sieg. Ernst Henne beim Eifelrennen 1936.  
 Debut race – first win. Ernst Henne at the Eifelrennen in 1936.

gung der oberen Parteistellen, dass nun wirklich der sehnsüchtig erwartete deutsche Sportwagen kommen würde. Eine Ankündigung in der Presse gab es dazu nicht. Und so wartete die ahnungslose Öffentlichkeit bis zum 13. Juni 1936.

Doch es war keine der großen Automobil-Ausstellungen, auf der der neue Wagen ins Licht der Öffentlichkeit gestellt wurde. Mit Erstaunen sahen ihn die Journalisten erstmals im Fahrerlager auf dem Nürburgring stehen. Der Motorrad-Weltrekordhalter Ernst Henne sollte ihn am Tag darauf beim Sportwagenlauf im Vorprogramm des Internationalen Eifelrennens fahren. Vom Start weg setzte er sich gleich weit vom Feld ab und drängte sogar in das Feld der zusammen mit den Sportwagen gestarteten kleineren Rennwagenklassen vor. Mit einem phänomenalen Durchschnitt von 101,5 km/h verwies er seine Mitstreiter auf die Plätze. Sieger dieses Rennens blieb natürlich ein Kompressor-beflügelter Rennwagen, so dass für Henne nur ein Klassensieg übrig blieb. Die unglückliche Zusammenlegung der Klassen hätte den BMW fast um den Ruhm seines fulminanten

Auftrittes betrogen. Immerhin weckte diese Leistung bei einigen Kommentatoren große Hoffnungen, was die Zukunft des deutschen Sportwagens betraf. Dass sie den Beginn einer neuen Ära miterleben durften, konnte noch keiner ahnen.

Was dort vor sich gegangen war, ist vermutlich nur wenigen klar gewesen. Selbst BMW verharmloste das neue Modell in einer Pressemitteilung noch als „2-Liter-Sportwagen mit einem etwas windflüssigeren Aufbau“. Auch einige Journalisten hatten nicht richtig hingesehen, denn selbst der renommierte Ernst Rosemann schrieb in „Motor und Sport“ von einem „Zweiliter-V-Motor mit doppelter Nockenwelle“. Überhaupt hatten die meisten Berichtersteller von den Sportwagen eher wenig zu berichten, lag doch ihr Augenmerk auf dem Kampf der Giganten in der Grand-Prix-Klasse. Heute war der Sieg Bernd Rosemeyers gegen die Alfas des Ferrari-Teams das Thema des Tages.

Vielleicht war es auch Taktik von Seiten BMW, die Hoffnungen in das neue Modell anfangs nicht zu hoch zu stecken. Eine Schwalbe macht bekanntlich noch

keinen Sommer. Außerdem gab es bisher ja nur drei gebaute Prototypen, und die sollten zwei Wochen später den ersten Auslandseinsatz erleben. Man musste bei BMW allerdings erst tief in die Trickkiste greifen, denn eigentlich waren die Fahrzeuge noch nicht homologiert. Der Einsatz beim Großen Preis von Frankreich in Montlhéry geriet dann allerdings zum Fiasko. Alle drei Wagen fielen nach kurzer Zeit aus. Schäden an der Motoraufhängung, an den Kipphebeln, an Getriebe und Hinterachsen zeigten, dass noch einiges an Entwicklungsarbeit geleistet werden musste, bevor man das neue Modell in den Wettkampf schicken konnte. Doch es gelang in kürzester Zeit, die Kinderkrankheiten auszumerzen. Im August folgte der zweite Sieg. Ausgerechnet der englische BMW Importeur H. J. Aldington war beim Schleißheimer Dreiecksrennen vor den Toren Münchens der Schnellste. Auch war

Rechts: Eifelrennen 1937 – die BMW 328 dominieren das Geschehen.

Right: 1937 Eifelrennen – BMW 328s dominate the event.



But it wasn't at a major motor show that the new car rolled into the public gaze. It was with considerable astonishment that the media first glimpsed it in the paddock at the Nürburgring. Motorcycle world record-holder Ernst Henne was to drive it the next day in the sports car race that preceded the main event, the International Eifelrennen. From the off it left the pack trailing and even managed to infiltrate the field of smaller racing car classes that had set off simultaneously with the sports cars. Clocking a phenomenal average speed of 101.5 km/h, the 328 put its rivals firmly in the shade. The winner of this event was, needless to say, a racing car swept along by a supercharger, leaving Henne with only a class win. This unfortunate amalgamation of different racing classes very nearly robbed the new BMW of the glory of its blistering debut. At any rate, its performance kindled hopes among some commentators regarding the future of this German sports car. As yet, though, nobody had an inkling that they had just witnessed the dawning of a new era in motor racing.

that the keenly awaited German sports car now really was on its way. There was no announcement in the press, and so the unknowing public had to wait until 13th June 1936 to set eyes on the car.

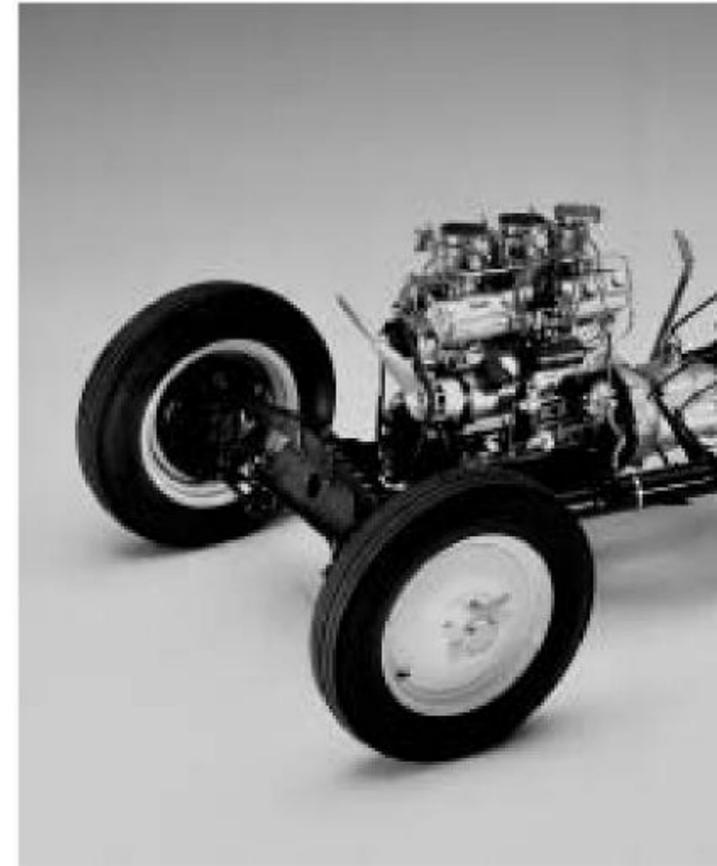
What had happened at the Nürburgring probably didn't register with many people. Even BMW played down the new model in a press release that described it as a "2-litre sports car with a more streamlined bodywork". There were

some journalists, too, who hadn't paid close attention, for even the renowned Ernst Rosemann wrote in *Motor und Sport* of a "two-litre V-engine with twin camshaft". Most commentators, indeed, had little to say about the sports car, their attention being locked on the battle of the titans in the Grand Prix class. After the event, it was Bernd Rosemeyer's victory over the Alfas of the Ferrari team that was the hot topic of the day.

Perhaps it was also a deliberate strategy on the part of BMW not to raise hopes in the new model too high at the outset. One swallow, after all, does not make a summer. Besides, there were just three ready prototypes at that stage and they were to make their debut abroad a fortnight later. At BMW, though, they had to dig deep into their box of tricks because the vehicles had actually not yet been homologated. As it turned out, the involvement in the French Grand Prix in Montlhéry was a fiasco, with all three cars retiring soon after the start. Damage to the engine mounting, rocker arms, transmission and rear axles showed there was still a fair amount of development work to be done before the new model could be let out into the competitive arena.

It wasn't long before these teething troubles had been fixed. Victory number two followed in August. It was BMW's





Links: Heinrich Graf v. d. Mühle-Eckart mit seinem BMW 328 Sportwagen beim Hamburger Stadtparkrennen 1938. Rechts: Prinzip Leichtbau – Above left: Heinrich Graf v. d. Mühle-Eckart in his BMW 328 sports car at the Hamburg Stadtparkrennen of 1938. Above right: Lightweight

British importer, H. J. Aldington, of all people, who proved the fastest in the Schleissheimer Triangle Race outside Munich. It was Aldington, too, who pressed BMW into entering another foreign event: for the Irish Tourist Trophy, the three prototypes lined up as Frazer-Nash-BMW cars sporting green paintwork and went on to take a 1-2-3 win. It seems the ice had been broken, but time and again it was one of these same three pre-production models that secured top placings in the coming months with a variety of drivers at the wheel. Private buyers, meanwhile, had to exercise considerable patience as production only slowly ground into gear. Not until the end of April 1937 did the first deliveries go out. That made it exactly a year since Henne's maiden outing in the car before private BMW 328 customers had the chance to put their model through its race paces as well. Lining up at the start of the 1937 Eifelrennen were now nine BMW 328 models that had to battle for victory among themselves. It was a sight that spectators would get used to: over the following years there were only few half-hearted attempts by some privateers in other race cars to compete against the formidable BMWs. These courageous solo fighters were doomed to failure, however. Within a short space of time the BMW 328 would dominate race tracks not only in Germany, but throughout Europe. News of its triumphs even reached Munich from far-flung places such as Finland, Romania, Bulgaria and Yugoslavia.

Yet it wasn't just class wins that the car was picking up with such alacrity. Thanks to its exceptional performance the small 2-litre sports car even managed to assert itself against far stronger rivals, claiming many overall victories. Increasingly Italy and France, formerly the leading sports car nations, had to bow to their German rival. In April 1940 the BMW 328 reached the absolute apogee of its phenomenal career when

## The secret to success was an aluminium cylinder head

it claimed a resounding overall victory as well as the team trophy in the legendary Mille Miglia, the 1,000-mile race run in Italy.

The success of the BMW 328 was rooted in two key ideas underlying its design, the happy coupling of which allowed its spectacular breakthrough.

### Lightweight car – good roadholding

The chassis of contemporary sports cars were generally heavy constructions, based on the assumption that only a weighty car could provide good roadholding. BMW's technicians approached the issue from another angle. They believed that even a lightweight car could provide good roadholding if it was possible to commute the stability of the heavy U-profile frames into a new, light yet equally strong form.

Fritz Fiedler, who had drawn attention to himself at Horch with numerous interesting developments, was poached by BMW with precisely that intention in

mind. Fiedler designed a frame that consisted of longitudinal tubes converging in an A shape and connected by box-type cross-members. In areas subject to low levels of stress, the cross-section of the tubing could be dramatically reduced, which made for additional weight savings. A high value was also placed on the use of materials with a comparatively low weight. These deliberations culminated in an innovative tubular chassis frame

which was not only considerably lighter than previous designs, but also radically surpassed them in terms of flexural and torsional rigidity.

With this, Fiedler had for the first time elevated "constructive lightweight design" to the guiding principle of vehicle development at BMW.

This concept was first implemented in the BMW 303 launched in 1933. The front axle was designed as a swing axle with a transverse leaf spring above and wishbones below. The rear axle was more conventional: a live axle mounted on two longitudinal leaf springs. That paved the way for all subsequent sports models such as the BMW 315/1, the BMW 319/1 and, finally, the BMW 328, since this configuration remained unchanged for these models until production was phased out.

When it came to the drivetrain, a conventional route was initially chosen. The automobile engines so far pro-

Rechts: Hamburger Stadtpark 1939 – jetzt wird nur noch in Weiß gestartet.

Right: Hamburg Stadtpark 1939 – white is now the sole racing colour.



das Fahrgestell des BMW 328.

construction – the chassis of the BMW 328.

es Aldington, der die BMW Verantwortlichen zu einem weiteren Auslandseinsatz drängte. Bei der irischen Tourist Trophy traten die drei Prototypen als grün lackierte Frazer-Nash BMW an und triumphierten mit einem 1-2-3-Sieg. Nun schien das Eis

gebrochen, doch war es immer wieder einer dieser drei Vorserien-Wagen, die mit wechselnden Fahrern in den kommenden Monaten für erste Plätze sorgten. Private Kunden mussten zunächst große Geduld aufbringen, denn die Produktion kam nur sehr zögerlich in Gang. Erst ab Ende April 1937 sollten die ersten Auslieferungen erfolgen. Und so dauerte es seit Hennes Debüt genau ein Jahr, bis die privaten Besitzer eines BMW 328 die Chance erhielten, diesen auch im Renneinsatz zu testen. Am Start zum Eifelrennen 1937 standen jetzt neun BMW 328, die den Sieg unter sich ausmachen mussten. An dieses Bild musste man sich in Zukunft gewöhnen, denn es gab in den folgenden Jahren nur wenige zögerliche Versuche einiger Privatfahrer, mit anderen Fahrzeugen gegen die schnellen BMW anzutreten. Diese mutigen Einzelkämpfer waren jedoch zum Scheitern verurteilt. Der BMW 328 dominierte in kürzester Zeit die

Rennstrecken nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa. Auch aus den entfernteren Winkeln, wie Finnland, Rumänien, Bulgarien oder Jugoslawien, kamen die Siegesmeldungen nach München.

Dabei waren es nicht nur die Klassensiege, die der Wagen so mühelos errang, auch gegen weit stärkere Konkurrenz konnte er sich aufgrund seiner überragenden Leistungen behaupten. So gehen auch viele Gesamtsiege gegen einstmals überlegene Gegner auf das Konto des kleinen 2-Liter-Sportwagens. Zunehmend mussten die einst führenden Sportwagenationen Italien und Frankreich dem deutschen Konkurrenten den Vortritt lassen. Mit einem fulminanten Gesamtsieg und dem Gewinn des Mannschaftspreises beim legendären 1.000-Meilen-Rennen „Mille Miglia“ in Italien erreichte der BMW 328 im April 1940 den absoluten Höhepunkt seiner phänomenalen Karriere.



Der Erfolg des BMW 328 resultiert aus zwei konstruktiven Leitideen, deren glückliche Kombination erst den Durchbruch ermöglichte.

### Leichter Wagen – gute Straßenlage

Die Fahrgestelle zeitgenössischer Sportwagen waren zumeist schwere Konstruktionen, denn man ging bisher davon aus, nur ein schwerer Wagen könne über eine gute Straßenlage verfügen. Die Techniker bei BMW gingen das Problem von einer anderen Seite an. Sie meinten, auch ein leichter Wagen könne eine gute Straßenlage aufweisen, wenn es gelänge, die Festigkeit der schweren U-Profilrahmen in eine neue, leichte, aber ebenso stabile Form zu übertragen.

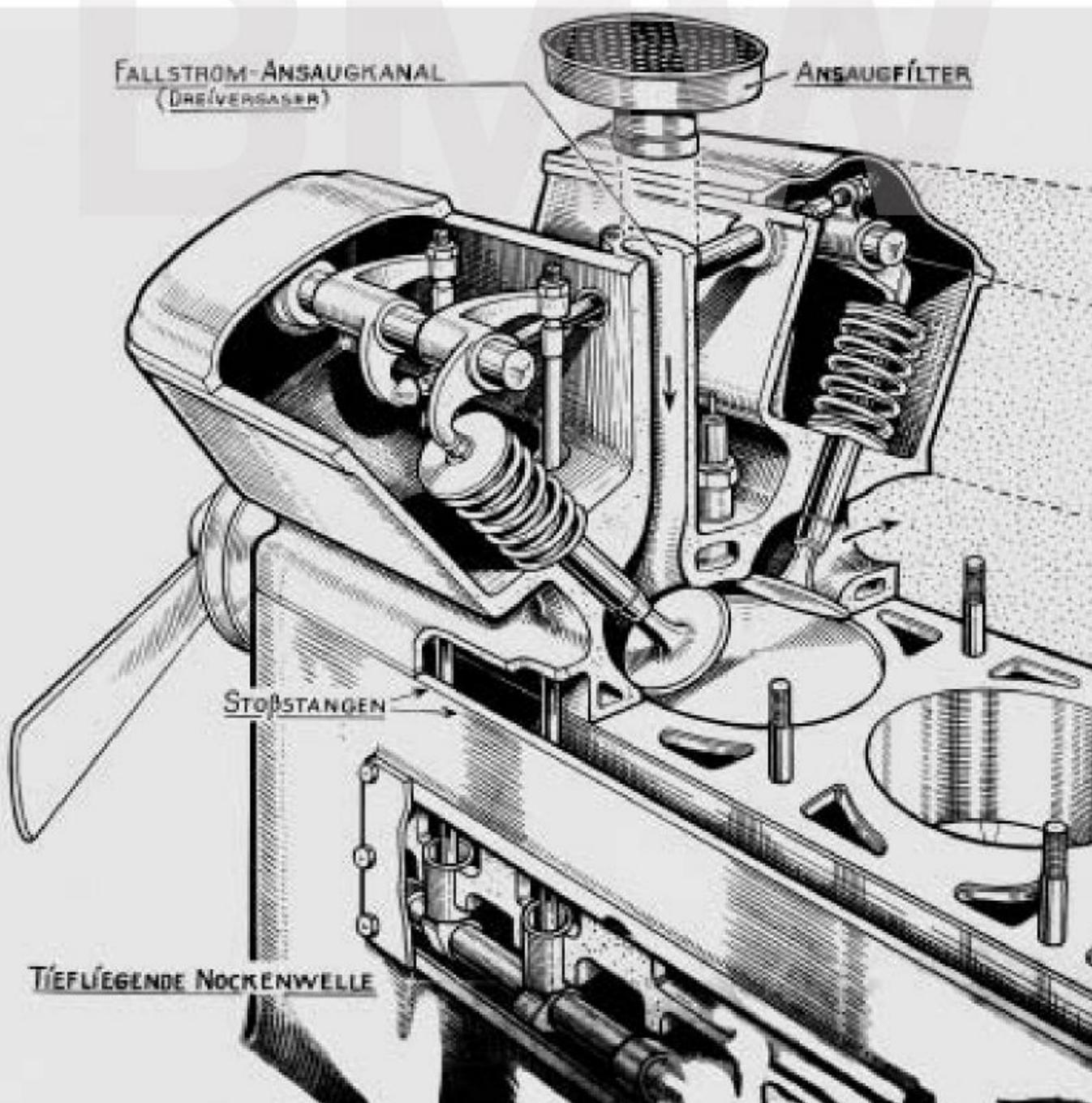
Fritz Fiedler, der zuvor bei Horch durch eine Vielzahl interessanter Entwicklungen von sich reden machte, wurde eigens zu diesem Zweck zu BMW abgeworben. Fiedler konstruierte einen Rahmen, der aus A-förmig zusammenlaufenden Längs-

rohren bestand, die durch kastenförmige Profile miteinander verbunden waren. An Stellen geringerer Belastung konnte der Querschnitt der Rohre deutlich reduziert werden, was zusätzliche Gewichtersparnis brachte. Großer Wert wurde außerdem auf die Verwendung von Material mit vergleichsweise geringem Gewicht gelegt. Das Ergebnis dieser Überlegungen gipfelte in einem neuartigen Rohrrahmen-Chassis, das nicht nur wesentlich leichter war als bisherige Konstruktionen, sondern diese auch in puncto Biege- und Torsionssteifigkeit noch deutlich übertraf. Damit hatte Fiedler erstmalig den „konstruktiven Leichtbau“ zum Leitprinzip der Wagenentwicklung bei BMW erklärt.

Verwendet wurde diese Konstruktion zuerst im 1933 vorgestellten BMW Typ 303. Die Vorderachse war als Schwingachse mit oben liegender Querblattfeder und unteren Dreieckslenkern konzipiert. Die Hinterachse war eher traditionell als Starrachse an zwei längsgeführten Blatt-

federn aufgehängt. Damit war die Richtung für alle nachfolgenden Sportmodelle wie den BMW 315/1, den BMW 319/1 und schließlich den BMW 328 vorgegeben, denn diese Anordnung blieb bei diesen Modellen bis zum Ende der Produktion unverändert.

Beim Antrieb ging man zunächst den konventionellen Weg. Die bisher bei BMW produzierten Automotoren basierten immer noch auf dem ursprünglich seiten-gesteuerten Austin-7-Motor mit stehenden Ventilen, auch wenn dieser beim BMW 3/20 bereits in eine Version mit kopfgesteuerten, im Zylinderkopf hängenden Ventilen modifiziert worden war. Die erste Neukonstruktion bei BMW sollte aber ein Sechszylindermotor werden. Er basierte auf einem Entwurf des Versuchsleiters Rudolf Schleicher, der wie Fiedler 1932 von Horch zu BMW gestoßen war, nachdem er Jahre zuvor bereits schon einmal bei BMW in der Motorradentwicklung tätig gewesen war. Er zeichnete einen Sechszylindermotor mit 1,2 Litern Hubraum, der einen Graugussblock mit vierfach gelagerter Kurbelwelle aufwies. Der Zylinderkopf hatte hängende Ventile und zwei Vergaser. Auch wenn der Motor noch gewisse Anklänge an den Vorgänger hatte, so war er doch eine eigenständige Konstruktion, die sich durch größere Steifigkeit, gepaart mit niedrigen Herstellungskosten auszeichnete. Auf dem deutschen Markt war er der kleinste Sechszylinder, seine 30 PS waren der Leistung vergleichbarer Konkurrenzprodukte jedoch schon deutlich überlegen. Es folgten weitere Ausbaustufen. Für den im Jahr 1934 vorgestellten BMW 315 wurde der Hubraum auf 1.490 ccm erhöht, in der Sportversion 315/1 leistete dieser Motor schon 40 PS. Kurz darauf war eine nochmals vergrößerte Version mit 1.911 ccm zu haben, die im BMW 319 Verwendung fand. Mit dem 319/1 stand auch hier eine Sportversion zur Verfügung, die – wieder mit drei Vergasern ausgestattet – bereits 55 PS mobilisieren konnte. Diese beiden Sportwagen hatten sich im Laufe von nur zwei Jahren eine hervorragende Stellung innerhalb der deutschen Motorsportszene erkämpft. Die konsequente Umsetzung des Leichtbauprinzips in Verbindung mit



Unkonventionell: der Ventiltrieb des BMW 328.

Unconventional: the valve drive of the BMW 328.



Oben: Deutliche Unterschiede zur Serie – einer der frühen Prototypen. Mitte: Praktische Zugeständnisse in der Serie – Türen und höhere Frontscheibe. Unten: Das Reserverad auf dem Heck schafft zumindest einen kleinen Gepäckraum.

Top: Clearly distinct from the production model – an early prototype. Centre: Practical concessions to the consumer – doors and a higher windscreen. Bottom: The spare wheel at the rear affords a modicum of luggage space.



by greater rigidity coupled with low production costs. It was the smallest six-cylinder on the German market, yet its 30 bhp were a cut above the performance of comparable rival products.

Further development stages were to follow. For the BMW 315 unveiled in 1934, displacement was increased to 1,490 cc, and in the 315/1 sports version this engine was already delivering 40 bhp. Shortly afterwards another rebored 1,911 cc version came out, which was used in the BMW 319. A sports version – the 319/1 – was also added and, similarly equipped with three carburettors, managed to generate 55 bhp. In a matter of just two years, these two sports cars had fought to achieve an outstanding position in the German motor sport scene. The systematic implementation of the lightweight design principle in conjunction with a high engine output were the qualities that distinguished the BMW sports cars from rival products. Thanks to their superior roadholding, good handling and high average speeds, they had become the most desirable and successful sports cars in Germany. But it was clear that a higher-calibre car was essential for any racing involvement abroad, where the large-capacity, high-performance cars hailing from Britain and France still dominated the sports car racing scene.

Schleicher and Fiedler set to work modifying the BMW sports car to meet the new challenges. The available financial and manpower resources were on a modest scale, however, which meant it was not possible to design an all-new engine. The boost in performance was therefore to be achieved through a new aluminium cylinder head mounted on the engine block of the 1,971 cc BMW 326. The combustion chambers were now hemispherical in shape and featured inclined valves in a V-arrangement. This design would achieve significantly greater thermal efficiency and thereby allow for a much higher compression ratio.

This configuration was of course not entirely new in engine design, but valve control had until now always been carried out by one or two overhead camshafts. Schleicher, in collaboration with Rudolf Flemming, came up with a different solution after scrutinizing the clever valve control system of a Talbot cylinder head at the 1935 Paris Motor Show. The old engine block with its side-mounted camshaft was retained and the intake valves were still controlled by pushrods and rocker arms. Unusually, however, the exhaust valves were controlled indirectly by the same camshaft. Alongside the rocker arms for the intake valves, the intake rocker arm shaft also featured additional rockers, which used extra pushrods running through the cylinder head to operate the exhaust valves. This enabled the advantages of the improved combustion chamber design to be exploited without the need for a complete and costly modification of the entire engine. The resulting output

duced by BMW were still derived from what was originally the side-valve engine of the Austin 7, though for the BMW 3/20 this had already been modified into a overhead version. But the first new engine at BMW was to be a six-cylinder. It was based on a design by the head of the test department, Rudolf Schleicher, who – like Fiedler – had switched from Horch to BMW in 1932 after having previously worked in BMW's motorcycle development department. He designed a six-cylinder unit with 1.2 litres displacement that featured a grey-cast engine block with a crankshaft supported by four bearings. The ohv cylinder head had twin carburettors. Though the engine was in some ways reminiscent of its forerunner, it was nevertheless an independent construction distinguished



Oben: Dieses Gesicht prägte das Erscheinungsbild der Marke bis in die 60er Jahre.  
Unten: Der Arbeitsplatz des Sportfahrers.

Above: The face that defined the BMW look right into the 1960s.  
Below: Where the sports driver goes to work.



was impressive: the factory quoted a peak of 80 bhp at 4,500 rpm, although this was a modest estimate. The first prototypes were probably already more powerful than this, but it was only in the years to come that the true potential of this engine became manifest.

#### **BMW puts on a new face**

When it came to the body, the lead was

taken from the 315/1 and 319/1 forerunner models. Their proven design was adopted and in some areas optimized according to aerodynamic as well as aesthetic criteria. The freestanding headlamps, for example, were dispensed with and the new lamps aesthetically integrated into the wings. The car's new "face" first went into series production with the BMW 328. Right

until the 1960s it was to define the style of the BMW brand.

Looking back on the history of the BMW 328, what strikes one in the first instance is its overwhelming success in international motor racing. The lists of starters and results simply bristle with the same model. It's an impression that is reinforced when looking at old race photographs. The small number of "deviationists" tended to be quickly unmasked by connoisseurs as race specials based on the BMW 328. It may be tempting to conclude that the majority of the sports cars built were also fielded in race competitions, but that would be far from true. One mustn't forget that frequently it was the same cars fielded with different drivers behind the wheel. As an example one need look no further than the three works prototypes that turn up time and again in the course of four years, or the cars entered by the team of the NSKK (National Socialist Motoring Corps), which were mainly in evidence abroad. The scope of actual racing drivers, however, was reasonably limited. In Germany there were fewer than 30 drivers, plus another ten or so abroad. With a total production run of 464 units, well below 10 percent of the cars were involved in racing. On the other hand, around half of all BMW 328 models sold featured bodywork in the German racing colour of white, which immediately recalled the triumphant racing cars so familiar from the newsreels – a glow in which less sporty privateer drivers were naturally keen to bask.

The overwhelming majority of owners, however, used the car as a fast sports model for everyday use or as a car for long-distance travel, even though it afforded limited luggage space. 60 cars left the factory as rolling chassis, allowing customers to have special bodywork fitted by one or other renowned coachbuilder. These models were generally far more comfortable than the original sports cars and featured higher doors with wind-down windows as well as better-quality folding tops. The flipside of this was usually a marked increase in weight, though that seemed to bother the owners less than the manufacturer, who in a letter circulated to dealers in January 1938 announced a restriction on the sale of

hoher Motorleistung waren die Qualitäten, die den BMW Sportwagen von den Produkten der Konkurrenz unterschieden. Durch ihre herausragende Straßenlage, ihr gutes Handling und die daraus resultierenden hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten waren sie zu den begehrtesten und erfolgreichsten Sportwagen in Deutsch-

## Erfolgsgeheimnis war der Zylinderkopf aus Aluminium

land geworden. Es war aber klar, dass es für den Einsatz im Ausland anderer Kaliber bedurfte. Hier dominierten in den Sportwagenrennen immer noch die großvolumigen und leistungsstarken Wagen englischer und französischer Provenienz.

Schleicher und Fiedler gingen daran, den BMW Sportwagen auf die neuen Herausforderungen hin zu modifizieren. Die zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Mittel waren allerdings bescheiden. So war es nicht möglich, einen völlig neuen Motor zu konzipieren. Die eigentliche Erhöhung der Leistung sollte deshalb durch einen neuen Zylinderkopf aus Aluminium erfolgen, der auf den Motorblock des BMW 326 mit 1.971 ccm montiert wurde. Die Brenn-

räume wurden nun halbkugelförmig gestaltet, mit V-förmig angeordneten hängenden Ventilen. Diese Form sollte einen wesentlich besseren thermischen Wirkungsgrad ergeben und damit ein deutlich höheres Kompressionsverhältnis ermöglichen.

Gänzlich neu war diese Anordnung im Motorenbau natürlich nicht, doch wurde die Ventilsteuerung bisher immer von einer oder zwei oberliegenden Nockenwellen übernommen. Schleicher, zusammen mit Rudolf Flemming, fand aber eine andere Lösung, nachdem sie auf dem Pariser Salon 1935 die trickreiche Ventilsteuerung eines Talbot-Zylinderkopfes analysiert hatten. Der alte Motorblock mit der seitlichen Nockenwelle konnte beibehalten werden, auch die Steuerung der Einlassventile erfolgte wie bisher über Stoßstangen und Kipphebel. Ungewöhnlich war jedoch die Steuerung der Auslassventile, denn diese wurden von der gleichen Nockenwelle indirekt betätigt. Auf der Einlass-Kipphebelwelle gab es neben den Hebeln für die Einlassventile weitere Hebel, die über zusätzliche Stoßstangen, die den Zylinderkopf durchquerten, die Auslassventile betätigten. Dadurch konnten die Vorteile der verbesserten Brennraumform genutzt werden, ohne eine komplette und kostenintensive Modifikation des gesamten Motors vorzunehmen. Die Leistungsausbeute konnte sich sehen lassen. 80 PS bei 4.500 U/min gab das Werk als Höchstleistung an, doch war dies eine eher bescheidene Angabe. Schon die ersten Prototypen dürften stärker gewesen sein, doch welches Potenzial wirklich in diesem Motor steckte, sollten erst die kommenden Jahre zeigen.

### Ein neues Gesicht für BMW

Bei der Karosserie orientierte man sich an den Vorgängermodellen 315/1 und 319/1, deren bewährte Form man übernahm und in einigen Bereichen sowohl nach aerodynamischen wie auch ästhetischen Kriterien optimierte. So verzichtete man auf die freistehenden Scheinwerfer und integrierte diese formvollendet in die Kotflügel. Dieses neue „Gesicht“ des Fahrzeugs wurde mit dem BMW 328 erstmals in die Serie übernommen. Bis in die 60er Jahre sollte es stilbestimmend für die Marke BMW werden.

Betrachtet man die Geschichte des BMW 328, so fällt zunächst der überwältigende Erfolg im internationalen Rennsport ins Auge. Die Starter- und Ergebnislisten

Kompromisslose Enge für zwei Sportbegeisterte mit kleinem Gepäck.

Uncompromisingly tight fit for two sports enthusiasts with minimal luggage.



sind voll von Fahrzeugen des gleichen Typs. Besonders beim Betrachten alter Rennfotos verstärkt sich dieser Eindruck. Die wenigen Abweichter entpuppen sich dem Eingeweihten meist schnell als Renn-Specials auf BMW 328 Basis. Dies mag zu dem Schluss verleiten, die Mehrzahl der insgesamt gebauten Sportwagen sei auch im sportlichen Wettbewerb eingesetzt worden. Doch dies entspricht keineswegs den Tatsachen. Es darf nicht vergessen werden, dass es oft dieselben Fahrzeuge waren, die mit unterschiedlichen Fahrern zum Einsatz kamen. Als Beispiele seien nur die drei Werks-Prototypen genannt, die uns im Verlauf von vier Jahren immer wieder begegnen, oder die Einsatzwagen der

Hälfte aller ausgelieferten BMW 328 in der deutschen Rennfarbe weiß lackiert und erinnerte so jeden Betrachter an die sieggewohnten Rennfahrzeuge, die man aus den Wochenschauen kannte, ein Nimbus, den der weniger sportliche private Nutzer natürlich nur zu gerne auf seine Person übertragen wissen wollte.

Die überwiegende Mehrheit der Besitzer nutzte den Wagen aber als schnelles Sportgerät im Alltagseinsatz oder als Reisefahrzeug, wenn auch das Gepäck nur klein sein durfte. 60 Fahrgestelle wurden vom Werk ohne Aufbauten ausgeliefert, um sie nach Wunsch des Kunden bei einem der renommierten Karosseriebauer mit einer

im Januar 1938 eine restriktivere Abgabe solcher Fahrgestelle ankündigte, um die Sportlichkeit seiner Konstruktion nicht durch „gewagte Zusammenstellungen“ zu verwässern. Dem weit verbreiteten Wunsch nach einem schnellen Reisewagen mit betont sportlicher Note wollte man mit der Einführung des BMW 327/28 nachkommen.

### Legendär – auch im Preis

Dass die BMW 328 schon damals sehr begehrte Sportwagen waren, steht außer Zweifel, dennoch hielt sich die Nachfrage in Grenzen, was auch die geringe Produktionszahl widerspiegelt. Der Grund lag wohl im exorbitanten Preis. War schon der BMW 319/1 mit 5.800 Reichsmark in Preissegmente vorgestoßen, die sich nur wenige leisten konnten, so überbot ihn der BMW 328 locker mit RM 7.400. Für diesen Preis erhielt man ein kleines, enges, nicht gerade komfortables Sportgerät, in dem vielleicht die Frau/Freundin gerne mitfuhr, sofern sie der Typ war, den Unbilden der Witterung ohne Murren zu trotzen. Für mehr Passagiere, Kinder oder gar für Urlaubsgepäck war kein Platz. Zum Vergleich bot der BMW 326, das meistverkaufte Modell vor dem Krieg, für RM 5.500 Platz für eine ganze Familie in einem großen Auto. Leisten konnten sich solch ein Fahrzeug der gehobenen Mittelklasse aber auch nur wohlhabende Zeitgenossen. Ein hervorragender Mechaniker bei BMW kam z.B. auf einen Monatslohn von ca. RM 175. Er hätte also etwa dreieinhalb komplette Jahresgehälter ansparen müssen, um sich diesen schönen Sportwagen leisten zu können. Dadurch wird vielleicht deutlich, warum der Besitz eines BMW 328 damals für die meisten unerreichbar bleiben musste.

Und an dieser Situation hat sich bis heute wenig geändert. Der Mythos BMW 328 lebt nach wie vor, vielleicht sogar stärker als früher. Obwohl ein hoher Prozentsatz dieser edlen Sportgeräte Krieg und Zerstörung sowie den Gebrauch im Laufe der Jahrzehnte überlebt hat, so ist die Nachfrage durch das verbliebene Angebot kaum zu decken. Das wiederum spiegelt sich in den Preisen am Liebhabermarkt wider. Denn genau wie vor 70 Jahren, so bewegt sich dieser Wagen auch heute wieder in Preisregionen, die es nur wenigen ermöglichen, sich diesen Traum von einem Sportwagen erfüllen zu können.



J. Willisch und sein Beifahrer Haubenreißer bei einer Bergetappe der Deutschen Alpenfahrt 1938.  
J. Willisch and co-driver Haubenreisser during a mountain stage of the 1938 German Alpine Rally.

NSKK-Mannschaft, die hauptsächlich im Ausland Präsenz zeigte. Das Feld der tatsächlichen Rennfahrer war aber recht überschaubar. In Deutschland waren es weniger als 30 Fahrer, im Ausland kamen vielleicht noch einmal 10 dazu. Bei einer Gesamtzahl von 464 gebauten Exemplaren sind also nur deutlich weniger als 10 Prozent der Produktion im Renneinsatz bewegt worden. Dagegen war etwa die

Sonderkarosserie versehen zu lassen. Diese Wagen waren meist deutlich komfortabler als die originalen Sportwagen und verfügten über höhere Türen mit Kurbelscheiben sowie über edlere Verdeckkonstruktionen. Dies wurde aber zumeist mit einem deutlichen Mehrgewicht erkaufte. Die Kunden störte das offenbar weniger als den Hersteller, der in einem Rundschreiben an seine Händler



Faszinierende Stille. Compelling silence.



Wie schnell ist eine Straße? Wie rasant ist eine Kurve? Die Straße schweigt. Sie wartet auf das Fahrzeug. Sie will erobert werden – sie hat es nicht eilig. Die Straße lässt sich nicht vereinnahmen, sie ist offen, hat Charakter. Sie ist frei.

What speed is a road? How fast a corner? The road remains mute. It is waiting for the car. It wants to be conquered, but there's no hurry. The road will not be usurped. It is open, it has personality. It is free.



In Erwartung großer Taten: Erster Serienprospekt aus dem Jahr 1936.

In anticipation of great things to come: the first production brochure of 1936.

such chassis to avoid the car's sporty concept being diluted by "adventurous combinations". The plan was to meet widespread demand for a fast tourer of a distinctly sporty nature by launching the BMW 327/28.

#### Legendary in price as well

There was no disputing that the BMW 328s were already highly coveted sports cars, yet demand showed restraint, as also reflected in the low production numbers. The cause was very likely the car's exorbitant price tag. With the BMW 319/1 – selling at 5,800 reichsmarks – having already entered a price segment that only few could contemplate, the BMW 328 easily outstripped it with its price of 7,400 reichsmarks. For that

amount you got a small, confined, not exactly comfortable sports model in which your wife or girlfriend might be prepared to join you as long as she was the kind to withstand the vagaries of the weather without complaint. There was no room for any more passengers, children or even holiday luggage. By comparison, the BMW 326 – the bestselling prewar model – was a large car with room for an entire family and was going for 5,500 reichsmarks. But again this was an upper mid-range car only well-heeled consumers could afford. A top mechanic at BMW, for example, took home a monthly salary of around 174 reichsmarks. That meant he would have to save up his entire annual income for around three and a half years to buy the

beautiful sports car. Seen in that context, it is understandable why ownership of a BMW 328 was beyond the reach of most at the time.

That situation hasn't changed much to this day. The BMW 328 legend lives on as before, perhaps even more powerfully than in the past. Although a high percentage of these splendid sports machines have survived war and devastation as well as general use over the decades, demand for the extant models is far from being met. This, in turn, is reflected in the prices they command in the collectors' market. Just as it did 70 years ago, this car is today moving into a price stratosphere that precludes all but few from fulfilling the dream of owning such a unique sports car.



Faszination Freiheit. Sheer fascination.



Der Roadster ist das Auto in seiner reinsten Form. Einsteigen, nicht um anzukommen, sondern um zu fahren. Um den Wind zu spüren. Um den Moment zu fassen. BMW baut Roadster seit über acht Jahrzehnten. Immer entstanden dabei Fahrzeuge, die bis heute begeistern. Weil ihnen die Freiheit ins Gesicht geschrieben steht.

The roadster is the car in its purest form. You get inside not to arrive, but to drive, feel the wind, capture the moment. BMW has been building roadsters for more than eight decades. It has consistently produced cars which have lost none of their fascination to this day. That's because they have freedom etched into their bodywork.

**BMW Mobile Tradition**  
Schleißheimer Straße 416  
D - 80935 München

Fax +49 / 89 / 382 270 22  
[www.bmw.com](http://www.bmw.com)

**BMW Mobile Tradition**

Hochrangige automobiler Kunstobjekte

## BMW Art Cars – der Z1 Roadster

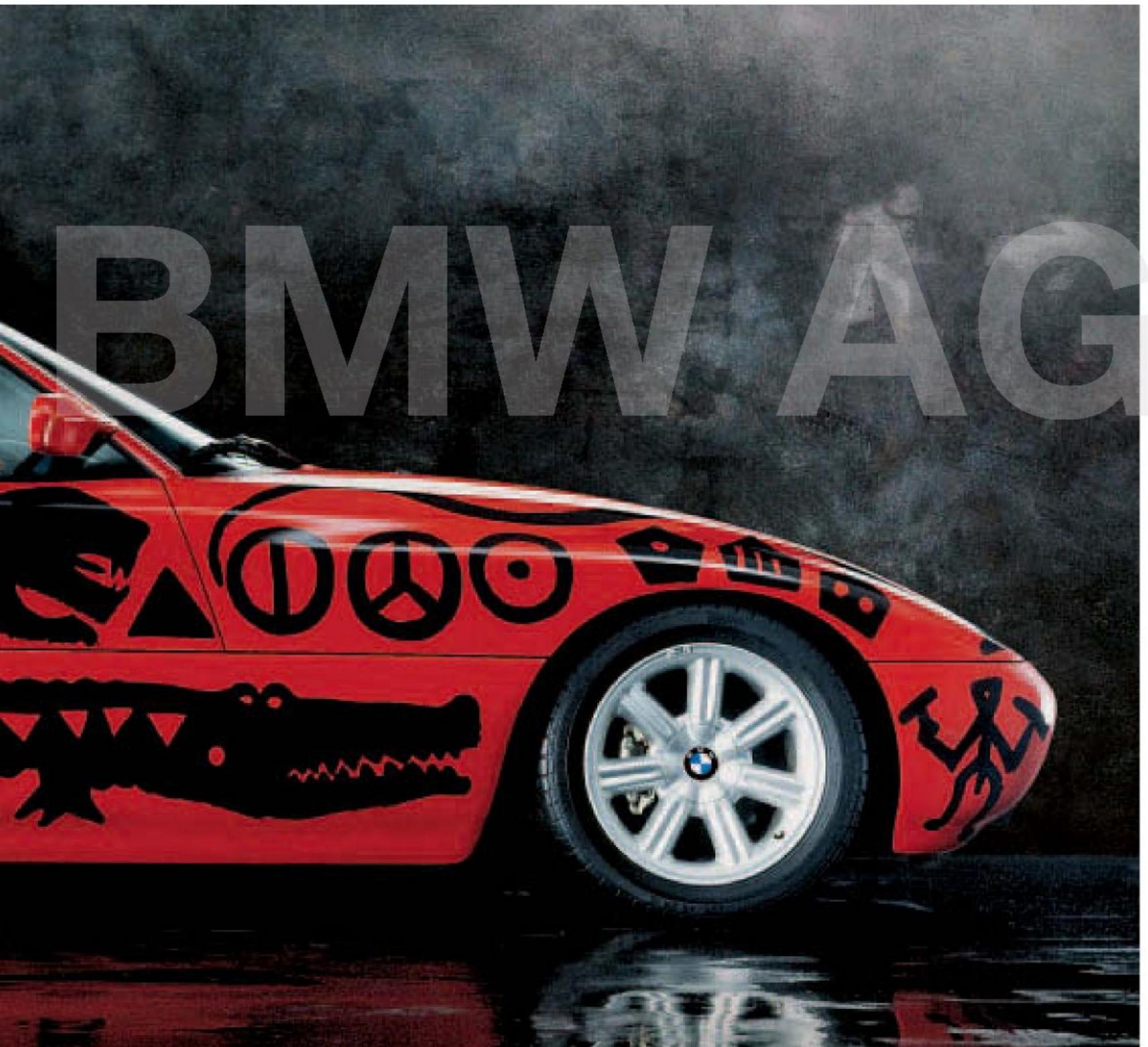
„Kunst auf Kunst, Kunst auf Technik – das hat mich interessiert – vor allem Kunst auf einem plastischen Objekt.“ Für A. R. Penck ist der BMW Z1 an sich schon ein „Kunstwerk“, das den Namen Art Car verdient. Denn das Produkt selbst ist bereits Ausdruck der Kreativität und Phantasie der Designer und Ingenieure. Der Künstler ließ sich vom technischen Design inspirieren und setzte ihm seinen Kosmos, seine Zeichensprache entgegen. Sie erinnert in ihrer Einfachheit an prähistorische Höhlenmalereien und ist doch eine Herausforderung an den Betrachter. Denn die in einem langen Abstraktionsprozess gewonnenen Figuren und Zeichen sind als Chiffren zu entschlüsseln.



High-class automotive artworks

## BMW Art Cars – the Z1 Roadster

“Art on art, art on technology, that’s what interested me – above all art on a sculptural object.” For A. R. Penck, the BMW Z1 is an “artwork” in its own right that deservedly bears the name Art Car. To him, the product itself is already an expression of the creativity and imaginative powers of the designers and engineers who spawned it. The German artist drew inspiration from the car’s technical design and set against it his own universe and symbolic language. In its simplicity the design recalls cave paintings, yet it presents the observer with a challenge: the figures and symbols emanating from a long process of abstraction are codes waiting to be deciphered.



An experiment? A provocation? Or just a work of art on a four-wheeled picture medium? Probably a bit of everything, or all of them at once. We are referring to the red BMW Z1 which the artist A. R. Penck adorned with black images and symbols in 1991. Penck is the first German artist to be represented in the BMW Art Car Collection – his Art Car is number eleven.

A. R. Penck was born Ralf Winkler in Dresden in 1939. He was a self-taught

artist and had his first painting exhibition in his home city in 1956. Penck studied Picasso, Rembrandt and prehistoric cave paintings, among others. From 1960/61 on, the latter influenced what are now his famous schematic “matchstick men”.

His occupation with mathematics, cybernetics and theoretical physics also defined the symbolic language of Penck’s “world views”. To describe his drawing style, he came up with the term

“Standart” in 1966, deliberately replacing the final “d” with a “t” and often writing it as two words: “Stand-Art”.

Penck’s application to join East Germany’s Association of Artists in 1966 was rejected. In 1980 he was denaturalized by the German Democratic Republic for his non-conformist views on art. Penck moved to West Germany, where his works had been appearing in exhibitions since 1969 and where his international reputation had taken off. In 1972 he was represented at the documenta 5, in 1977 at the documenta 6 and in 1982 at the documenta 7 Kassel. 1984 saw A. R. Penck take part in the Venice Biennale as one of Germany’s foremost artistic ambassadors. Important retrospectives were staged in Berne, Switzerland in 1975, Cologne in 1981, Berlin in 1988 and Dresden in 1992.

“Art on art, art on technology – that was what interested me, especially art on a sculptural object,” said Penck of his work on the BMW Z1, adding that he had very recently been turning increasingly to the painterly design of three-dimensional objects. “That interested me as well – coming to terms with the technical design.”

Penck is in no doubt that the BMW Z1 – with its limited production run of 8,000 – sets itself apart in many ways from volume-produced cars. When it came to developing the functional and aesthetic features of this automobile, the creativity of the engineers and designers was not bound by the usual constraints: they were able to let their ideas and their implementation of form and function run fairly free.

Which is exactly what Penck did when he committed his crocodile, lion and the famous “X-Hunter” to the flanks of the car. On this image carrier they hardly mean the same as they would on canvas. Or perhaps they do? Penck remains cryptic on that. The figures he has created through a process of abstraction are only simple in appearance. In fact they challenge the observer and say: Work out the meaning yourself.

A. R. Penck bei der Arbeit am BMW Z1 Art Car im Jahre 1991.

A. R. Penck working on the BMW Z1 Art Car in 1991.





A. R. Pencks Beschäftigung mit der vorzeitlichen Höhlenmalerei legt bestimmte archaische Bezüge nahe.  
 Penck's interest in prehistoric cave paintings suggests archaic associations.

Ein Experiment? Eine Provokation? Oder schlicht ein Kunstwerk auf dem Bildträger Automobil? Wahrscheinlich von jedem etwas oder alles in einem: Das ist der rote BMW Z1, den der Künstler A. R. Penck 1991 mit schwarzen Bildern und Symbolen gestaltet hat. Penck ist der erste deutsche Künstler, der in der BMW Art Car Collection vertreten ist. Sein Art Car ist das elfte Exponat der Sammlung.

A. R. Penck wird als Ralf Winkler 1939 in Dresden geboren. Er entwickelt sich als künstlerischer Autodidakt und stellt 1956 erstmals seine Bilder in seiner Heimatstadt aus. Penck setzt sich intensiv unter anderem mit Picasso, Rembrandt und der prähistorischen Höhlenmalerei auseinander; letztere beeinflusst ab 1960/61 seine heute berühmten schemenhaften „Strichmännchen“.

Auch die Beschäftigung mit Mathematik, Kybernetik und theoretischer Physik prägt die Zeichensprache der Penckschen „Weltbilder“. Zur Charakterisierung seiner Zeichenkunst entwickelt er 1966 den Begriff „Standart“, wobei er Standart bewusst mit „t“ und oft auch in zwei Wörtern als „Stand-Art“ schreibt.

Pencks Aufnahme in den Verband Bildender Künstler in der DDR wird 1966 abgelehnt. 1980 wird er von der DDR wegen seiner nicht-konformistischen künstlerischen Vorstellungen ausgebürgert. Penck kommt in die Bundesrepublik

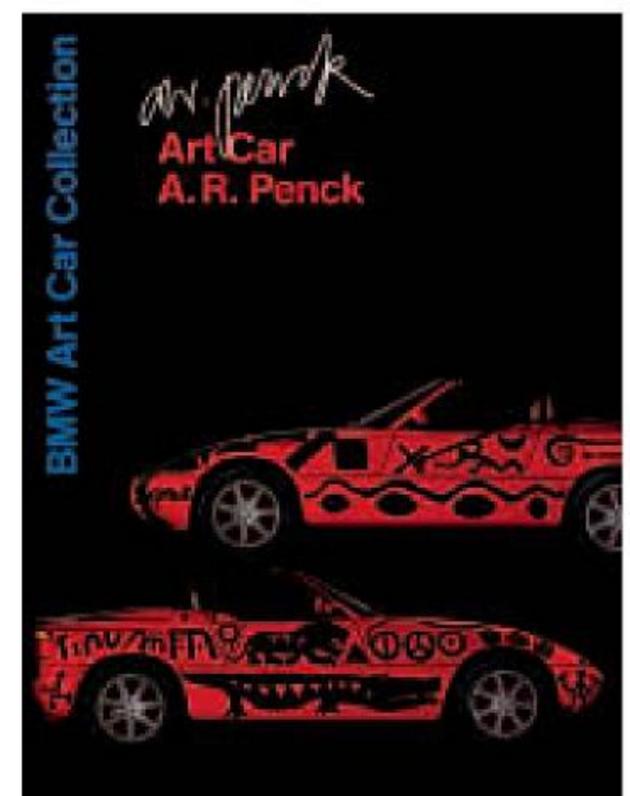
Deutschland, wo seine Werke bereits seit 1969 in Ausstellungen gezeigt wurden und von wo seine internationale Anerkennung ihren Ausgang genommen hatte. 1972 ist er an der documenta 5, 1977 an der documenta 6 und 1982 an der documenta 7 in Kassel beteiligt. 1984 nimmt A. R. Penck als einer der bedeutendsten Repräsentanten der Bundesrepublik Deutschland an der Biennale in Venedig teil. Wichtige Retrospektiven werden 1975 in Bern, 1981 in Köln, 1988 in Berlin und 1992 in Dresden gezeigt.

„Kunst auf Kunst, Kunst auf Technik – das hat mich interessiert – vor allem Kunst auf einem plastischen Objekt“, so kommentiert Penck seine Arbeit am BMW Z1 und weist darauf hin, dass er sich in der jüngsten Vergangenheit verstärkt der malerischen Gestaltung plastischer Gegenstände widme. „Auch hat mich interessiert, mich mit dem technischen Design auseinander zu setzen.“

Dass sich der BMW Z1 – auf eine Stückzahl von 8.000 limitiert – in mehrfacher Hinsicht von Automobilen der Großserienfertigung unterscheidet, ist Penck dabei vollkommen bewusst. Bei der Entwicklung der funktionalen wie der ästhetischen Eigenschaften dieses Automobils waren der Kreativität der Ingenieure und Designer nicht die üblichen Grenzen gesetzt: sie hatten ihrer Phantasie und deren Umsetzung in

Form und Funktion einen besonderen Freiraum gegeben.

Das tut auch Penck, als er Krokodil, Löwe und den berühmten „X-Hunter“ auf beide Seiten des Autos bannte. Auf diesem Bildträger werden sie kaum dasselbe bedeuten wie auf der Leinwand. Oder doch? Penck gibt sich zu all dem sybillinisch. Die Zeichen, die er in einem Abstraktionsprozess entwickelt hat, sind nur vermeintlich einfach; sie sind Herausforderungen an den Betrachter, der die Entschlüsselung selber versuchen muss.



## Die BMW Roadster in der Werbung

# „Wenn Entfernungen dahinschwinden“

Die Roadster der Bayerischen Motoren Werke wurden immer auch zu Werbezwecken genutzt. Zu Anfang standen dabei vor allem die Rennerfolge im Vordergrund, stark kommuniziert durch die „BMW Werbezentrale“. Mit dem BMW 507 setzte das Unternehmen dann vor allem auf den Imagegewinn durch die exklusiven und stark emotionalen Roadster-Modelle.

Manfred Grunert

Als BMW 1929 seine ersten Automobile produzierte, blickte das Unternehmen bereits auf eine 12-jährige Erfahrung in der Werbung zurück. Insbesondere die Kenntnisse, die man bei der Kundenansprache für die Motorräder erworben hatte, kamen jetzt den Automobilen zugute. Sportlichkeit war seit 1923 über die zahlreichen nationalen und internationalen Rennerfolge mit den Zweirädern aus München kommuniziert worden. Nahtlos schloss man mit dieser Strategie bei der Automobilwerbung an.

Der Erfolg der BMW Kleinwagen bei der Internationalen Alpenfahrt im August 1929 bot dafür gleich einen willkommenen Anlass. Dieser erste Motorsporterfolg auf vier Rädern fand Niederschlag in der

Anzeigen- und Plakatwerbung des Unternehmens. Die im Jahr 1928 ins Leben gerufene „BMW Werbezentrale“ gab bei dem Münchner Graphiker Henry Ehlers die Gestaltung einer Anzeige in Auftrag, die den Erfolg in den Alpen anzeigengerecht in Szene setzen sollte (Abbildung S.80). Ehlers Entwurf zeigte eine in der Grundfarbe Grün gehaltene Berglandschaft, die von einer kurvigen Straße durchkreuzt wird. Unter der Überschrift „BMW der Alpenfahrt-Sieger“ bahnt sich ein BMW 3/15 DA 2 Zweisitzer den Weg ins Gebirge. Im März 1930 erschien die Anzeige in der Zeitschrift „Motor & Sport“. Der abgebildete Wagen genügt als ein offener Zweisitzer zwar zunächst der Definition eines Roadsters, legt man jedoch die Aus-

stattungsmerkmale ungefüttertes Verdeck und Steckscheiben zugrunde, handelt es sich bei der gezeigten Ausführung eher um ein Cabriolet.

### Dynamik und Sportlichkeit

Als das Unternehmen 1930 mit dem BMW 3/15 DA 3 Wartburg Sport ein sehr sportives Fahrzeug ins Angebot aufgenommen hatte, hätte man die Sportlichkeit für dieses Modell gerne als Verkaufsargument ins Feld geführt. Statt auf die ersten Rennerfolge zu warten, beschloss die Werbezentrale, das Alpenfahrtmotiv einfach zu modifizieren, und Ehlers erhielt den Auftrag, das Cabriolet durch den Wartburg Sport zu ersetzen. Im Sommer 1930 wurde die Anzeige in „Motor“ geschaltet,

## BMW roadsters in advertising

# “Miles melt into millimetres”

BMW roadsters have always been a favourite of advertising executives. In the early days, the spotlight focused on the brand's motorsport success, the promotions department setting aside ample “advertising inches” for racing glory. With the 507, the emphasis shifted to the image-enhancing potential of the roadster's exclusivity and emotional appeal.

Manfred Grunert

By the time BMW had starting producing its first cars in 1929, the company could already look back on 12 years of experience in advertising. This consisted largely of the knowledge built up in communications with motorbike customers, and now the car business stood to reap the benefits. Since 1923, the success of the Munich-built bikes in numerous national and international races had provided a wealth of material to promote the sporting pedigree of the

brand, and this strategy was extended seamlessly to include car advertising.

The company didn't have to wait long for a welcome opportunity to swing the campaign into action, with the small BMWs tasting success in the Alpine Trial of August 1929. This maiden victory on four wheels was duly splashed across the brand's press and billboard advertising. The BMW promotions department, set up in 1928, commissioned Munich-based

graphic designer Henry Ehlers to come up with an ad which exploited the success in the Alps to maximum promotional effect (illustration p.80). Ehlers' design showed a green mountain scene with a road zigzagging its way upwards. Under

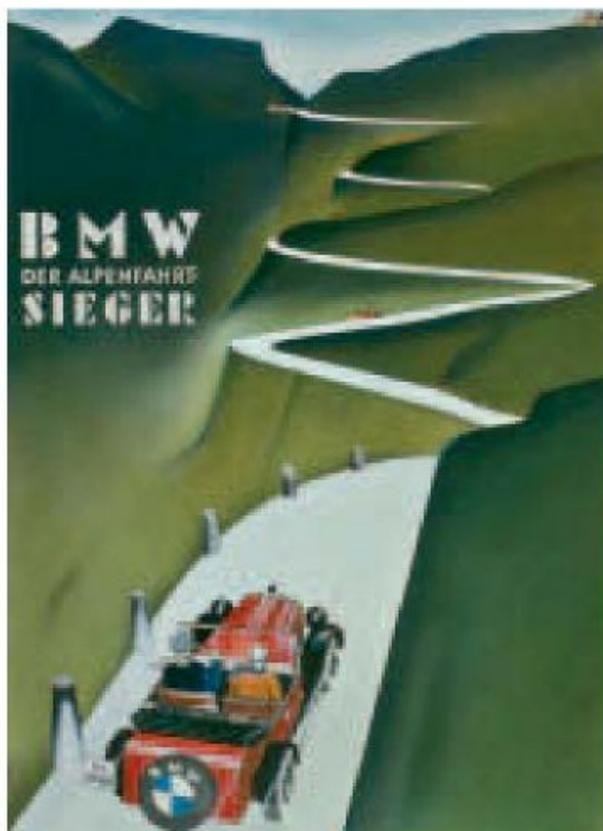
Deckblatt der Zeitschrift „Motor im Bild“ mit dem BMW 507 von 1956.

Cover for Motor im Bild magazine with the BMW 507 from 1956.

# motor

*in Bild*





Original und Kopie: Werbemotive für BMW 3/15 PS DA 2 und BMW 3/15 DA 3 Wartburg Sport aus dem Jahr 1930.

Original and copy: ads for the BMW 3/15 PS DA 2 and BMW 3/15 DA 3 Wartburg Sport from 1930.

und auch der Fahrzeugprospekt aus dem September 1930 titelte mit dem Motiv. Da der Wartburg Sport auch bei engster Regelauslegung alle Eigenschaften eines Roadsters mitbringt, war dies die erste prominente Roadster-Werbung in der BMW Geschichte. Der Charakter der BMW Zweisitzer war fortan bestimmt von Dynamik und Sportlichkeit.

Im Zuge dieser Positionierung traten auch der BMW 315/1 und 319/1 als Sieger von Rennsportveranstaltungen ins Licht der Anzeigen- und Plakatwerbung. Zwar in geringer Zahl auch in Serie gefertigt, sollten die beiden Roadster vor allem die sportiven Fähigkeiten von BMW Automobilen auf der Rennstrecke unter Beweis stellen. Wie schon 1929 war es 1934 wieder ein Werbemotiv über die Erfolge bei der Internationalen Alpenfahrt, das Zeugnis von der Leistungsfähigkeit der BMW Wagen ablegte. Ein Plakat, das wie ein Telegramm gestaltet war, berichtete über den Sieg der BMW Mannschaft, die auf BMW 315/1 als einzige im Feld strafpunktfrei geblieben war, sowie über die ausgezeichnete Leistung von Liane Roehrs und Graf Spiegel-Diesenberg in der Fahrerwertung.

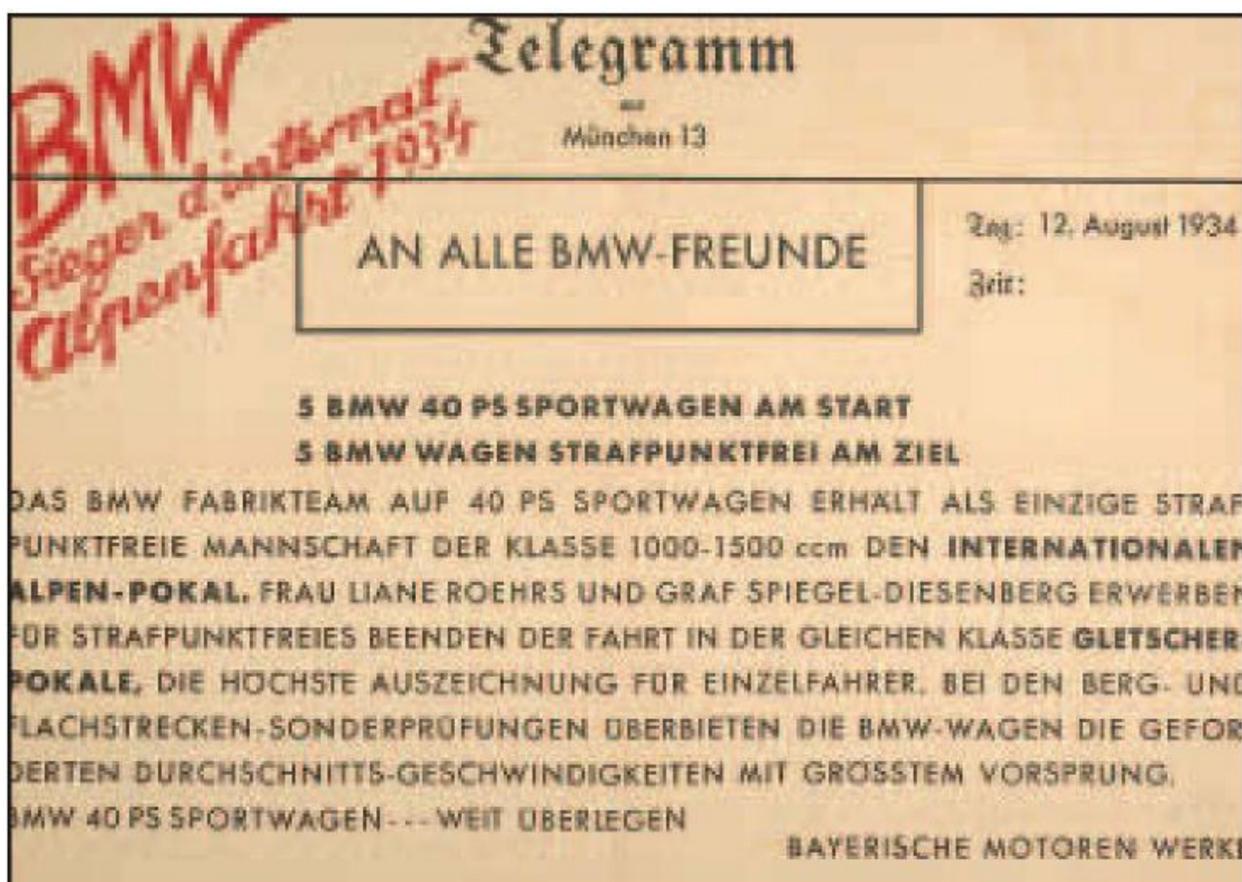
Werbemotiv im Telegrammstil zum BMW 315/1 Sport aus dem Jahre 1934.

Telegram-style ad for the BMW 315/1 Sport from 1934.

Der Text schloss mit: „BMW 40 PS Sportwagen --- weit überlegen“. Der BMW 319/1 wurde ebenfalls in dieser Art der Verlautbarung präsentiert. Auch der Kundenprospekt argumentiert mit der Erfolgsbilanz der beiden Zweisitzer. Auf dem Titelblatt war in großen Lettern zu lesen: „2 Sportwagen von Bedeutung“. Auf den ersten Seiten der Werbeschrift wurde ausführlich auf die Leistungen der Wagen

eingegangen. Dabei beschränkte man sich nicht auf die nationalen Erfolge, sondern verkündete selbstbewusst, dass „diese Wagen in England, dem klassischen Lande des Motorsports, vollen Eingang und allgemeine Bewunderung gefunden haben“.

Die Synthese von Rennsport und internationaler Bekanntheit sollte bei der Kommunikation des Nachfolgers, des BMW 328, noch mehr betont werden. Schon die Vorstellung des Wagens ist prototypisch für seine Funktion in der BMW Produktfamilie: Nicht bei einer Automobilausstellung, sondern beim Eifelrennen auf dem Nürburgring im Juni 1936 feierte der zweisitzige Sportwagen seine Premiere. Fortan sorgte er dafür, dass BMW und sportliche Höchstleistungen in einem Atemzug genannt wurden. Zahlreiche Plakate mit den verschiedenen Erfolgen wurden veröffentlicht. Da immer mehr Siege errungen wurden, konnte nicht für jedes Ereignis ein eigenes Plakat entworfen werden. Deshalb schlug die Werbeabteilung vor, Vorlagen gestalten zu lassen, auf denen die jeweilige Erfolgsmeldung aufgedruckt wurde. Motive mit Symbolen des Erfolgs wie der Lorbeer zeugten nun von der Leistungsfähigkeit des Roadsters. Auch der beim BMW 315/1 verwendete Telegrammstil wurde wieder aufgegriffen. Wenig überraschend warb auch der Kundenprospekt der 328 mit „BMW 2 Ltr Sport. Der erfolgreichste deutsche Sportwagen“ (siehe Anzeige S. 02).



the title “BMW the Alpine Trial winner”, a BMW 3/15 DA 2 two-seater was pictured carving its way up the mountainside. The ad was published in the German magazine *Motor & Sport* in March 1930. As an open-top two-seater, the car pictured fitted the definition of a roadster at first inspection, yet if you take its unlined soft top and side windows into account this was really more of a cabriolet.

### Dynamics and sportiness

In 1930, the company introduced an extremely sporty model into the range – the BMW 3/15 DA 3 Wartburg Sport – and was looking to use its dynamic attributes in its sales promotions for the new car. Instead of waiting for it to notch up its first race wins, the promotions department decided to simply modify the Alpine Trial image and Ehlers was asked to replace the cabriolet with the Wartburg Sport in his design. In the summer of 1930, the ad appeared in *Motor* magazine, and the brochure printed in September 1930 also featured the image on its front cover. As the Wartburg Sport had all the hallmarks of a roadster, this can be considered the first prominent roadster ad in BMW's history. From that moment on, the character of the two-seater BMW was defined by dynamics and sportiness.

This positioning strategy also saw the BMW 315/1 and 319/1 – as race winners – appear in press and billboard advertising. Although these two roadsters were also series-produced in small numbers, they were used to provide evidence of the sporting capability of BMW cars in race competition. As in 1929, an ad focusing on the brand's success in the Alpine Trial was also used in 1934 as a demonstration of the performance credentials of BMW cars. A telegram-style billboard ad reported on the victory by the BMW 315/1, with BMW the only team to complete the event without incurring penalty points, and the excellent results achieved by Liane Roehrs and Graf Spiegel-Diesenberg in the drivers' standings. The text ended with “BMW 40-hp sports car – streets ahead” underlined in red. The BMW 319/1 was likewise presented in this type of report format, while the customer brochure also headlined the successful showing of the two two-seaters. The title “2 top-class sports cars” was displayed in large type on the front cover, and the first few pages of the

**BMW schnellste Sportwagen**  
im Eifelrennen auf dem Nürburgring am 14. Juni 1936

In einem geschäftigen und wundervoll sicheren Rennen errang E. Heese auf 2 Lit. BMW-Sport in der Klasse der Sportwagen ohne Körperlaster bei 2800 ccm den

**1. Preis**

mit auffallend großem Zeitvorteil. Schon vom Start weg erreichte Heese's BMW eine wesentlich größere Geschwindigkeit als die Wagen der Konkurrenzklasse, sodass er sogar in das Feld der höher gestarteten Rennwagen vordringen konnte. Mit 101,6 km Std. fuhr Heese die

**beste Zeit der Sportwagen aller Klassen**

und wiederholte damit den großen BMW-Sieg des Vorjahres. In der Klasse der 1,5 Liter-Sportwagen holten sich R. Reese und E. Krieger den

**1. und 2. Preis**

und bestätigten damit die

**Überlegenheit der BMW-Qualität**

sowohl in dieser Klasse.

Die Regelmäßigkeit solcher Überlegenheits-Siege ist der untrügliche Beweis der überlegenden Leistung und unbedingten Betriebssicherheit der BMW-Wagen.

**BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG**  
MÜNCHEN 13

Für die Daheimgebliebenen zeugt das Werbeplakat vom ersten Sieg des BMW 328.

A billboard ad relaying news of the BMW 328's maiden victory to those back home.

brochure were devoted to detailed accounts of the cars' achievements. Not restricted to national successes, the accounts also announced confidently that “these cars have become fully established in England, the classic motor sport country, and are widely admired there”.

The synthesis of motor racing and international fame was to be emphasized even further in the communications activities for the next new BMW roadster, the 328. Indeed, the two-seater sports car's

premiere – at the Eifelrennen on the Nürburgring in June 1936 rather than at a motor show – gave an indication as to its role in the BMW product family. From that moment on, the 328 ensured that BMW and top-class sports performance were regularly mentioned in the same breath. Numerous billboards were released showcasing the car's many successes. As the victories stacked up, it became impossible to design a separate poster for each event. This prompted the advertising department



# BMW

erringt

*die  
meisten  
Höchst-  
Auszeich-  
nungen*

für  
Einzelfahrer der  
**Int. Alpenfahrt  
1936**



**6 Gletscherpokale**, die meisten Höchstauszeichnungen für Einzelfahrer, **3 goldene, 1 silberne und 2 bronzene Gletscherplaketten** gewannen Fahrer auf BMW 2 Ltr.-Sportwagen bei der Intern. Alpenfahrt 1936 als die Spitzenfahrer ihrer Wertungsgruppe. Bei den eingelegten Bergprüfungen erwiesen sich die BMW nicht nur als die Schnellsten ihrer Klasse sondern als die schnellsten Wagen aller Teilnehmer.

Bild oben zeigt den Präsidenten des DDAC Freiherrn v. Egloffstein, der die Fahrt auf seinem BMW strafpunktfrei beenden konnte. Bild unten Hauptm. Meffert, der bei der Bergprüfung am Weißenstein die beste Zeit des Tages fuhr. Beide erhielten als Höchstauszeichnung den Gletscherpokal.



**BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG MÜNCHEN 1**

Der BMW 319/1 vertrat BMW auf den Rennstrecken Europas und trug zum sportlichen Image der Marke bei.

The BMW 319/1 represented BMW on Europe's racing stage and helped to enhance the brand's sporting image.

### Imageträger

Bei allen Unterschieden in Form und Technik haben alle BMW Roadster vor dem Zweiten Weltkrieg die Aufgabe gemein, auf den Rennstrecken die Leistungsfähigkeit der Automarkte BMW unter Beweis zu stellen. Sie waren als Imageträger konzipiert und nicht als Bestseller. Die Roadster bzw. ihre Erfolge sollten die Kunden aufmerksam machen auf BMW, während die anderen Modelle die Absätze sicherten. Die Roadster-Werbung hatte in erster Linie die Aufgabe, die Rennsporterfolge auch denjenigen zugänglich zu machen, die nicht selbst Zeuge der Erfolge waren. Wie gut dies gelang, zeigt das Beispiel BMW 328. Die erste Imageuntersuchung von BMW im Jahr 1964 offenbarte, dass die Befragten nicht die Großwagen BMW 501 und 502 oder die damals viel beachteten Fahrzeuge der Neuen Klasse als „DEN typischen BMW“ nannten, sondern den BMW 328 für repräsentativ für die Marke BMW hielten – also ein Fahrzeug, das nur 464-mal verkauft wurde und seit 24 Jahren nicht mehr produziert wurde. Dank seiner Erfolge und ihrer Multiplikation durch die Werbeplakate war der erfolgreiche Zweisitzer immer noch prägnant für die Wahrnehmung von BMW.

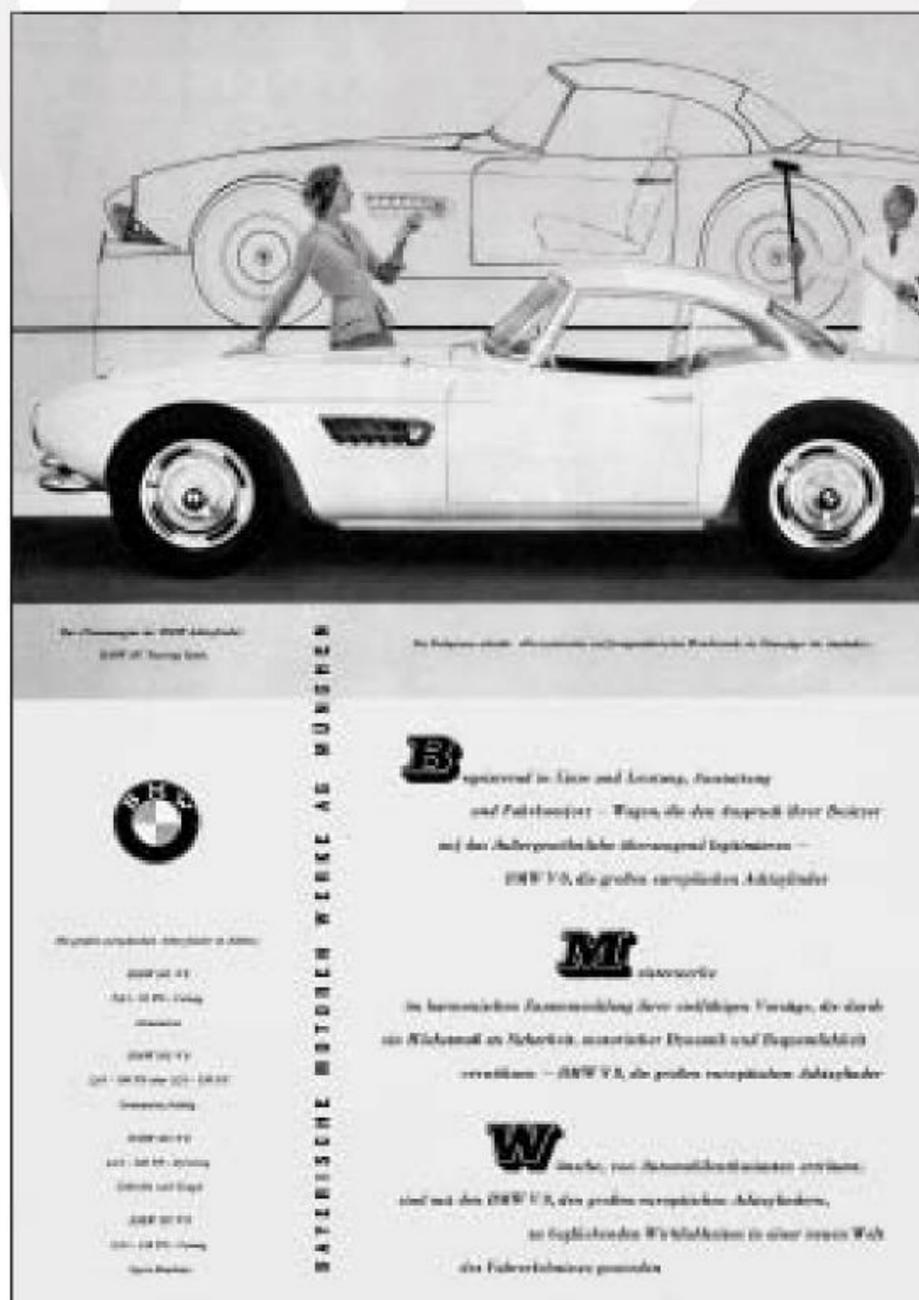
Bei der 37. IAA in Frankfurt konnte sich die Öffentlichkeit erstmals von den Qualitäten des neuen BMW 507 überzeugen. Der Roadster begeisterte Presse und Publikum gleichermaßen. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern fand der neue Zweisitzer kaum Niederschlag in der Anzeigen- und Plakatwerbung. Unter dem Titel „Der Traumwagen. Der BMW Achtzylinder: BMW 507 Touring Sport“ erschien im Dezember 1956 in „Auto, Motor und Sport“ das einzige Anzeigenmotiv, das den BMW 507 abbildet. Keine Rede war mehr von Rennsporterfolgen. Vielmehr sollte nun „Linie und Leistung, Ausstattung und Fahrkomfort“ die Interessenten für eine Probefahrt gewinnen. Der Text schließt ab mit dem Versprechen, dank BMW „in eine neue Welt des Fahrerlebnisses“ einzutauchen. Die Abbildung über dem Werbetext zeigt einen Ingenieur mit Lineal, der einer modern gekleideten Dame die Vorzüge des BMW 507 erläutert. Der Roadster sollte ästhetisch überzeugen und verzichtete auf den Nimbus des Unschlagbaren auf den Rennstrecken Europas. Der BMW 507 war schlicht zu groß und schwer geraten, um international konkurrenzfähig zu sein. Die Werbung appellierte mehr an soziales Prestige und zeitgemäßes Geschmacksempfinden.

Das Fahrerlebnis stand im Mittelpunkt der Argumentation des Fahrzeugprospekts. „Für Fahrer und Fahrgast wird jede Fahrt mit dem 507 zum einzigartigen Erlebnis“, hieß es da. Und weiter: „Die im Vorüberfliegen genossene Landschaft, wenn Hügel und Berge sich zu begradien scheinen, Entfernungen dahinschwinden, ist in gleicher Weise berauschend wie die gelassene beschauliche Fahrt, wenn nur ein Minimum der unter der Motorhaube schlummernden Kräfte wirkt.“ Neben dieser neuen, fast schon poetischen Dimension der Kundenansprache unterschied sich der BMW 507 auch in seiner Kommunikationsfunktion innerhalb der BMW Produktfamilie von seinen Vorgängern. Sollten diese ausschließlich den sportiven Charakter der

BMW Automobile repräsentieren, galt der BMW 507 als Repräsentant aller Eigenschaften der Wagen aus München.

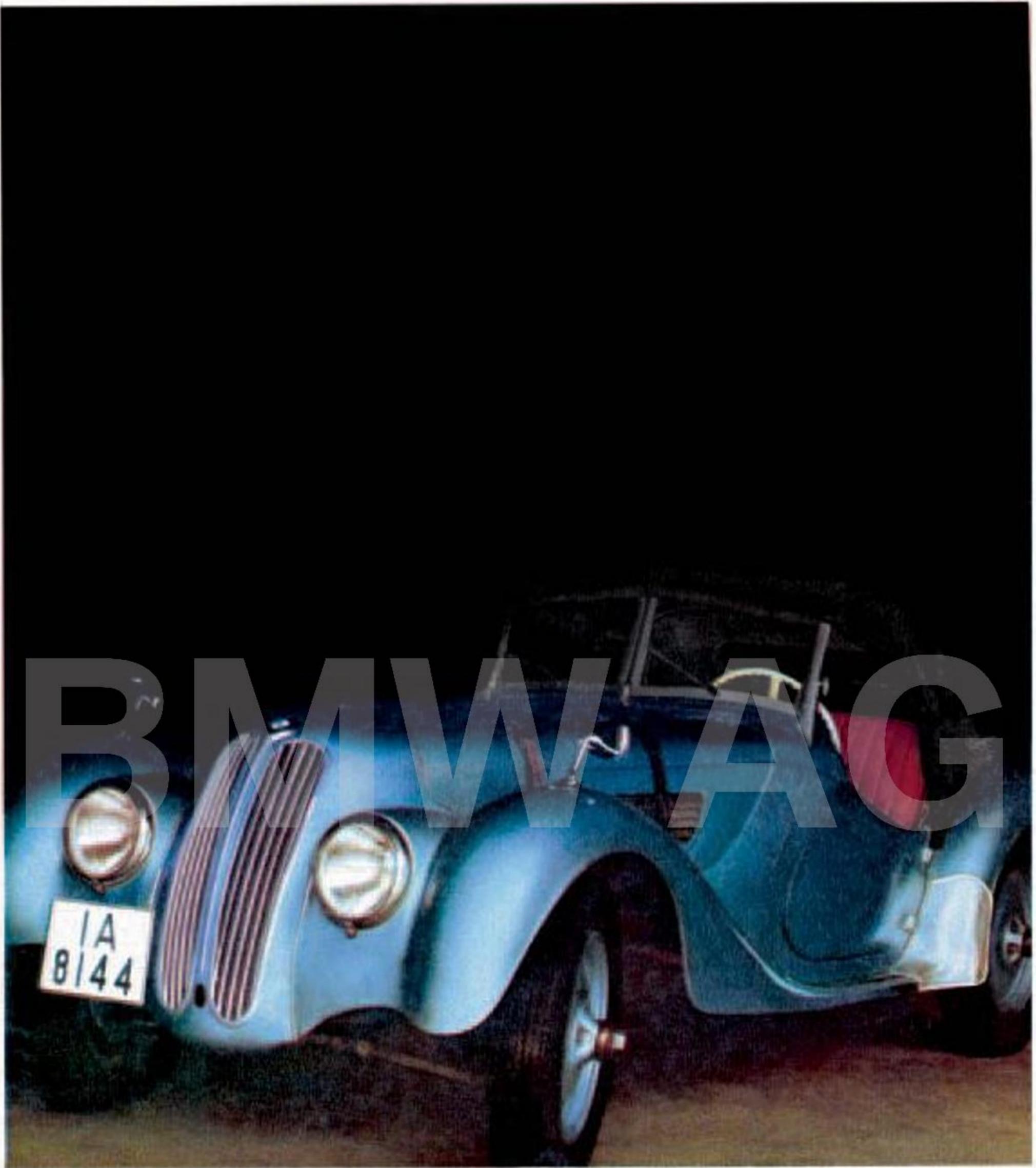
### Innovationsträger

27 Jahre nach Einstellung der BMW 507 Fertigung konnten Vertreter der Presse die nächste Generation der BMW Roadster in Augenschein nehmen. In der Innovationsschmiede des Unternehmens, der „BMW Technik GmbH“, war ein Prototyp entstanden, der im Herbst 1988 schließlich in Serie ging: der BMW Z1. In der Anzeigenwerbung aus der BMW Zentrale fand der neue Zweisitzer keinen Niederschlag. Im Fahrzeugprospekt hingegen wurde gleich deutlich, was das neue Mitglied in der BMW Produktfamilie ausmachte: „Schon die erste Begegnung mit dem neuen Z1 führt zu der fundamentalen Erkenntnis, dass kein Mensch frei von Emotionen ist. Unaufschiebbar scheint der Wunsch, sich selbst und diesem High-Tech-Roadster freien Lauf zu lassen.“ Das Zusammenspiel von innovativer Technologie und Fahrspaß stand im Zentrum der Argumentation für das außergewöhnliche Fahrzeug. „Die neue Avantgarde“ (Abbildung S. 86) und „Road-Star“ titelten zwei bekannte Plakate dieser Zeit. Zwei Welten schienen im BMW Z1 vereint: zum einen die von Rationalität geprägte Technik, exakt und perfekt; auf der anderen Seite die Lust und Leidenschaft beim offenen Fahren. Der BMW Z1



Werbemotiv zum BMW 507 aus dem Jahre 1956.

An ad for the BMW 507 from 1956.



## Vorbild

Viele Autofahrer von heute beneiden ihre Väter, die in den dreißiger Jahren einen BMW 328 gefahren haben. Viele Autofahrer von morgen werden ihre Väter beneiden, die in den sechziger Jahren einen BMW 1800 gefahren haben. — Machen Sie eine Probefahrt. Ihr BMW Händler erwartet Sie.



Links: Wiederentdeckt – der BMW 328 als Imageträger.  
Rechts: Der BMW 507 im Kundenprospekt 1957.

Left: Rediscovered – the BMW 328 as an image ambassador.  
Right: The BMW 507 in a 1957 customer brochure.

to propose the design of templates on which the latest victory report could be printed. Images with symbols of success, such as laurel wreaths, provided evidence of the roadster's performance. Plus, the telegram format used for the BMW 315/1 returned to the fray. Unsurprisingly, the customer brochure for the 328 led with the headline "BMW 2-litre Sport. The most successful German sports car" (see ad on p.2).

### Promoting image

Leaving aside their technical and stylistic differences, the BMW roadsters from before the Second World War had one thing in common: they were all given the task of demonstrating the performance capability of BMW cars in race competition. These models were designed to be ambassadors for the image of the brand rather than as big sellers. The roadsters and the success they achieved were intended to raise the public profile of BMW, while other models took care of sales. The primary job of roadster advertising was to spread the word of BMW's race success to people who hadn't witnessed the events for themselves. The BMW 328 provided compelling evidence that this strategy had gained the desired results. In BMW's first image study in 1964, the respondents identified the BMW 328 as the representative car for the brand, not the large BMW 501 and 502 saloons or the widely familiar "New Class". And that despite the fact that only 464 units of the 328 had ever been sold and the car had gone out of production 24 years previously. Thanks to its success in races and its frequent appearances on billboards, the famed two-seater continued to define the popular perception of BMW.

The 37th Frankfurt Motor Show gave the public their first opportunity to run the rule over the new BMW 507. The roadster put a smile on the faces of press and public alike. In contrast to its predecessors, the new two-seater was a rare sight in press and billboard advertising. The sole advertisement featuring the 507 appeared under the slogan "The dream car. The BMW eight-cylinder model: BMW 507 Touring Sport" in German magazine *Auto, Motor und Sport* in December 1956. There was no mention of racing success, with potential customers lured into a test drive by "lines and power, equipment and ride comfort". The text was wrapped up by a promise that BMW would whisk customers "into a new world of driving experience". The picture above the text showed an engineer with a ruler explaining the benefits of the BMW 507 to a fashionably dressed woman. The roadster was intended to win over customers with its looks, circumstances dictating that it could no longer rely on an aura of invincibility in the European racing scene – the BMW 507 was simply too large and heavy to be competitive at international level. The advertising campaign was centred instead on social prestige and contemporary design – qualities which the 507 had in abundance.

The driving experience formed the focal point for the product brochure. "Every journey in the 507 will be a unique experience for driver and passengers alike," claimed the text. "As it speeds by, the countryside has a similarly enchanting quality to the calm and tranquillity of the drive when the driver calls on no



more than a dash of the simmering power lurking beneath the bonnet. Hills and mountains appear to melt into one and miles into millimetres." In addition to this new, almost poetic dimension to the customer communications, the BMW 507 also differed from its predecessors in the role it played in communications activities within the BMW product family. Where the earlier roadsters had been used to emphasize solely the sporting character of BMW cars, the 507 was portrayed as a standard-bearer for all the attributes of the brand's cars.

### Promoting innovation

27 years after production of the BMW 507 was halted, representatives of the press were given the chance to inspect the next generation of BMW roadsters. A prototype had been built at BMW Technik GmbH – the company's innovation hub – which finally went into production in autumn 1988. Although there was no mention of the new BMW Z1 in the press ads put out by BMW headquarters, in the customer brochure for the new two-seater it was quite clear how the new member of the brand's product family stood out from the pack: "The first time you set eyes on the new Z1," it explained, "you will be struck by the fundamental realization that nobody is completely free of emotion. You get the urgent desire to let yourself and this high-tech roadster totally off the leash." The interplay of innovative technology and driving pleasure formed the focal point of communications for this extraordinary car. "The new avant-garde" and "Road-Star", gushed two familiar billboard ads at the time (picture on p.86). It was as if the BMW Z1

# DIE NEUE AVANTGARDE.



**BMW Z1: Der High-Tech-Roadster.**

Plakat aus dem Jahr 1987 zur Vorstellung des BMW Z1.

A billboard ad from 1987 for the presentation of the BMW Z1.

was bringing together two worlds: on the one hand, the rationality of state-of-the-art technology and engineering, precise and flawless; on the other hand, the passion and enthusiasm for open-top motoring. The BMW Z1 harked back to the BMW 328. If the latter provided evidence of the company's potential on the racing stage, its latest protégé showed what BMW was capable of from a technical perspective. Both were ambassadors for the image of the brand.

## **Born in the USA**

Unveiled in 1996, the BMW Z3 came with the promise of a compelling driving experience and a direct connection with nature. "The desire for open-top motoring with all the senses" was the message in the first brochure for the new roadster. For the first time, a side of the production process beyond quality of workmanship was given an airing in customer communi-

cations. The slogan "Born in the USA" highlighted the origins of the new two-seater, which was produced exclusively at the new BMW plant in Spartanburg, USA. In another shift in strategy, BMW's roadster history was used in its communications activities with customers and the BMW Z3 became the first BMW roadster to appear in TV commercials. One commercial in particular sticks in the mind: the driver of a BMW Z3 slips a cassette into the stereo and Janis Joplin's voice rings out: "Oh Lord, won't you buy me a Mercedes-Benz". After a short pause and a shake of the head from the driver, Joplin continues: "My friends all drive Porsches." The driver presses the eject button, throws the cassette unsympathetically out of the car and accelerates away.

The BMW Z3 celebrated its premiere as James Bond's car in the film *GoldenEye*. After a stint in a BMW 750i, the world's most famous secret agent set off in

pursuit of the bad guys in a BMW Z8. As with the BMW Z1, ad fans were given little to sate their appetites as far as the Z3 and *GoldenEye* were concerned. Only for the model launch was the roadster showcased in magazines in scenes from the Bond film.

Collectors of car brochures, on the other hand, were spoilt with some particularly lavishly produced customer literature. Depicted in large-format brochures with wonderful photos, the Z3 represented the embodiment of a timeless contemporariness for BMW. The Z3 brochure included photos of previous roadster generations in homage to the past, but the connection between the BMW Z8 and its forebears is immediately clear: the design of the current car is a resounding nod to the BMW 507. BMW has produced an exclusive Z8 book specially for customers which is delivered with the car. It's a nice touch, but reading is one thing, driving the Z8 something quite, quite different.

Eine Straße ist eine Straße.  
Der Rest ist Ihre Sache.

Der BMW M Roadster erwartet Sie zu einer Probefahrt. Mit 236 kW (321 PS) und 3,2 Liter Hubraum. Für mehr Spaß auf dem Asphalt. Jetzt bei Ihrem BMW Partner.

Freude am Fahren

Leistung für Leidenschaft: Werbemotiv für den BMW M Roadster.  
Performance feeding passion: the ad for the BMW M Roadster.

schlug den Bogen zum BMW 328. Sollte Letzterer die Leistungsfähigkeit des Unternehmens auf der Rennstrecke unter Beweis stellen, zeigte sein jüngster Nachfolger, was BMW in technischer Hinsicht zu leisten in der Lage war. Beide waren Imageträger.

### Born in the USA

Das Fahrerlebnis und die unmittelbare Verbindung mit den Naturelementen versprach der 1996 vorgestellte BMW Z3. „Die Lust am Offenfahren mit allen Sinnen“ lautete die Botschaft im ersten Prospekt für den Roadster. Zum ersten Mal gewann auch die Produktion jenseits der Verarbeitungsqualität an Geltung in der Kundenkommunikation. Der Slogan „Born in the USA“ demonstrierte die Herkunft des neuen Zweisitzers, der ausschließlich im neuen BMW Werk in Spartanburg/USA gefertigt wurde. Als weiteres Novum wurde die Roadster-Geschichte von BMW für die Argumentation beim Kunden eingesetzt. Neben dieser inhaltlichen Akzentverschiebung zeigte sich der BMW Z3 als erster der BMW Roadster in der Fernsehwerbung. Besonders in Erinnerung blieb der Spot, in dem ein gut aussehender Fahrer während der Fahrt im BMW Z3 eine Kassette in das Abspielgerät schiebt und Janis Joplin ihre Stimme erhebt: „Oh Lord, won't you buy me a Mercedes Benz.“ Nach kurzer

Unterbrechung und einem Kopfschütteln des Insassen fährt Joplin fort: „My friends all drive Porsches.“ Der Fahrer drückt „Eject“, wirft die Kassette verständnislos nach hinten auf die Straße und gibt Gas.

Seine Premiere feierte der BMW Z3 in „Golden Eye“ als Dienstfahrzeug von James Bond. Nach dem BMW 750i ging der berühmteste Geheimagent der Welt schließlich mit dem BMW Z8 auf Schurkenjagd. Wie beim BMW Z1 kamen die Liebhaber von Werbeanzeigen weniger auf ihre Kosten. Lediglich zur Einführung wurde der Roadster mit Motiven aus dem Bond-Film in Zeitschriften angekündigt.

Die Sammler von Fahrzeugprospekten hingegen erwarteten einige besonders aufwändig gestaltete Ausführungen der Kundenbroschüren. Großformatig, mit wunderschönen Foto-strecken, repräsentierte der Z8 für BMW die Verkörperung einer zeitlosen Moderne. Tauchten beim BMW Z3 die Vorgänger noch als Fotografien auf, war die Bindung zur Tradition beim BMW Z8 unübersehbar. Sein Design galt als Verbeugung vor dem BMW 507. Nur für Kunden produzierte BMW ein exklusives Z8 Buch, das zusammen mit dem Fahrzeug übergeben wurde. Für den Fahrer sicher eine – wenn auch angenehme – Nebensächlichkeit, denn lesen ist die eine Sache, aber fahren doch eine ganz, ganz andere.



ITALIEN MELDET:

# Vierfachsieg der BMW-Wagen

im klassischen 1000 Meilen-Rennen (Mille miglia) von Brescia, dem größten Langstrecken-Rennen der Welt. Die 4 gestarteten BMW-Sportwagen liefen als

**einzig** ihrer Klasse

am Ziel in Brescia ein und holten sich damit einen **überlegenen Klassensieg** in der Gruppe der 2 Liter Sportwagen ohne Kompressor und den

**Mannschaftspreis** für die besten Ausländer.

Der schnellste der BMW-Wagen mit Mr. Fane und Mr. Williams durchfuhr die 1630 km lange Strecke mit einem Gesamtdurchschnitt von 119,65 km/Std. Auf Teilstrecken erreichten BMW-Wagen die glänzende Durchschnitts-Geschwindigkeit von 135,8 km/Std. Für die bewundernswerte Gleichmäßigkeit ihrer Fahrleistungen wurde den BMW-Wagen auch der

**Mannschaftspreis** für Regelmäßigkeit zugesprochen.

Es ist das erstmal in der Geschichte dieses Rennens, daß diese Mannschaftspreise gewonnen wurden.

**Mit diesem sportlichen Triumph im ersten Auslandsrennen 1938 setzt BMW seine Siegesserie des Vorjahres erfolgreich und vielversprechend fort.**

