

CLASSIC DRIVER

BMW 328

75 Jahre sportliche Leichtigkeit

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: BMW

Kaum ein Automobil besitzt auch 75 Jahre nach seiner Premiere noch eine so große Faszination wie der BMW 328. Der von 1936 bis 1940 gebaute Roadster ist ein Meilenstein der Automobilgeschichte und gilt als der erfolgreichste Sportwagen der dreißiger Jahre. Pünktlich zur Mille Miglia 2011 bringt Classic Driver das Porträt einer weiß-blauen Ikone.

Agilität, Beschleunigungsvermögen, Zuverlässigkeit und ein geringes Gewicht - die Konstrukteure des BMW 328 hatten sich bei der Entwicklung auf das Wesentliche konzentriert und leiteten damit eine neue Ära ein. Denn zu einer Zeit, in der leistungsstarke Kompressor-Boliden das Renngeschehen beherrschten, war der insgesamt nur 780 Kilogramm schwere und in der Serienversion gerade einmal 80 PS starke BMW 328 Roadster eine Ausnahmeerscheinung. Und schon bei seinem Debüt auf dem Nürburgring am 14. Juni 1936 deklassierte der neue Roadster die kraftstrotzende Kompressorkonkurrenz.

Der Erfolg des BMW 328 lag in der Summe seiner konstruktiven Parameter: Konsequenter Leichtbau, ideale Gewichtsverteilung, aerodynamische Linienführung, optimale Motorisierung und eine perfekte Straßenlage durch das sorgfältig abgestimmte Fahrwerk. Damit legte er den Grundstein für ein neues Fahrzeugverständnis, bei dem Leistung erst in Verbindung mit der optimalen Abstimmung aller Parameter und maximaler Effizienz zum Erfolg führt. Mit diesen Eigenschaften verkörperte der BMW 328 bereits damals, wofür die Marke BMW auch heute noch steht: Dynamik, Ästhetik und ein hoher Grad an Innovation.

Offener Allrounder

Zunächst ab Mitte 1936 nur im Renneinsatz, begann die Serienfertigung des BMW 328 im Frühjahr 1937. Der Hochleistungssportwagen blieb nicht nur den Werksfahrern vorbehalten, denn er eignete sich neben dem Renneinsatz ebenso gut für den Alltagsbetrieb. So konnten auch Privatkunden das unverfälschte Roadster-Fahrgefühl mit attraktiver Motorisierung und sportlicher Straßenlage genießen. Auf dem Asphalt zählte der 328 seinerzeit mit seiner Spitzengeschwindigkeit von 155 km/h zu den rasanten Sportwagen.

Mit nur 464 produzierten Exemplaren gehört der BMW 328 heute zu den besonders stark gesuchten Liebhaberstücken auf dem automobilen Sammlermarkt. Seine Faszination begründet sich bis heute in vielen Merkmalen: Das zeitlos schöne Design eines offenen Zweisitzers spricht für sich, eine noch immer überzeugende und wegweisende Technik sowie die ihn umgebende Aura zahlloser Rennerfolge liefern rationale Argumente. Schließlich zählt der BMW 328 nicht nur zu den schönsten Sportwagen der Vorkriegszeit, er war in den 30er Jahren auch der erfolgreichste Sportwagen auf den Rennstrecken Europas.

Die Geschichte des BMW 328 begann mit einem fulminanten Auftakt. Nicht bei einer Automobilausstellung feierte man seine Premiere, sondern bei einem Automobilrennen durfte die Öffentlichkeit den BMW 328 zum ersten Mal bestaunen. Als Premierenort wählte man das Eifelrennen auf dem Nürburgring. Und als Termin den 14. Juni 1936. Zuvor bewahrte man absolutes Stillschweigen. Nur einige Eingeweihte erfuhren Ende 1935 aus einem kleinen Prospekt von der Existenz eines neuen 2-Liter Sportwagens, der die Bezeichnung Typ 328 tragen sollte. Die Beschreibung blieb jedoch zurückhaltend, es gab weder Leistungs- noch Geschwindigkeitsangaben. Auch eine Ankündigung der Fahrzeugpremiere in der Presse gab es nicht.

Beeindruckende Premiere

Samstag, 13. Juni 1936, der Vortag der Premiere des BMW 328: Ein geschäftiger Tag auf dem Nürburgring klingt aus, doch die Stimmung ist angespannt: Denn die Wettervorhersage für den kommenden Tag ist denkbar schlecht. Die verantwortlichen Ingenieure Rudolf Schleicher und Fritz Fiedler versuchen, ihre Nervosität nicht zu zeigen, doch es gelingt ihnen kaum. Nur der Fahrer des Wagens, Ernst Jakob Henne, ein Mann mit charakteristischer Adlernase, reagiert gelassen: „Das sind wir am Ring ja gewöhnt. Ein Sonntag ohne Regen ist kein richtiger Eifelsonntag.“

Sonntag, 14. Juni 1936, der Tag der Premiere. 34 Fahrzeuge sind in der Sportwagenkategorie des Eifelrennens gemeldet, sieben davon starten in der Klasse der 2-Liter-Wagen, darunter fünf BMW. Vier davon gehören zum [Typ 319/1](#), von denen sich Hennes schneeweißer Roadster jedoch auffällig unterscheidet: Die Karosserie besitzt sehr viel fließendere Formen, eine gewölbte Bugpartie mit zwei schlanken, nierenförmigen Lufteinlässen, ähnlich denen, die der im Frühjahr auf der Automobilausstellung in Berlin gezeigte BMW 326 aufwies, in die Kotflügel integrierte Scheinwerfer, eine niedrige, schräggestellte Windschutzscheibe und ein

bauchiges Rundheck. Die Rundenzeiten im Training verraten zudem einen stärkeren Motor, dem Klang nach eindeutig ein Sechszylinder.

Die Eifel trägt ihrem Ruf Rechnung: Wie angekündigt, schlägt das schöne Wetter des Trainingstages am Sonntag in Regen und Nebel um. Dennoch finden 250.000 Begeisterte den Weg zur Rennstrecke und werden Zeuge des aufregendsten Rennens der Saison: Der neue BMW 328 schlägt die teils deutlich leistungsstärkere Konkurrenz und bricht außerdem den bisherigen Rundenrekord für Sportwagen auf dem Nürburgring. Hennes Traumrunden und mit ihm die Premiere des BMW 328 gehen in die Geschichte des Nürburgrings ein. Und nicht nur das: Der Sieg mit dem von ihm pilotierten Wagen, dessen interne Bezeichnung „Baumuster 328“ in keinem der mit so viel Begeisterung verfassten Rennberichte auftaucht, ist gleichzeitig der Beginn eines Mythos, der die Buchstaben BMW bis heute zum Synonym für sportliches Engagement machen soll. Mehr als 200 weitere Siege sollen bis in die 50er-Jahre hinein folgen – ein für Fahrzeuge dieser Klasse bis dahin einzigartiger Erfolg.

Die Technik

Der BMW 328 entstand zwar auf der Grundlage des BMW 319/1, doch nicht nur äußerlich unterscheidet sich der BMW 328 von ihm erheblich. Da die Mittel für eine völlige Neukonstruktion fehlten, wurde der 50 PS starke Motor vom BMW 326 übernommen und modifiziert. Der Zweiliter-Graugussblock erhielt einen neuen Zylinderkopf aus einer Aluminiumlegierung mit V-förmig angeordneten Ventilen. Die Ventilsteuerung erfolgt von der seitlichen Nockenwelle aus über Umlenkhebel auf der Ansaugseite und quer liegende Stoßstangen. Mit dieser wirkungsvollen Modifizierung erzielte der Motor 80 PS bei 4.500 Umdrehungen. Aufgrund der in den Rennen gewonnenen Erkenntnisse erhielt der Serien-BMW 328 zudem verstärkte Getriebe und Hinterachsen.

Außerdem baute man dem 1940 zur Mille Miglia eingesetzten Rennmotoren verstärkte Kurbelwellen ein, die neun Gegengewichte aufwiesen, darunter ein verstärktes Mittelgewicht, welches die Gefahr des Durchbiegens eliminierte. Mit diesen Wellen und etlichen weiteren Maßnahmen, vor allem im Bereich der Ventilsteuerung, gelang es, die Rennmotoren bis zu 6.000 Touren pro Minute drehzahlfest zu machen. Leistungsergebnis: 136 PS. Einen bedeutenden Beitrag zum niedrigen Fahrzeuggewicht von nur 780 Kilogramm leistet der patentierte Rohrrahmen, eine Entwicklung des Ingenieurs Fritz Fiedler. Dieser Rahmen besteht aus zwei Längsrohren runden Querschnitts, die bei den Hinterrädern beginnend nach vorne auf die Breite des Motors zusammen laufen und durch rechteckige Profile verbunden sind. Der Rahmen nimmt die Vorderradaufhängung mit unteren Querlenkern und einer oberen Querfeder auf, die starre Hinterachse verfügt über halbelliptische Längsblattfedern. Nach hinten verjüngen sich die Rohrquerschnitte. Dies hat zum einen ein erheblich geringeres Gewicht zur Folge. Darüber hinaus führt die besondere Form der Rohre zu einer besseren Biege- und Torsionssteifigkeit, und damit zu einem besseren und direkteren Fahrverhalten. Damit weist ein Chassis mit Rohrrahmen gegenüber den damals üblichen schweren U-Profilrahmen enorme Vorteile auf.

Der BMW 328 heute: Von den 464 Exemplaren gebauten Exemplaren existieren weltweit ungefähr noch knapp 200 Fahrzeuge, in Deutschland davon rund 120. Viele dieser Automobile sind auch heute noch bei historischen Wettfahrten wie der Mille Miglia im Einsatz.

Im [Classic Driver Automarkt](#) steht aktuell eine schöne Auswahl an BMW 328 zum Verkauf.

Fotogalerie











Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-328>
© Classic Driver. All rights reserved.