

CLASSIC DRIVER

In der geheimen Klassiker-Garage von BMW

Lead

Ein nüchternes Industriegebäude irgendwo bei München (mehr darf nicht verraten werden), ein unscheinbares Tor und dahinter über 90 Jahre bewegte Geschichte. Fern des offiziellen BMW Museums lagern hier die Ikonen des Motorsports, der technischen Entwicklung und spektakuläre Konzepte. Ein Rundgang.

Für die Hüter der Tradition ist es ein dezent nach Gummi und Motoröl duftendes Archiv.

Nichts ist hier inszeniert. Und trotzdem ist die Wirkung atemberaubend. Das Auge schweift durch die riesige, temperierte Halle und sieht Hunderte von unterschiedlichsten BMW, die fein säuberlich nebeneinander geparkt wurden, als erwarteten sie nur - wie in einem Parkhaus - ihren glücklichen Besitzer und die nächste Ausfahrt. Gut 1.300 Automobile verteilen sich auf mehreren Ebenen, dazu noch 300 Motorräder der Marke, 200 Rennwagen und 100 Minis. Für die Hüter der Tradition ist es ein dezent nach Gummi und Motoröl duftendes Archiv, in dem zumindest ein Modell jeder Reihe sowie Varianten, Concept Cars, One-Offs und Studien der Entwickler und Designer eingelagert wurden.

Ungewöhnliche Nachbarschaften



Der Reiz dieser der Öffentlichkeit verborgenen Sammlung liegt in den Nachbarschaften, die wohl weniger durch die Chronologie als durch andere Überlegungen entstanden. So parkt in unmittelbarer Nähe eines Z3 Roadster der BMW Turbo X1 von 1972, ein Prototyp, den der damalige Designchef Paul Bracq zeichnete. Der Keil hatte nicht nur ABS und sogar schon Radar für die Abstandsregelung an Bord, seine Linien lassen auch den wenige Meter entfernt stehenden Supersportwagen M1 erahnen, der einige Jahre später für Furore sorgte. Immer noch einer der schönsten Sportwagen: Gordon Murrays McLaren F1 aus Carbonfiber, dessen BMW-V12 bis zu 680 PS aus 6,1 Litern Hubraum schöpfte. Der Le Mans-Gewinner von 1995 galt in der Straßenversion als stärkster Serienwagen der Welt.

Champions fordern Aufmerksamkeit



Ein weiterer Champion, der sofort Aufmerksamkeit einfordert, trägt nicht nur die Signalfarbe Orange, sondern oberhalb der Niere das berühmteste Geweih des Motorsports. Denn mit dem BMW 320 Turbo Jägermeister gewann die Marke 1979 die Deutsche Rennsport-Meisterschaft. Das Triebwerk des 450-PS-Geschosses mit der großen Lunge stammte ebenso wie der V12 des McLaren von dem legendären Motorenentwickler und Motorsportchef Paul Rosche. Aber in diesem Gruppe-5-Rennwagen mit seinen gewaltigen Lufteinlässen und Spoilern steckte noch mehr, denn seine Schöpfer hatten bereits die Formel 1 im Visier, die Nelson Piquet dann 1983 in einem Brabham BMW gewann.

Der Staub Hollywoods



Obwohl es nie an der Seite des Fledermaus-Superhelden in Szene gesetzt wurde, hört das 3.0 CSL Coupé von 1973 mit seinem riesigen Heckspoiler und den markanten Finnen an der Motorhaube auf den Namen "Batmobil". Das Alu-Coupé ist das Resultat des ersten Leichtbau-Versuchs nach dem Zweiten Weltkrieg. Sein Heckflügel durfte übrigens nach Vorgaben des TÜV erst auf der Rennstrecke montiert werden. Beinahe versteckt in einer Ecke der Halle parkt das 640d Cabrio, das 2010 von Tom Cruise in "Phantom Protocol" völlig eingestaubt wurde. Kurzerhand beschlossen die Kuratoren einfach, diese Spuren Hollywoods zu konservieren.

Der Traum vom Fliegen



Mit dem Micro-Roadster Dixie, der sich in einer weiteren Halle an die großartigen 328-Vorkriegsrennwagen zu rücken scheint, begann 1929 BMWs eigentliche Karriere als Automobilhersteller. Vorher hatte das Unternehmen Flugzeugmotoren gebaut. Aber in den über neunzig Jahren, die folgen sollten, scheint es, als wollten die Kreativen bei BMW immer wieder mit ihren Ideen abheben. Mit Hans-Joachim Stuck am Steuer flog der Über-SUV X5 Le Mans (700 PS, 700 Newtonmeter Drehmoment) in rekordverdächtigen 7.47 Minuten über die Nordschleife. Der Versuchsträger E1 von 1993 - ein Urahn des elektrischen i3 - wog derweil nicht nur unter 1.000 Kilogramm, er konnte bereits damals Energie rekuperieren.

Die Bandbreite einer ganzen Marke





Im geheimen Fundus von BMW befinden sich auch Exemplare der spektakulären Art Cars, die als Dokumente der zeitgenössischen Kunst hier auf ihren nächsten Einsatz oder eine vorsichtige Restauration warten. Oder die pfiffigen Mini-Modelle, welche die Handschrift von Modedesignern oder Topmodels wie Kate Moss (im Spinnennetz gefangen) tragen. Natürlich stehen hier auch seltene Cabriolets wie der 502 von 1955. Aber anders als im BMW Museum, wo die Ausstellungsmacher regelmäßig die Qual der Wahl erleben, bieten die Lagerhallen Platz genug, um beispielsweise die schiere Bandbreite allein der 3er-Reihe und ihrer Vorläufer 1600 und 2000 darzustellen. Reihe um Reihe ist gespickt mit Vertretern wie dem 2002 Turbo, der das Pech hatte, während der Ölkrise zu debütieren, und den vielen kompakten Zwei- und Viertürern, die den Grundstein zum späteren Erfolg von BMW legten.

Nachts im Museum



Man könnte natürlich Stunden damit verbringen, entlang der Entwicklungslinien der Baureihen und ihrer Varianten zu schlendern und die Innovationen von einst zu bewundern. Aber was passiert wohl, wenn das Tor sich wieder schließt und das Licht in den Hallen erlischt? Ob die geheime Garage von BMW dann zu neuem Leben erwacht?

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/der-geheimen-klassiker-garage-von-bmw>
© Classic Driver. All rights reserved.