

Pressemitteilung 4/16

100 Jahre BMW bei Classic Trader

Berlin, 01.03.2016 - Am 7. März feiert BMW das 100. Firmenjubiläum. Bei Classic Trader, Deutschlands größtem Marktplatz für Young- und Oldtimer, gibt es aktuell eine Reihe legendärer Modelle aus der BMW-Vergangenheit um gebührend mitzufeiern.

Für den BMW-Konzern markiert der 7. März 1916 den Urknall der Unternehmenshistorie. An diesem Tag meldet Gustav Otto, Sohn des Viertakt-Erfinders Nikolaus August Otto, in München die „Gustav-Otto-Flugzeugwerke“ zur Eintragung in das Handelsregister an. Nach dem Ende des 1. Weltkriegs steht das junge Unternehmen jedoch kurz vor dem Aus: der Versailler Vertrag untersagt Deutschland die Herstellung von Flugmotoren und Flugzeugen für die Dauer von fünf Jahren. So baut das inzwischen in Bayerische Motorenwerke, kurz BMW, umfirmierte Unternehmen ab 1923 Motorräder und ab 1929 auch Autos. 1932 kommt mit dem BMW 3/20 PS die erste BMW-eigene Autokonstruktion und somit der erste „echte“ BMW auf die Straßen und bildet die Keimzelle für eine Reihe glanzvoller aber auch liebenswerter Autos, mit betörenden Karosserien und technischen Besonderheiten. Und jedes dieser Modelle vermittelt auf seine ganz eigene Weise „Freude am Fahren“.

Um an den zahlreichen Jubiläums- und Gedenkveranstaltungen zur Feier des 100. Geburtstags der Marke stilecht teilnehmen zu können, benötigen BMW-Fans natürlich das passende Fahrzeug. Auf Classic Trader (www.classic-trader.com) findet sich mit über 230 Inseraten ein breites Angebot von BMW Automobilen und Motorrädern aus allen Epochen der Unternehmensgeschichte.

BMW 3/15 PS DA2 (1929) www.classic-trader.com/ad/31452

Mit einer Erstzulassung im April 1929 gehört dieses Fahrzeug fraglos zu den ersten Automobilen mit dem Markennamen BMW überhaupt. Der 750 cm³ Motor leistet 15 PS und beschleunigt das in rot lackierte Fahrzeug mit dem schwarzen Lederinterieur auch unter günstigen Bedingungen nicht bis auf 100 km/h – denn seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 75 km/h. Der BMW 3/15 PS wurde zwischen März 1929 und Februar 1932 insgesamt 12.318 mal gebaut.

BMW 327 (1937) www.classic-trader.com/ad/34255

Mit den komfortablen Zweitürern der Baureihe 327 wendet sich BMW ab 1937 der wohlhabenden Oberschicht zu. Die zeitgemäß in Stromlinienform ausgelegte Karosserien aller 1606 Cabriolets und 265 Coupés wurden beim Berliner Karosseriebauer Ambi-Budd gefertigt. Für standesgemäßen Vortrieb sorgt ein Sechszylinder Reihenmotor mit 2,0 Liter Hubraum und 55 PS Leistung, der den BMW 327 bis zu 125 km/h schnell macht. In der ab 1938 angebotenen Version 327/28 mit immerhin 80 PS lag die Höchstgeschwindigkeit gar bei 140 km/h.

BMW 328 (1938) www.classic-trader.com/ad/35954

Wie im BMW 327/28 leistet der Sechszylinder Reihenmotor auch in dem kernigen Roadster BMW 328 stramme 80 PS. Dank der kleineren Stirnfläche des nur 1,55 Meter breiten und 3,90 Meter langen Sportwagens schafft der BMW 328 jedoch eine Höchstgeschwindigkeit



CLASSIC TRADER

DRIVEN BY DESIRE.

von 150 km/h. Auch die beiden Lederriemen auf der Motorhaube und die Zentralverschlüsse der Räder weisen den BMW 328 als Sportwagen aus. Dem entsprechend verlangt der Roadster auch seinem Piloten gehobene Beweglichkeit ab, denn trotz weit öffnender Türen muss der Fahrer sich um das große Lenkrad herum winden um die Sitze zu erreichen. Ein Akt, der bei geschlossenem Verdeck noch anspruchsvoller wird. Dennoch: Der BMW 328 ist die Ikone unter den Vorkriegs-BMW. Die mit ihm erzielten Erfolge im Motorsport gepaart mit der auch nach heutigen Maßstäben guten Fahrbarkeit, machen ihn zu einem begehrten Klassiker. Dem entsprechend werden die Preise in den nächsten Jahren weiter steigen.

BMW R61 (1939) www.classic-trader.com/ad/27326

Zwischen 1938 und 1941 gebaut, verfügt auch dieses Modell über den charakteristischen Zweizylinder Boxer-Viertaktmotor sowie ein fußgeschaltetes Vierganggetriebe. Sehr fortschrittlich hat BMW den gesamten Antriebsstrang gegen Verschmutzung und Feuchtigkeit gekapselt. Der Antrieb erfolgt über einen ebenfalls wartungsarmen Kardantrieb.

BMW R67 (1951) www.classic-trader.com/ad/22924

Die BMW R67 ist ein seitenwagentaugliches Zweizylinder-Motorrad mit 600 cm³ Hubraum und 26 PS Leistung. Zusammen mit dem 500-cm³-Parallelmodell BMW R 51/3 war sie bei ihrem Erscheinen im Februar 1951 die erste wesentliche BMW-Motorrad-Neuentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg. Zum typischen Erscheinungsbild der R 67 gehören die sogenannten „Fischschwanz“-Auspufftöpfe, die aber im Rahmen der Modellpflege im Baujahr 1954 verschwanden.

BMW Isetta (1956) www.classic-trader.com/ad/34932

Offiziell wurde die Isetta als „Rollermobil“ eingestuft und von BMW als „Motorcoupé“ bezeichnet. Im Volksmund wurde sie jedoch liebevoll als „Knutschkugel“ oder – wegen ihrer eigentümlichen Tür vorne – als „Adventsauto“ (Macht hoch die Tür ...) titeliert. In jedem Fall prägte die Isetta die Mobilität im Deutschland der Nachkriegszeit und ist bis heute eines der liebenswertesten Autos überhaupt. Mit ihrer ausgeprägten Raumökonomie diente sie zu dem als konzeptionelles Vorbild für Smart und Toyota IQ.

BMW 501 V8 (1954) www.classic-trader.com/ad/32994

Mit der Baureihe 501 setzte BMW einen Kontrapunkt zum Mercedes 300. Den Sechszylinder des Mercedes setzt der BMW gar einen V8 entgegen. Auf Grund seiner ausladenden Karosserie mit der geschwungenen Linienführung erhält der BMW 501 schnell den Spitznamen „Barockengel“. Mit einem Preis von über 15.000 DM in den 1950er Jahren ein Fall für die Oberschicht, starten die Preise heute bei rund 5.000 Euro für ein Restaurierungsobjekt, gute Exemplare kosten 50.000 Euro und mehr.

BMW 507 (1959) www.classic-trader.com/ad/20122

Als der BMW 507 im Jahr 1956 auf dem Markt kam, lag sein Preis auf dem Niveau des Mercedes 300 SL Flügeltürer. In den letzten Jahren haben sich die Preise für den betörend schönen V8-Roadster allerdings deutlich von seinem Pendant aus Stuttgart nach oben abgesetzt. Kein Wunder: Zwischen 1956 und 1959 wurden nur 254 BMW 507 gebaut – während vom Mercedes 300 SL immerhin 3258 Coupés und Roadster entstanden.

BMW 2000 (1967) www.classic-trader.com/ad/34442

Mit der als „Neue Klasse“ bezeichneten Baureihe fuhr BMW ab 1962 aus der Krise. Nach der vereitelten Übernahme durch Daimler-Benz hatte der neu eingestiegene



CLASSIC TRADER

DRIVEN BY DESIRE.

Hauptaktionär Herbert Quandt das Unternehmen mit frischem Kapital versorgt, das in die Entwicklung neuer Modelle investiert wurde. Die „Neue Klasse“ legt dabei den Grundstein für die sportliche Ausrichtung der Marke und den späteren Slogan „Freude am Fahren“.

BMW 75/5 (1970) www.classic-trader.com/ad/27737

Nachdem der Absatz der veralteten Schwingenmodelle fast zum Erliegen gekommen war reagierte BMW und brachte mit der R 75/5 ein vollständig neu entwickeltes Motorrad. Der Rahmen war den Norton-Federbettrahmen nachempfunden. Auch die Motoren waren Neukonstruktionen mit einer gleitgelagerten Kurbelwelle anstelle der Rollenlagerung der Vorgänger. Die R 75/5 war mit knapp 180 km/h eines der schnellsten Serienmotorräder der damaligen Zeit. Mit vergleichsweise geringer spezifischer Leistung waren sie auf Durchzug und Langlebigkeit ausgerichtet.

BMW 3,0 CSI (1971) www.classic-trader.com/ad/15973

Zwischen Dezember 1968 und Dezember 1975 entstehen insgesamt 30.546 Exemplare des Coupé der Baureihe E9. Die Fertigung hatte Karmann in Rheine übernommen. Mit Sechszylinder Reihenmotoren mit Hubräumen von 2,5 bis 3,2 Liter und einer Leistungsspanne von 150 PS bis 206 PS zählten die eleganten Coupés zu den schnellen im Land. Ab 1971 setzte BMW sein Spitzenmodell auch im Motorsport ein, wo zahlreiche Erfolge den BMW 3.0 CSL zu einem der erfolgreichsten Renntourenwagen machten. Nach Jahren der Missachtung hat sich die Baureihe E9 inzwischen zu einem gesuchten Klassiker entwickelt. Dem entsprechend steigen die Preise seit einigen Jahren wieder. Heute sind in Deutschland noch rund 1.200 Coupés der Baureihe E9 zugelassen.

BMW 2002 turbo (1974) www.classic-trader.com/ad/9423

Der mit dem Entwicklungscode E20 versehene BMW 2002 turbo verfügt über 170 PS und ist bis zu 212 km/h schnell. Der Ur-Vater der M3-Idee ist das erste in Serie hergestellte deutsche Auto mit Abgasturbolader – noch vor dem Porsche turbo. Allerdings fiel sein Marktstart im Herbst 1973 mit der ersten Ölkrise zusammen. Statt hoher Leistung, war nun der Verbrauch das zentrale Kriterium. Zurückhaltung und Verzicht wurden zur gesellschaftlichen Maxime. Da half es überhaupt nicht, dass der 2002 turbo seine Modellbezeichnung in Spiegelschrift auf dem Frontspoiler trägt. So wurden von dem ausschließlich Polaris-metallic (silber) und Chamonix (weiß) erhältlichen Modell zwischen September 1973 und November 1974 nur 1.672 Fahrzeuge hergestellt. Unter Berücksichtigung der Inflation entspricht der Listenpreis bei Produktionsende 1974 von 20.780 DM heute einem Betrag von 29.900 Euro.

BMW M1 (1979) www.classic-trader.com/ad/38937

Entwickelt in Kooperation mit Lamborghini, verlagerte BMW die Produktion rasch nach Marktstart zu Baur in Stuttgart. Der 3,5-Liter Sechszylinder Reihenmotor verfügt über Vierventil-Technik, leistet 277 PS und ist als Mittelmotor längs zur Fahrtrichtung eingebaut. Eine Konfiguration, die bis dahin ausschließlich italienischen Hochleistungssportwagen vorbehalten zu sein schien. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h war der BMW M1 zu seiner Zeit das schnellste Serienauto eines deutschen Herstellers. Trotzdem war der BMW M1 kein Erfolg: innerhalb von drei Jahren wurden lediglich 460 Exemplare gebaut. Die letzten Fahrzeuge wurden gar 15 Prozent unter dem Listenpreis von 115.000 DM in den Markt gedrückt.

Über Classic Trader

Unter www.classic-trader.com betreibt die Classic Trader GmbH aus Berlin den ersten internationalen Marktplatz für den An- und Verkauf von klassischen Fahrzeugen im Internet. Classic



CLASSIC TRADER

DRIVEN BY DESIRE.

Trader hat sich nach wenigen Monaten als Deutscher Marktführer unter den spezialisierten Handelsplattformen etabliert. Derzeit bildet Classic Trader ein Handelsvolumen von mehr als 400 Millionen Euro ab. Kaufinteressenten können über Classic Trader direkt einen Zustandsbericht, den weltweiten Transport, Versicherungsleistungen und Wertgutachten beauftragen. In naher Zukunft wird Classic Trader sein Angebot auch für Käufer und Verkäufer klassischer Nutzfahrzeuge, Traktoren, Flugzeuge und Boote öffnen.

Pressekontakt:

Malte Dringenberg

Leiter Corporate Communications

Telefon: +49 (0) 30 / 437 751 918

Telefax: +49 (0) 30 / 437 751 910

Mobil: +49 (0) 176 / 990 224 24

E-Mail: dringenberg@classic-trader.com

www.classic-trader.com

Ergänzendes Bildmaterial steht für Sie unter <http://www.classic-trader.com/de/presse> im Downloadbereich zur Verfügung.