

# 90 Jahre BMW-Roadster

## ALLE LEGENDEN



Just 4/2  
**Der Roadster,  
der nie kam**



3/15



Z1

Z3

Z8

Z4



328

# FREUDE AM FAHRT



Optimismus in seiner schönsten Form: Mitten in der dicksten Wirtschaftskrise, die dieses Land und die westliche Welt je erschütterte, erweiterten die seit kaum mehr als einem Jahr auch mit dem Automobilbau beschäftigten Bayerischen Motoren-Werke, ihr Modellangebot um einen winzig kleinen Roadster. Als hätten damals viele Menschen Zeit und Geld für Sportwettfahrten gehabt, denn dafür war der BMW 3/15 DA3 Sport Roadster Typ Wartburg gedacht. Das Wägelchen besaß weder Türen noch Seitenfenster, nur eine dünne Zeltbahn als Verdeck, und wenn man die Frontscheibe nach vorn umklappte, war es lediglich einen Meter

hoch. „Leichtbau durch Weglassen“ lautete die Devise, und sie war wirksam: Nicht mehr als 400 Kilogramm brachte der Urahn aller modernen BMW Roadster auf die Waage. Der Name „Typ Wartburg“ entsprang dem Eisenacher Lokalpatriotismus, denn im dortigen Werk wurde die Aluminiumkarosserie des nur 3,15 Meter langen und 1,15 Meter schmalen Roadsters hergestellt. Er besaß einen 750-Kubik-Vierzylindermotor mit einem Ansaugrohr aus Kupfer, einer leicht erhöhten Verdichtung und einem Doppelrohrauspuff. So ausgestattet leistete der Motor 18 PS, drei PS oder 20 Prozent mehr als die Basisversion für die in Berlin bei Ambi Budd produzierte BMW Dixi 3/15 Limousine.

Im Grunde war dieser erste BMW eine Art „angeheiratetes“ Familienmitglied, denn die technische Basis gehörte zur Mitgift der Eisenacher Dixi-Werke, als diese samt ihres Modellprogramms Ende 1928 von BMW übernommen wurden. Der zur Gothaer Waggonfabrik gehörende Thüringer Traditionsbetrieb hatte nach missglückten Fusionen mit anderen strauchelnden Automobilmarken eine letzte Chance bekommen, als es dem Management gelang, sich die Rechte für den Lizenzbau des britischen Austin Seven an Land zu ziehen. BMW übernahm das Dixi-Programm, dazu aber auch die cleveren Modifikationen des französischen Lizenznehmers Lucien Rosengart, und so entstand

Von allen großen Traditionsmarken hielt keine dem sperrangelweit offenen Zweisitzer so fest die Treue wie BMW. 90 Jahre Roadster-Erfahrung im Zeitraffer

# WIND



1929 der BMW 3/15. Im April 1930 kam der formal dem 1929er Austin Seven Ulster nachempfundene „Typ Wartburg“ in den Handel. Er kostete 3100 Reichsmark – 600 Mark mehr als die Ganzstahl-Limousine. Bis 1931 wurden nur 150 Exemplare verkauft, aber der Anfang war gemacht, die Sportfahrer ahnten, dass sie BMW künftig im Blick behalten müssten.

Als die Wirtschaftskrise abflaute, erfolgte der zweite Anlauf, diesmal schon mit einer Eigenkonstruktion und ohne den Schräglstrich im Typennamen, dem BMW 315. Er war ein deutlich stattlicheres Modell, länger, geräumiger, eleganter und mit einem markanten Konstruktionsmerkmal versehen, das bis

heute zu den BMW-Spezialitäten zählt: ein Reihensechszylinder, zunächst mit 1,5 Liter Hubraum. Ab 1935 wurde er aufgeböhrt und mit etwas längerem Kolbenhub auf 1,9 Liter gehoben. Das Modell hieß 319, war als Roadster mit drei Solex-Horizontalvergäsern bestückt und zählte mit 55 PS und 120 km/h Spitze zu den Schnellen im Lande.

BMW hatte sich bei Sportmotorrädern längst einen Platz in der ersten Liga erkämpft. Nun sollten auch die Sportwagen diesen Weg einschlagen, und schon die nächste Ausbaustufe wurde ein ganz großer Wurf: 1936 feierte der BMW 328 wie aus dem Nichts beim Eifelrennen auf dem Nürburgring einen Klassensieg. Ab Februar 1937 konnte die

sportbegeisterte Kundschaft selbst erleben, was diesen auf Wunsch in formal sehr gelungenen Coupé- und Cabriolet-Aufbauten renommierte Karosseriewerke erhältlichem BMW so begehrenswert machte. Mit dem >

Zwei Produktionsexperten als **Paten** des ersten BMW: **Herbert Austin** und **Lucien Rosengart**

3/15

Der erste BMW-Roadster kam aus Eisenach, sein Vorbild aus England: Es war der Austin Seven Ulster



auf minimalen Reisekomfort bei optimalem Leistungsgewicht reduzierten 328 Roadster hatte BMW dazu eine Fahrmachine reinsten Wassers geschaffen – nicht so wuchtig wie die Sportwagen der Konkurrenz, aber sehr viel handlicher.

Das lag auch am stark modifizierten Sechszylinder, dem der wenig später in der BMW-Vorstudie berufene Chefingenieur Fritz Fiedler mit einer ausgesprochen trickreich konstruierten Ventilsteuerung und drei Solex-Fallstromvergäsern ohne Kompressoraufladung beeindruckende 40 PS pro Liter Hubraum entlockt hatte. Auch das Viergang-Getriebe sowie das Fahrwerk mit Zahnstangenlenkung und hydraulischen Vierradbremßen gehörten zum Besten, was Ende der Dreißiger-Jahre in Europa angeboten wurde. Der Preis von 7400 Reichsmark für den of-



Bemerkenswert Übersichtlich und fahrerorientiert: 328-Armaturen



328

6-Zyl., seilf. Nockenventile, Kettengetr., B x H: 66 x 96 mm, 1971 cm<sup>3</sup>, Verd.: 7,5: 59 kW/80 PS bei 4500/min, Viergang-Getr., Hinterradantrieb, L/B/H: 3900/1550/1400 mm, Radstand: 2400 mm, Leergew.: ca. 800 kg, 0-100 km/h: k.A., 155 km/h, Bauzeit: 1937 - 39, Stückzahl: 403, Preis: 7400 R-Mark<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Werkzeugkabin

Mit 80 PS aus nur zwei Liter Hubraum war der 328 anno 1937 ein Hochleistungswagen

328

Rennwagen-Insignien: Räder mit Zentralverschluss und Lederriemen um die Motorhaube



Wie ein typischer BMW sieht  
der Z1 nicht aus. Er ist in jeder  
Hinsicht einzigartig



Die extrabreiten  
Türschwellen zu  
überwinden, erfor-  
dert etwas Übung

Inklusive der Prototypen wurden bis 1959 nur 254 Exemplare fertiggestellt. Damals brachte er BMW an den Rand des Ruins, doch heute gilt er als wertvollstes deutsches Serienauto der Nachkriegszeit. Wer einmal das Glück hatte, diese Ikone der Markengeschichte zu fahren, kann nur begeistert sein.

#### Ein puristisches Hightech-Gerät aus ferner Zukunft – der BMW Z1

Es dauerte fast drei Jahrzehnte, bis BMW sich wieder einen Roadster zutraute, und erneut wurde es ein charismatischer Solitär.

Als 1987 der Beschluss fiel, den ursprünglich nur als Versuchsträger gedachten Z1 in Serie zu fertigen, galten Roadster als aussterbende Spezies, verhaftet in einer Welt der Nostalgie. Zwischen den damals aktuellen offenen Sportwagen wirkte der Z1 wie ein Hightech-Gerät aus der Zukunft. Mit seinen eckigen Scheinwerfern und dem nicht verchromten Nierenpaar in der Kühlermaske stach er selbst in der Frontansicht aus der BMW-Palette heraus. Sein technisches Gerüst aus Sandwich-Boden, Alu-Chassis und Kunststoffkarosserie mit versenkbaren Türen war pure Science Fiction. Noch beim Marktstart 1989 bettete er förmlich um einen Auftritt im nächsten James-Bond-Film.

Der Z1 wäre ein Jungbrunnen für 007 gewesen, auch wenn seine Spurtkraft nicht mit tödlicher Sicherheit ausreichte, um flüchtige Ganoven in Verlegenheit zu bringen. Die beeindruckendste Eigenschaft des Z1 war seine enorme Fahrstabilität – selten war ein offener Sportwagen so souverän und dabei doch so leichtfüßig und spielerisch dirigier-

#### Z1

6-Zyl., obenl. Nockenw.,  
B x H: 84,0 x 75,0 mm, 2434 cm<sup>3</sup>,  
125 kW/170 PS bei 5800/min, 222 Nm  
bei 4300/min, 5-G-Getriebe, Hinterradan-  
trieb, L/B/H: 3925/1690/1248 mm, Radstand:  
2450 mm, Leergewicht: 1250 kg,  
0-100 km/h in 7,9 s, 225 km/h, Bauzeit:  
1989 bis 1991, Stückzahl: 8000,  
Preis (1989): 85.000 Mark<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Werkstattkosten

Gesuchte Farbe: Weniger als 200  
Z1 wurden in Pur-Blau lackiert



bar wie dieser BMW. Hinzu kam die mustergültige Laufruhe seines Reihensechszylinders, dem diesbezüglich noch heute kaum ein anderer 2,5-Liter-Motor das Wasser reichen kann. Großes Kino sind die in der BMW-Welt einzigartigen versenkbaren Türen. Sie bescheren der Z1-Besatzung bei geöffnetem Verdeck Luftwirbel wie in einem Strand-Buggy und das Gefühl, buchstäblich bis zu den Hüften frei im Wind zu sitzen. Nach nur 8000 Einheiten in kaum drei Jahren Produktionszeit stellte BMW die Produktion jedoch ein und orientierte sich um. Mit dem nächsten Roadster wollten die Bayern erstmals hohe Stückzahlen erzielen: 1995 gab der Z3 sein Debüt.

#### Markenzeichen des Z3 war seine klassische Wespentaille

BMW begnügte sich zum Marktstart erstmals in seiner Geschichte bei einem offenen Sportwagen mit Vierzylindermotoren. Der Z3 sah mit seiner Wespentaille sehr gefällig aus und kostete nur halb so viel wie ein Z1. Auf kurvenreicher Strecke entschädigten die agil ansprechende Lenkung und das quirlige Kurvenverhalten für den zurückhaltenden Vorwärtsschub. Den von Fans vermissten >

#### Z3 1.9

4-Zyl., 4-Ventiler, 2 oben, Nockenw., B x H: 85,0 x 83,5 mm, 1895 cm<sup>3</sup>, 103 kW/140 PS bei 6000/min, 180 Nm bei 4300/min, 5-G-Getr., Hinterradantr., L/B/H: 4025/1692/1288 mm, Radstand: 2446 mm, Leergewicht: 1175 kg, 0-100 km/h in 9,3 s, 205 km/h, Bauzeit:

1995 bis 1999, Stückzahl: 77.965;

Preis (1996): 48.700 Mark<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Werkstattdaten



Ohne Windschott weht stets eine steife Brise durchs Z3-Cockpit



Schlechtes Cockpit mit E30-Elementen - durch die Kunstholzkonsolle veredelt

## Z3

Vor 25 Jahren noch erlaubt: Fotoshooting mit dem Z3 am Leuchtturm in Hörnum auf Sylt



# Z3 V12 PROTOTYP & M ROADSTER

In Kurven ist der mit gewaltiger Kraft gesegnete Z3 V12 kaum zu bändigen



Der V12-Prototyp rollt auf den gleichen 17-Zoll-Rädern wie der M Roadster



Der M Roadster kombiniert M3-Power und Roadster-Gefühl. Suchtgefahr inklusive

## Z3 V12-Prototyp

V12, 2-Ventiler, eine oben!

Nockenw. pro Bank, 5379 cm<sup>3</sup>, 240 kW/326 PS b. 5000/min, 490 Nm b. 3900/min, 6-Gang, Hinterradantrieb, L/B/H: 4025/1740/1266 mm, Radstand: 2459 mm, Leergewicht: 1400 kg, 0-100 km/h: 5,5 s, 263 km/h, gebaut 1999, Einzelstück, Preis: unverkäuflich<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Werkangaben

Die unbeschwernte Luftikus-Natur des Z3 verleitete die

Ingenieure der M GmbH zu technischen Kabinettstücken. 1997 pressen sie ganz ungeübt das 3,2-Liter-Triebwerk des M3 in den Zweisitzer. Der wurde dadurch in akustischer und dynamischer Hinsicht zu einer wahren Furie. Bei 321 PS, die ohne jede Barriere zwischen den vier Auspuffendrohren und den Ohren der Insassen ihre Leistungslust herausposaunten, blieb unterwegs kein Auge trocken. Allerdings stieß der zum M Roadster mutierte Z3 damit auch an die Grenzen seiner Torsionssteifigkeit: 11.732 Exemplare wurden bis 2000 verkauft. In BMW-typischer Lust am technisch Machbaren unternahmen die Techniker sogar einen noch gewagteren Versuch, die Gaudi auf die Spitze zu treiben und quetschen den V12-Zylinder aus der Siebener-Reihe unter die Motorhaube. Ergebnis: Das Getriebe passt hinein, aber den Nebenaggregaten wird die Sache zu schnell zu heiß. Zu ihrem 30-jährigen Geburtstag durfte die Auto Zeitung das Tier driften lassen, heute tritt der Z3 V12 nur noch statisch in Erscheinung.

## Z3 M Roadster

6-Zyl., 4-Ventiler, 2 oben, Nockenwellen, B x H: 86,4 x 91,0 mm 3201 cm<sup>3</sup>, 236 kW/321 PS bei 7400/min, 350 Nm bei 3250/min, 5-G.-Getr., Hinterradant., L/B/H: 4025/1740/1266 mm, Radstand: 2459 mm, Leergew.: 1350 kg, 0-100 km/h in 5,4 s, 250 km/h, Bauzeit: 1997 bis 2000, Preis (1997): 91.500 Mark<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Werkangaben



Sechszylinder schob BMW schließlich umso konsequenter nach: 1996 kam die 2,8-Liter-Version in den Handel, und als der Z3 schon auf die Zielgerade seiner Karriere einbog, spendierte ihm BMW im Jahr 2000 mit dem 231 PS starken 3.0i noch ein letztes Zuckerküchlein. Was die M GmbH derweil mit dem Z3 angestellt hatte, lesen Sie im Textkasten links.

Auf den Z3 folgte ab Herbst 2002 nahtlos und zum Marktstart nur mit Sechszylinder-Motoren der Z4 – ein Roadster wie aus dem Lehrbuch. Seine Konstruktion verzichtete auf Superlative und folgte dem klassischen BMW-Schönheitsideal: lange Motorhaube, Reihen-sechszylinder, kurzes Heck, tiefe Sitzposition, knapp geschnittene Stoffkapuze. Bei Licht betrachtet stecken im Z4 die optische Opulenz des 507, die technikverliebte Sportlichkeit des Z1 und die Hemdsärmeligkeit des Z3. Kernmodelle waren die Versionen mit 2,5 >

#### Z4 25

6-Zyl., 4-Ventiler, 2 oben!

Nockenw., B x H: 82,0 x 78,8 mm, 2495 cm<sup>3</sup>, 160 kW/218 PS b. 6500/min, 250 Nm bei 2750/min, 6-G-Getr., Hinterradantr., L/B/H: 4091/1781/1299 mm, Radstand: 2495 mm, Leergewicht: 1285 kg, 0-100 km/h in 7,0 s, 240 km/h, Bauzeit: 2002 – 08, Stückzahl tit.: 179.413; Preis (2006): 34.400 Euro<sup>1</sup>

<sup>1</sup>AZ 2007 Nr. 24 25 S

Die schlanke Linienführung mit laszivem Hüftschwung folgt ganz ungeniert dem Vorbild des 507



Das Z4-Interieur wirkt schlicht und schnörkellos – so wie es sich für einen Roadster gehört

## Z4

Als Gralshüter der Roadster-Ideale ist auch der BMW Z4 Typ E85 heute schon historisches Kulturgut.







Dies ist einer von nur 137 Z8 mit schwarzer Inneneinrichtung und rotem Außenlack



Das Design der zentral angeordneten Instrumente ist eine gelungene Reminiszenz an den 507

28

V8-Zyl., 4-Ventiler, zwei obenl. Nockenw. pro Bank, B x H: 94 x 89 mm, 4941 cm<sup>3</sup>, 294 kW/400 PS b. 6600/min, 500 Nm b. 3800/min, 6-Gang, Hinterradantrieb, L/B/H: 4400/1830/1317 mm, Radstand: 2505 mm, Leergewicht: 1585 kg, 0-100 km/h in 4,9 s, 250 km/h, Bauzeit: 2000 - 03, Stückzahl: 5703, Preis (2000): 235.000 Mark<sup>1</sup>

<sup>1</sup> AZ 10/2000

und 3,0 Liter Hubraum. Der Z4 kombiniert Vernunft und Askese mit großartiger Dynamik. Auf eng gewundenen Landstraßen macht ihm selbst der Z8 kaum etwas vor. Federleicht findet er seine Ideallinie – ein ganz selbstverständlicher Spaßmacher für den Alltag mit großem Klassikerpotenzial und einer langen Zukunft in den Händen von Roadster-Enthusiasten, die ihren Klassiker vor allem durch regelmäßige artgerechte Bewegung in Schuss halten wollen. Der einzige „Nachteil“ des BMW Z4 liegt in seiner Jugend: Selbst die frühen Modelle können erst in zwölf Jahren als das eingestuft werden, was sie heute schon sind: wahre Gralshüter der korrekten Roadster-Idee und damit historisches Kulturgut. Der Z8 brauchte auf diesen Status nie zu warten, er kam schon als Klassiker zur Welt und stellt all seine Verwandten mit Ausnahme des 507 problemlos in den Schatten. Er tritt großspurig und stimmungsgewaltig auf und bleibt dabei doch stilsicher. Er hat Kraft bis zum Umfallen und behält dennoch einen eleganten Laufstil. Er huldigt seinem Designvorbild und bewahrt trotzdem die eigene starke Persönlichkeit. Auch sein Interiuredesign zitiert den 507 und bleibt dabei dennoch ergonomisch auf der Höhe der Zeit.

## Z8

Der Z8 hat den V8 vom Typ S62 unter der Haube, wie er zeitgleich auch im M5 zum Einsatz kam



Retrodesign gelang selten überzeugender und glaubwürdiger als bei diesem Modellathleten im Maßanzug. Ein Standard-Z3 wirkt wie ein Bobbycar, wenn der Z8 neben ihm parkt. Noch größer sind die Unterschiede, sobald das Tier unter der Motorhaube aufwacht. Das Grollen dieses V8-Zylinders wirkt im Z8 ganz natürlich, er versteckt seine Muskeln nicht, er lässt sie spielen, und ihn dabei zu dirigieren, besitzt größten Unterhaltungswert.

Das fängt schon bei der Sitzposition an. Während man sich einen Z3 unter den Arm klemmt und den Z1 entert wie ein Segelboot, versinkt man lässig im Z8 wie in einem Wohnzimmeressel. Der Motor nimmt verzögerungsfrei Gas an, Lenkung, Schaltung und Bremsen arbeiten mit so trockener Präzision, dass man sich peinlich ertappt fühlt, wenn ein Schaltvorgang vertändelt oder der Scheitelpunkt der letzten Kurve nicht exakt getroffen wurde. Das Sechsgang-Getriebe wirkt übertrieben angesichts der Vehemenz, mit der ein Z8 ans Werk geht. In der gleichen Zeit, die ein Z3 benötigt, um von 60 auf 80 km/h zu spuren, katapultiert sich der Z8 von 60 auf 100 km/h. Das oft gebrauchte Wort Beschleunigungsorgie hat hier seine Berechtigung.

5703 Exemplare des Z8 wurden gebaut, darunter 555 Alpina-Versionen mit eigenem V8-Triebwerk und Automatik-Getriebe – die einzig legitime Alternative zum beeindruckendsten Roadster, den BMW in den letzten 50 Jahren vom Stapel laufen ließ. Wie der 328, der 507 und auch der Z1 blieb der Z8 ein Solitär. Aber genau das ist es letztlich, was jeden guten Roadster auszeichnet. ■

Glattes Heck ohne Spoiler, lustvoll geschwungene Flanken: ein Modellathlet



## FAZIT

Karsten Rehmann

Fast alle großen Sportwagenhersteller haben ihre eigene Roadster-Tradition, doch nur wenige pflegten sie mit so viel Enthusiasmus und Einfallsreichtum wie BMW. Ein unerschütterlicher Optimismus und der Glaube an den Wunsch der Kunden, pure Freude am Fahren zu erleben, führte BMW immer wieder auf die Roadster-Idee zurück. Dabei hielten die Münchener an der reinen Lehre vom offenen Zweisitzer mit leichtem Notverdeck fest, wie sie noch in Eisenach beim Urtyp zelebriert wurde. Die Leidenschaft der Techniker war nicht risikofrei: Mit 328 und 507 schuf Fritz Fiedler zwei der großartigsten deutschen Sportwagen aller Zeiten und riskierte dafür auf finanzieller Ebene den Ruin der Firma. Welche Variationsmöglichkeiten und Erfolgchancen im Roadster-Konzept stecken, bewies dagegen das Z-Quartett: Vom progressiven Z1 über den bodenständigen Z3 und den auf geniale Weise nostalgischen Z8 gelangte BMW zum zeitlos-kompetenten Z4. Solange in München solche Autos gebaut werden, ist uns um die Zukunft der Roadster nicht bange.





# 328

Mit dem im BMW-Werk Eisenach gebauten 328 debütierte beim Eisenrennen 1936 auf dem Nürburgring der erste reihensässige Sportwagen der Bayerischen Motoren Werke. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 101,6 km/h gewann Ernst Jakob Henne auf Anhieb die Klasse der Sportwagen bis zwei Liter Hubraum, von Februar 1937 an gab es den Wagen auch zu kaufen. Während Fahrgestell und Radaufhängungen vom BMW 319 stammten, basierte der Sechszylinder-Reihenmotor auf dem 326. Mit 66 mm Bohrung und 96 mm Hub war das wassergekühlte Ag-

## MOTOREN

# 507

Mit dem 507 präsentierte BMW 1955 auf der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt einen Roadster, der heute als absolute Ikone des Automobil-Designs gilt. Die von Designer Albrecht Graf von Goertz gestaltete Karosserie verband Eleganz und Sportlichkeit in einer auch aus heutiger Sicht bemerkenswerten Weise. Dem sportlichen Anspruch des Roadsters wurde auch der Antrieb in Form eines V8-Motors mit 90 Grad Bankwinkel gerecht. Mit 82 mm Bohrung und 76 mm Hub war er kurzhubig und damit drehzahlstark ausgelegt und schöpfte aus 3168 cm<sup>3</sup> Hubraum stolze 150 PS bei 5000 Umdrehungen pro Minute. Für den Markt



**ALS DESIGN-IKONE** schrieb der BMW 507 Automobilgeschichte



# Z3 V12

Im Jahr 2002 löste BMW ein bis dahin gut geheimes Geheimnis um einen besonderen Prototyp auf Basis des fahraktiven Roadsters Z3. Während sich die Z3-Serienfahrzeuge mit Vier- und Sechszylinder-Reihenmotoren mühelos in die Herzen der BMW-Fans gefahren hatten, bot der pfirsichfarbene lackierte Prototyp eine Antriebspower in Form des V12-Motors vom Typ M73, wie er auch in BMW 7er, 8er und im Rolls-Royce Silver Seraph zum Einsatz kam.

gregat sehr langhubig ausgelegt und leistete aus 1971 cm<sup>3</sup> Hubraum 80 PS bei 4500 Umdrehungen pro Minute. Verfügte der Motor im 50 PS starken BMW 326 noch über parallel hängende Ventile und einen Grauguss-Zylinderkopf, so schuf Chefkonstrukteur Rudolf Schleicher für den sportlichen 328 einen völlig neuen Zylinderkopf aus Aluminium und mit jetzt V-förmig hängenden Ventilen. Halbkugelförmige Brennräume, eine von 5,0 auf 7,5 gesteigerte Verdichtung und kurze Ansaugkanäle zu den drei Solex-Fallstromvergassern waren weitere Maßnahmen zur Leistungssteigerung des Sechszylinders, dessen aufwendige Ventilsteuerung über eine seitlich angeordnete Nockenwelle, senkrecht sowie waagrecht angeordnete Stoßstangen und Kipphebel erfolgte.

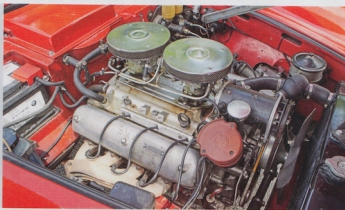


**DER LEGENDÄRE 328** war der erste reinrassige Sportwagen von BMW

# VISIER

[ TEXT Jürgen Gassehn ]

in den USA gab es zudem einen sogenannten Hochverdichtungs-motor, der es dank einer von 7,8 auf 9,0 gesteigerten Verdichtung auf 165 PS bei 5800 Touren brachte. Wie die Karosserie des 507 war das Motorgehäuse des V8 aus Aluminium gefertigt. In den Brennräumen befanden sich je zwei Ventile, die im Winkel von zwölf Grad parallel zur Motorlängsachse angeordnet waren und von einer untenliegenden Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt wurden. Die Gemischaubereitung erfolgte über zwei Zenith-Doppelvergaser des Typs 32 NDIX. Bemerkenswert war die Kraftübertragung, die von der Kupplung über eine kurze Gelenkwelle zum Getriebe erfolgte. Das ermöglichte eine weiche Motorlagerung und einen Tausch der Kupplung ohne Getriebeausbau.



**SATTE V12-POWER** gab es für den BMW Z3 nur im Prototyp



85 mm Bohrung und 78 mm errechneten sich zu 5379 cm<sup>3</sup> Hubraum. Im Verhältnis 10:1 verdichtet, servierte der mit Klopfsensoren, einer obenliegenden Nockenwelle je Zylinderreihe und je zwei Ventilen pro Brennraum ausgestattete Zwölfzylinder satte 326 PS bei 5000 Touren. Mit 490 Nm bei 3900 Umdrehungen pro Minute stand zudem mehr als genug Drehmoment bereit. Während die Zylinderköpfe aus Aluminium gefertigt waren, bestand das Zylinder-Kurbelgehäuse aus einer Alusil-Legierung aus Aluminium und Silizium, die bis dahin im Motorenbau überwiegend favorisierte Nikasil-Beschichtung ablöste. Alusil gestattete das direkte Bohren und Honen der Zylinderlauffläche – eine zusätzliche galvanische Beschichtung wie bei Nikasil war nicht notwendig.