

BMW Motorsport – Die Geschichte.

Sportlichkeit ist Programm.

BMW sammelte Motorsport-Erfolge mit Motorrädern, Tourenwagen und Sportwagen, bei Wüstenrallyes, in der Formel 2 und in der Formel 1. Innovative Technik für sportliche Wettbewerbe und Rekordjagden gehören seit den frühen Tagen des Unternehmens zu seinem Selbstverständnis.

Deshalb schreibt die Firmenchronik auch ein Stück Motorsport-Geschichte.

Meilensteine von Mille Miglia bis M1.

Nach immer neuen Weltrekorden und Meistertiteln mit Flugmotoren und Motorrädern setzte sich bei BMW auch der Automobilsport durch. Als einer der ersten internationalen Tourenwagenerfolge ist ein Doppelsieg bei dem legendären italienischen Straßenrennen Mille Miglia (tausend Meilen) mit dem BMW 328 anno 1940 verbrieft.

Im Deutschland der Nachkriegszeit stand der Tourenwagensport zunächst im Hintergrund, in diesen Jahren wurde der Motorrad- und Rekordfahrer Schorsch Meier auf BMW Boxer zum Volkshelden.

Der nächste große Erfolg im Automobilsport gelang 1960: Hans Stuck senior, der seinerzeit bereits 60 Jahre alte „Bergkönig aus Grainau“, wurde Deutscher Meister. 1966 schaffte Hubert Hahne mit dem BMW 2000Ti als erster Fahrer eine Runde auf der Nürburgring-Nordschleife in weniger als zehn Minuten.

Im BMW 2002, mit dem Dieter Quester 1968 und '69 Tourenwagen-Europameister wurde, kam erstmals ein Turbolader zum Einsatz.

Die erfolgreichen Rennställe dieser Zeit waren Alpina, Koepchen und Schnitzer; zu ihren besten Fahrern gehörten neben Quester auch Hans-Joachim Stuck, Toine Hezemans, Ronnie Petersen, Chris Amon, Helmut Kelleners und später Niki Lauda.

In den Jahren 1973 bis 1979 wurden sechs Tourenwagen-Europameisterschaften mit dem BMW 3.0 CSL gewonnen. Mit dem BMW 320 des Schnitzer-Teams wurde Harald Ertl 1978 Deutscher Rennsportmeister.

Zur gleichen Zeit, in den Jahren 1973 bis 1982, war der BMW Vierzylinder-Motor in der Nachwuchsliga Formel 2 das Maß der Dinge. Jean-Pierre Jarier wurde 1973 Europameister, Patrick Depailler '74, Jacques Laffite '75, Bruno Giacomelli '78, Marc Surer '79 und Corrado Fabi '82. Sie alle schafften später den Sprung in die Formel 1.

1979 und '80 setzte BMW eine neue Idee im Rahmenprogramm der Formel-1-Grands-Prix um: die Procar-Serie. In dem edlen Markenpokal mit dem Straßen-Sportwagen BMW M1 traten regelmäßig junge Talente gegen die schnellsten Fünf des Formel-1-Qualifyings an.

Zu Beginn des Jahres 1981 feierte BMW einen Erfolg in einer völlig anderen Disziplin: Der Franzose Hubert Auriol gewann auf BMW die Motorradwertung der Wüstenrallye Paris-Dakar. Auriol wiederholte seinen Sieg 1983. 1984 und 1985 gewann sein Landsmann Gaston Rahier auf BMW.

Formel 1 mit schierer Power.

Am 24. April 1980 gab BMW das Engagement des Unternehmens als Motorenlieferant in der Formel 1 bekannt. Paul Rosche konstruierte aus einem Vierzylinder-Serienblock ein auf 1,5 Liter Hubraum reduziertes Vierventil-Triebwerk. Mit Spezial-Kraftstoff und Abgasturbolader – betrieben mit 2,9 bar absolut, das entspricht 1,9 bar Überdruck – leistete dieser anfangs etwa 650 PS. Am Ende der Karriere dieses Motors waren es wohl bis zu 1400 PS. Rosche: „So genau konnten wir das nicht sagen, weil unsere Prüfstände damals nur bis maximal 1280 PS anzeigten.“ Schiere Leistung war das Gebot der Stunde.

Am 23. Januar 1982 starteten Nelson Piquet und Riccardo Patrese beim Saisonauftakt in Kyalami, Südafrika, auf Brabham BMW zum ersten Einsatz aus der ersten Reihe – und schieden wegen Unfalls bzw. Ölverlusts beide rasch aus.

Am 9. Mai 1982, beim fünften Renneinsatz des neuen Motors, sammelte Piquet als Fünfter des GP Belgien die ersten WM-Punkte. Den ersten Sieg errang der Brasilianer am 13. Juni jenen Jahres im kanadischen Montreal, die erste Poleposition am 15. August beim GP Österreich in Zeltweg.

Für die F1-Weltmeisterschaft 1983 hatte Brabham-Konstrukteur Gordon Murray in bemerkenswerter Geschwindigkeit auf ein neues technisches Reglement reagiert. Brabham-Chef Bernie Ecclestone sprach vom Brabham BT 52 als „dem ersten Auto der neuen Generation“.

Zudem war die BMW Turbo-Power wiederum weiter gewachsen, und in der Tat war Piquet der Konkurrenz beim Saisonauftakt in Sao Paulo voraus.

Er gewann sein Heimrennen. In Brasilien war auch erstmals ein dritter BMW Turbo-Kunde neben Piquet und Patrese unterwegs:

Manfred Winkelhock im ATS BMW.

Weltmeister nach 630 Tagen.

Die Saison '83 wurde ein Thriller. Es dauerte zwölf Rennen und genau ein halbes Jahr, ehe Nelson Piquet wieder gewann. Doch er behielt die Nerven und sammelte fleißig Punkte. Das Team perfektionierte Murrays Idee vom „geplanten Boxenstopp“ – der Konstrukteur im Hippie-Look verstand es, aus besseren Rundenzeiten dank geringeren Tankinhalts Kapital zu schlagen. Siege erzielte Piquet noch in Monza und in Brands Hatch. Beim Finale in Kyalami reichte ihm der dritte Platz für den Weltmeistertitel. 630 Tage waren seit dem ersten Einsatz des BMW Triebwerks vergangen.

1984 wurde Piquet WM-Fünfter. Ebenfalls für Brabham waren im Laufe der Saison Manfred Winkelhock sowie die Brüder Teo und Corrado Fabi im Einsatz. Winkelhock war zunächst für ATS gefahren und hatte dort bald einen neuen Teamkollegen bekommen: Der heutige BMW Motorsport Direktor Gerhard Berger gab sein Formel-1-Debüt.

Im Folgejahr fuhr Berger an der Seite von Thierry Boutsen einen Arrows BMW, bestplatziertes BMW Pilot war erneut – und zum letzten Mal – Nelson Piquet auf Brabham BMW als WM-Achter. 1986 übernahm Berger die Rolle des Bestplatzierten mit BMW Power, der Österreicher wurde WM-Siebter.

In Mexiko hatte er in einem Benetton den letzten Sieg für den BMW Vierzylinder erzielt. Ende 1987 wurde der Bau der BMW F1-Motoren eingestellt – die Turbo-Ära in der Formel 1 war vorbei.

Parallel zur Formel 1 fuhr Berger bis einschließlich 1986 Tourenwagenrennen mit dem Schnitzer-Team auf BMW 635 CSi Coupé. 1985 gewannen sie gemeinsam das 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps (BEL), 1986 die Europameisterschaftsläufe in Misano (ITA) und Nogaro (FRA). EM-Sieger wurde in jenem Jahr sein Teamkollege, der Italiener Roberto Ravaglia.

Fahrmaschine BMW M3.

Ab 1987 war der schlanke, kernige Nachfolger des 6er Coupés am Start: der BMW M3 – eine Fahrmaschine mit 355 PS aus einem 2,5-Liter-Vierzylindermotor. Im ersten Einsatzjahr holte Ravaglia damit den Weltmeistertitel, im Folgejahr seinen zweiten Europameistertitel. 1989 gewann er die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft auf BMW M3, 1990 und '91 die italienische. Bis einschließlich 1992 erzielten BMW M3-Piloten über 1500 Einzelsiege und mehr als 50 internationale Titel.

Talentförderung im Formelsport.

Seit 1991 gibt es eine gemeinsame Talentförderung von BMW und ADAC im Formelsport. In der Nachwuchsklasse fahren schon 15-Jährige kleine Formel-Rennwagen mit BMW Motorrad-Motoren und -Getrieben. In dieser Serie lernte auch Ralf Schumacher, heutiger Pilot im BMW WilliamsF1 Team, 1993 das Formel-ABC. Von 1998 bis 2001 war die Serie in zwei Klassen eingeteilt.

Zweiliter-Tourenwagen: Die Stars der 90er.

Für eine neue, seriennähere Tourenwagenklasse – damals Klasse 2 oder Zweiliter-Klasse genannt, später Supertourenwagen oder kurz STW – baute BMW erneut einen Tourenwagen der Superlative: den BMW 320i. 1997 wurde die Rennversion des 3er BMW (E36) als erfolgreichster Tourenwagen mit dem World Cup des Automobilsport-Weltverbandes FIA ausgezeichnet.

Von 1993 bis einschließlich 1998 wurden mit dem BMW 320i 29 internationale Meistertitel gewonnen, darunter drei in Deutschland:

1994 und 1998 durch Johnny Cecotto, 1995 durch Joachim Winkelhock.

Ein ganz besonderer Sieg gelang am 14. Juni 1998: BMW hatte ein hochmodernes

Dieselmotor im BMW 320 installiert und gewann damit das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Die Sieger hießen Hans-Joachim Stuck, Christian Menzel, Marc Duez und Andreas Bovensiepen. Noch nie zuvor hatte ein Tourenwagen mit Dieselmotor den Gesamtsieg bei einem solchen 24-Stunden-Rennen errungen. Dieser Triumph war der insgesamt 16. BMW Sieg bei dem Langstreckenklassiker auf dem Nürburgring seit der Premiere im Jahr 1970. Damals hieß der Sieger auch Hans-Joachim Stuck, er fuhr einen BMW 2002Ti. Das 24-Stunden-Rennen im belgischen Spa-Francorchamps gewannen BMW Tourenwagen bis einschließlich 1998 sogar 21 Mal.

1998 schloss BMW das Kapitel Supertourenwagen gebührend ab.

Das BMW Motorsport Team Schnitzer gewann mit Johnny Cecotto erneut die STW-Krone. Fortan konzentrierte sich BMW auf ein ehrgeiziges Sportwagen-Projekt und vor allem auf die Rückkehr in die Formel 1 zur Saison 2000.

Wieder Wüstenfüchse: Dakar-Siege für BMW Motorräder.

Im Januar 1999 ließ sich der Franzose Richard Saint auf seiner BMW F 650 17 Tage lang von starker KTM-Konkurrenz von Granada nach Dakar durch die Wüste hetzen. Der damals 28-Jährige gewann mit vier Minuten und neun Sekunden Vorsprung – nach 9062 Kilometern ist das quasi ein Wimpernschlag. Ein Jahr später gelang BMW ein Vierfach-Triumph bei der Rallye Paris-Dakar-Kairo. Der Sieger hieß erneut Richard Saint auf BMW F 650 RR, Zweiter wurde Oscar Gallardo vor Jimmy Lewis und Jean Brucy.

Marathon Men – die Liebe zu Le Mans.

Am 13. Juni 1999 um 16 Uhr gelang der erste BMW Gesamtsieg bei der Königin unter den 24-Stunden-Rennen, dem Klassiker in Le Mans.

Nachdem 1995 bereits der geschlossene Sportwagen McLaren F1 GTR mit dem BMW V12-Zylinder gewonnen hatte, gelang nun mit der Weiterentwicklung dieses Motors erstmals auch der Sieg mit einem offenen Sportwagen. Der BMW Le Mans Roadster (LMR) wurde im englischen Grove in Kooperation mit WilliamsF1 gebaut – die junge Partnerschaft feierte ihren ersten Erfolg. Der Le Mans-Einsatz war auch der erste unter der gemeinsamen Zuständigkeit der BMW Motorsport Direktoren Gerhard Berger und Mario Theissen. Das Einsatzteam rekrutierte sich aus Mitarbeitern von BMW, WilliamsF1 und Schnitzer. Alle zusammen arbeiteten unter der Regie von Charly Lamm.

Die Sieger Joachim Winkelhock (DEU), Pierluigi Martini (ITA) und Yannick Dalmas (FRA) legten mit dem BMW V12 LMR 366 Runden à 13,6 Kilometer zurück. In der BMW Box wurde gemeinsam gefeiert, aber auch einander getröstet: Der zweite BMW V12 LMR mit Tom Kristensen (DNK), JJ Lehto (FIN) und Jörg Müller (DEU) war als souveräner Spitzenreiter kurz vor zwölf Uhr am Sonntag nach einem Unfall ausgefallen – eine lockere Schraube war die Ursache. Am Samstag Nachmittag um 17.29 Uhr hatte sich das Trio die Führung erkämpft und über 18 Stunden lang gehalten. Neun Stunden lang, ab kurz nach drei Uhr in der Nacht, hatte BMW eines der stärksten Starterfelder in der Le Mans-Geschichte sogar mit einer Doppelführung dominiert.

Der BMW Sportwagen mit dem 580 PS starken Sechsliter-V12-Motor bewies sich auch in Amerika als Erfolgsmaschine: Schon im März '99 hatten Kristensen/Lehto/Müller das Zwölf-Stunden-Rennen von Sebring in Florida (USA) gewonnen, nach dem Triumph in Le Mans folgten noch drei weitere Siege in der American Le Mans Series (ALMS) – einer neuen Serie, in der nach dem gleichen Technik-Reglement wie in Le Mans gefahren wurde.

In der ALMS gelangen Lehto und Müller auch 2000 noch zwei Siege mit dem 99er BMW Sportwagen gegen die Konkurrenz der neuen Modelle. Das Duo gewann in Charlotte (USA) und Silverstone (GBR).

Vorbereitung auf das Formel-1-Comeback.

Am 8. September 1997 gab BMW auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt den Vorstandsbeschluss bekannt, nach zwölf Jahren Pause zur Saison 2000 mit WilliamsF1 in die Formel 1 zurückzukehren.

Paul Rosche konstruierte den BMW V10-Zylinder und betreute den Bau der neuen Motorenfabrik in München, in unmittelbarer Nähe des BMW Forschungs- und Innovationszentrums FIZ.

Zum 1. Oktober 1998 nahm Gerhard Berger seine Tätigkeit als BMW Motorsport Direktor auf. Im April 1999 wurde der Techniker Dr. Mario Theissen zum zweiten BMW Motorsport Direktor berufen.

Im Dezember 1998 verpflichtete BMW Jörg Müller als Formel-1-Testfahrer.

Bis zum Sommer 1999 wurde das Team auf fast 200 Mitarbeiter ausgebaut. Paul Rosche arbeitete seinen Nachfolger Dr. Werner Laurenz als Leiter der F1-Entwicklung ein. Rosche, der 42 Jahre lang bei BMW erfolgreiche Rennmotoren konstruierte, war am 1. April 65 Jahre alt geworden und ging Ende 1999 in den Ruhestand.

Ab dem 27. April 1999 um 9.26 Uhr testete BMW den Formel-1-Motor im Fahrbetrieb, zunächst auf dem firmeneigenen Versuchsgelände in Miramas (FRA). Als Testträger diente ein von WilliamsF1 übernommenes 98er Chassis, pilotiert von Jörg Müller. Mit der Aufnahme der offiziellen FIA-Testfahrten am 1. Dezember 1999 in Jerez begann die Geschichte des BMW WilliamsF1 Teams.

Ab 2000 in der Formel 1: Spurt aus dem Stand.

Das BMW Formel-1-Comeback begann mit einem Rekord: Ralf Schumacher (DEU) kam am 12. März 2000 in Australien beim ersten Grand Prix des BMW WilliamsF1 Teams als Dritter ins Ziel und sorgte damit für den erfolgreichsten Formel-1-Einstieg eines Motorenherstellers seit 1967.

Eine relativ hohe Zuverlässigkeit und unermüdliche Weiterentwicklung prägten die Saison.

Schumacher und Jenson Button (GBR) platzierten sich 14 Mal in den Punkterängen. Am Ende der Debütsaison belegte das Team Rang drei in der WM der Konstrukteure. 36 WM-Punkte waren die Ausbeute.

2001 etablierte sich das BMW WilliamsF1 Team schon als drittes Top-Team. Mit vier souveränen Siegen und vier Polepositions hatte niemand gerechnet. Schumacher und sein neuer Teamkollege Juan Pablo Montoya (COL) erzielten insgesamt neun Podiumsplätze.

2002 rückte das BMW WilliamsF1 Team zur zweiten Kraft hinter dem dominanten Ferrari-Team auf. In Malaysia feierten Ralf Schumacher und Montoya den ersten Formel-1-Doppelsieg in der BMW Historie.

Der Deutsche erzielte außerdem noch einen zweiten und vier dritte Plätze. Montoya stand insgesamt sieben Mal auf dem Podium und eroberte exakt so viele Polepositions, zur Saisonmitte sogar fünf in Folge.

2001 mit dem BMW M3 GTR in Amerika zum Titel.

In der Saison 2001 wechselte BMW in der ALMS von der Prototypenklasse in die GT-Klasse – mit einer ultimativen Fahrmaschine, dem neuen BMW M3 GTR. Unter der Regie von Charly Lamm siegte das bullige Coupé in allen Disziplinen: BMW Werksfahrer Jörg Müller gewann die Fahrermeisterschaft, BMW Motorsport siegte im Teamklassement, und BMW wurde Markenmeister im wichtigsten Auslandsmarkt des Unternehmens.

2002 Zweiter in der Tourenwagen-EM.

Nachdem Peter Kox (NLD) im Jahr 2001 mit einem seriennahen BMW 320i den insgesamt 17. Tourenwagen-Europameistertitel für BMW erobert hatte, bildete die European Touring Car Championship (ETCC) 2002 eine Säule des internationalen BMW Motorsports. Allerdings nicht als klassischer Werkssport, sondern als Engagement verschiedener nationaler Vertriebe, die bis zu fünf Länderteams an den Start brachten. Am besten schnitt das BMW Team Germany unter der Ägide von Schnitzer-Motorsport ab: Die BMW Werksfahrer Jörg Müller und Dirk Müller belegten die EM-Plätze zwei und vier.

In der Markenwertung wurde BMW mit großem Vorsprung Zweiter.

Formel BMW – das Maß der Dinge in der Talentförderung.

2002 debütierte der neue Formel BMW und setzte vor allem in Fragen der Sicherheitstechnik Maßstäbe in der Nachwuchsförderung. Erster Champion der neuen Formel BMW ADAC Meisterschaft wurde als 17-Jähriger der Finne Nico Rosberg. Der Sohn des früheren Formel-1-Weltmeisters Keke Rosberg setzte sich mit neun Siegen in einem Feld von 28 Teilnehmern aus neun Nationen durch. Ende der Saison 2002 wurde eine asiatische Schwesterserie der erfolgreichen Talentschmiede ins Leben gerufen.