

Sonderheft

Nachrichten für GLAS-Automobilfahrer und solche die es werden wollen · Heft 4/1966



Kein Kommentar zu Gerüchten über Zusammenarbeit BMW — Glas

München (vwd). Eine best. Zusammenarbeit zwischen BMW und Glas ist in der Tat schon im Gange. Zwischen den Automobilfabriken Glas und BMW ist ein Abkommen über eine Vertriebsgemeinschaft beider Firmen getroffen worden. Bereits am Freitag dieser Woche werden die Verkaufsleiter und Chefs der beiden Vertriebsorganisationen in München zusammenkommen, um die gemeinsame Organisation auf die Beine zu stellen.

Auch BMW werden ihre Wagenangebote bieten könnten. Auch das Kundendienstnetz werde verbessert und verdichtet. Hinsichtlich der Entwicklungen neuer Modelle beabsichtigt man, die Programme beider Firmen aufeinander abzustimmen.

Partnerschaft BMW — Glas?

Zwischen der Bayerischen Motoren Werke AG (BMW) in München und der Hans Glas Werke AG in Dingolfing, die nach dem Bruch der Verhandlungen zwischen den beiden Firmen auftauchten, sagten beide Geschäftsführer, diese Gerüchte seien von Anfang an völlig aus der Luft gegriffen.

„Verlobung“ BMW mit Glas

Die Bayerische Motoren Werke AG und die Hans Glas Werke AG haben sich im Gegenseitigen verlobt, so wird betont. Beide Firmen überlegen sich im Augenblick, wie aus München eine Partnerschaft zwischen den beiden Firmen entstehen könnte. Die Gespräche über eine mögliche Realisierung der Partnerschaft werden in der nächsten Zeit problematisch werden.

GLAS

Glas und BMW bilden Vertriebsgemeinschaft

Absatzbelebung erwartet — Kundendienstnetz soll verdichtet werden

Zwischen den Automobilfabriken Glas und BMW ist ein Abkommen über eine Vertriebsgemeinschaft beider Firmen getroffen worden. Bereits am Freitag dieser Woche werden die Verkaufsleiter und Chefs der beiden Vertriebsorganisationen in München zusammenkommen, um die gemeinsame Organisation auf die Beine zu stellen.

Auch BMW werden ihre Wagenangebote bieten könnten. Auch das Kundendienstnetz werde verbessert und verdichtet. Hinsichtlich der Entwicklungen neuer Modelle beabsichtigt man, die Programme beider Firmen aufeinander abzustimmen.

Partnerschaft BMW — Glas?

Zwischen der Bayerischen Motoren Werke AG (BMW) in München und der Hans Glas Werke AG in Dingolfing, die nach dem Bruch der Verhandlungen zwischen den beiden Firmen auftauchten, sagten beide Geschäftsführer, diese Gerüchte seien von Anfang an völlig aus der Luft gegriffen.

„Verlobung“ BMW mit Glas

Die Bayerische Motoren Werke AG und die Hans Glas Werke AG haben sich im Gegenseitigen verlobt, so wird betont. Beide Firmen überlegen sich im Augenblick, wie aus München eine Partnerschaft zwischen den beiden Firmen entstehen könnte. Die Gespräche über eine mögliche Realisierung der Partnerschaft werden in der nächsten Zeit problematisch werden.

GLAS

So kam GLAS zu BMW

Warnung!



Schwache Batterien überleben kalte Wintertage nicht.

Darum sollten Sie Ihre Batterie prüfen lassen.
Heute noch.

Wenn nötig, eine neue rein. Eine Bosch Batterie. Die ist
beim Starten Ihre erste Kraft und bringt Sie sicher durch
den langen, kalten Winter.



BOSCH

Bosch Batterie — immer mit Start-Reserve

Die bayerische Automobilgeschichte ist um ein großes Ereignis reicher geworden. Die Unterschriften wurden unter einen Vertrag gesetzt, wonach die Glas-Automobilwerke Dingolfing Bestandteil der Bayerischen Motoren Werke München geworden sind. Eine Konzentration fand statt, die Bayern endgültig zu einem bedeutenden Automobil-Zentrum macht.

In nüchternen Worten liest sich das so:

„Die seit längerem geführten Verhandlungen zwischen den Geschäftsleitungen der BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG sowie der HANS GLAS GMBH und deren Gesellschaften sind nunmehr zum Abschluß gekommen.

Die BMW AG erwirbt die Geschäftsanteile der HANS GLAS GMBH von den bisherigen Inhabern, der Familie Glas. Die Beteiligten sind sich über die Einzelheiten der zwischen ihnen abzuschließenden Verträge einig; die notarielle Beurkundung wird in den nächsten Tagen erfolgen.

Das Bayerische Kabinett hat dem Antrag auf Gewährung einer Staatsbürgschaft für einen direkt von der Hans Glas GmbH aufzunehmenden Kredit von DM 50 Mill. zugestimmt.

Die Zusammenarbeit mit BMW sowie die insgesamt der Hans Glas GmbH zufließenden Beträge dienen ihrer Konsolidierung, der Durchführung von Rationalisierungs-Maßnahmen und dem weiteren Ausbau ihrer Fertigung.

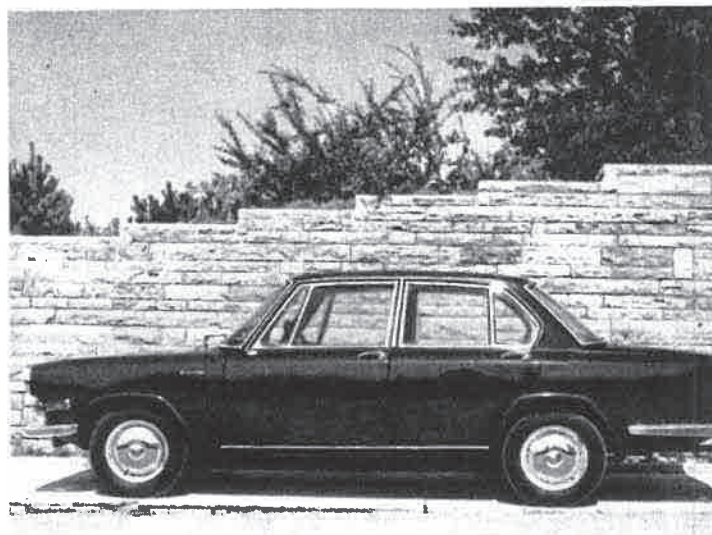
Die Hans Glas GmbH wird auch weiterhin von ihren bisherigen Geschäftsführern, den Herren Anderl Glas und Karl Dompert, geleitet werden. Herr Hans Glas wird der Geschäftsführung beratend zur Seite stehen.

Die im September gegründete Vertriebsgemeinschaft wird im In- und Ausland fortgesetzt.

Die Produktionsprogramme beider Gesellschaften werden unverändert weitergeführt. Neue Modelle werden sowohl bei BMW als auch bei GLAS erst im Rahmen des marktüblichen Turnus herausgebracht werden.“



GLAS 2600 V8 — 150 PS — 200 km/h



GLAS 1700 — 85 PS — 160 km/h
GLAS 1700 TS — 100 PS — 170 km/h

Dingolfing hat einen neuen Herrn

Viele unserer Freunde werden sich fragen

- wie es dazu kam?
- welche Folgen für Milbertshofen und Dingolfing daraus entstehen?
- welche neuen Aussichten sich jetzt für die beiden Auto-Marken BMW und GLAS ergeben?

Wollen wir noch einmal die Geschichte Dingolfings an uns vorbeiziehen lassen.

Es war im Jahre 1955, als auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Frankfurt ein gewisser Hans Glas, nur bekannt als Produzent des ersten deutschen Motor-Rollers und Besitzer einer angesehenen Landmaschinen-Fabrik im „tiefen Niederbayern“, ein vier-räderiges kantiges Automobilchen präsentierte: Das Goggomobil.

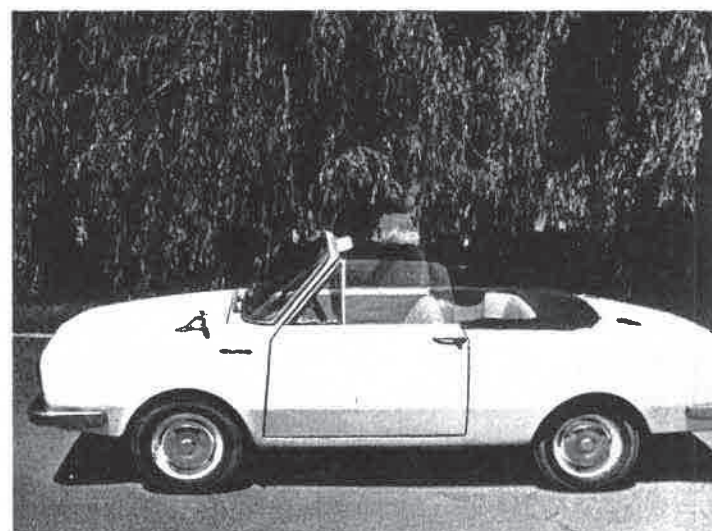
Das Ding fuhr. Und es fährt heute noch. Über 260000 Exemplare traten schon die große Reise in die große Welt an. Viele schwören darauf: Das Goggomobil ist der rationellste fahrbare Untersatz mit Dach überm Kopf, den es gibt.

Sie kennen die Story: Als Hans Glas einmal vom Münchner Oktoberfest nach Hause fuhr, es schrecklich zu regnen begann und ihm all die vielen patschnassen Rollerfahrer und Beifahrerinnen leid taten, beschloß er den Bau des „Rollers“ mit Dach.

Ist ja gar nicht so schwer, das Autobauen, wenn man die richtige Nase hat und sich richtig dahinterklemmt, sagten sich die Dingolfinger bald. Nach der „Bergziege“ Goggomobil bastelten sie einen Zweizylinder-Boxer und gaben dem Wagen den Namen „Isar“.



GLAS 1304 CL — 60 PS — 148 km/h



GLAS 1004 Cabrio — 40 PS — 130 km/h
GLAS 1304 Cabrio — 60 PS — 148 km/h



LAS 1300 GT Cabrio — 85 PS — 174 km/h
 LAS 1700 GT Cabrio — 100 PS — 186 km/h



GLAS 1300 GT — 85 PS — 174 km/h
 GLAS 1700 GT — 100 PS — 186 km/h

Auf den Isarwiesen in Dingolfing wuchs immer weniger Gras. Dafür schossen neue Werkhallen aus dem Boden.

Es kamen die Typen 1004 und 1204. Das war 1961. Wegen ihrer guten Motoren fanden sie internationale Anerkennung. Motoren-Ingenieur Leonhard Ischinger hatte den Einfall, die Nockenwelle durch einen – berühmt gewordenen – Kunststoff-Zahnriemen anzutreiben. Manche sprachen von Wundermotor. Das Prinzip wurde bei allen späteren 1300er und 1700er GLAS-Typen beibehalten.

Aber schon damals wunderte man sich in der Autofachwelt. Kann das alles gut gehen?

Wir schrieben an dieser Stelle in den GLAS-Nachrichten einmal: „Jedesmal, wenn bei GLAS am Tag der Eröffnung der IAA die Hüllen

von den Ausstellungs-Fahrzeugen gezogen werden, gibt es garantiert eine Überraschung. Man weiß das seit Jahren und man rechnet mit einer Attraktion. So war das jedesmal – so ist es auch diesmal, denn auf der 42. IAA wird der Öffentlichkeit erstmals das neue vier- bis fünf-sitzige Grand-Tourisme-Coupé GLAS 2600 V8 vorgestellt. . . .“

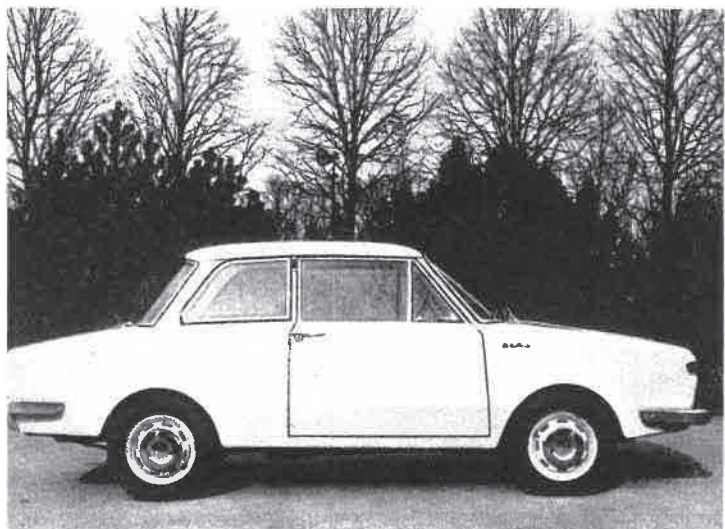
Vom Goggomobil zum Achtzylinder-Luxus-Modell! Von 13 PS bis 150 PS! Zum Preis von 3500–19000 DM! So ca. 20 verschiedene Modelle für 20 aber schon völlig verschiedene Käufer!

Vor einem Jahr etwa begannen in Dingolfing die Schwierigkeiten. Das Geld kam nicht wieder so schnell zurück, wie es in den ständig nötigen Ausbau und in die für nötig gehaltenen Programmausweitungen hineingesteckt wurde.

Geld fehlte für den Kundendienst, für die Verkaufsorganisation, für das Marketing, für . . . für . . . für . . . Für viele Dinge, die für jede Autofabrik lebenswichtig sind.

Fühler wurden ausgestreckt, um Helfer zu finden. Aber es paßte alles nicht so recht. Und so dramatisch, daß man sich jemand X-beliebigen hätte an die Brust werfen müssen, war die Lage nicht. Im vergangenen Herbst klagte Sohn Anderl Glas seinem Freund, dem Münchner BMW- und GLAS-Händler Schorsch Meier, das Leid.

So kamen BMW und GLAS zusammen. Die Tatkraft, mit der die beiden Firmen das Problem lösten, hat vielen Tausenden unserer GLAS-Freunde sicherlich manche DM, manchen Ärger und manche Enttäuschung erspart.



GLAS 1004 — 40 PS — 130 km/h
 GLAS 1304 — 60 PS — 148 km/h
 GLAS 1304 TS — 85 PS — 170 km/h



Goggomobil T 250 — 13,6 PS — 80 km/h
 Goggomobil T 400 — 18,5 PS — 100 km/h



Für Dingolfing ein historischer Tag: Mit einem lachenden und einem weinenden Auge folgt die Belegschaft den Übergabeerklärungen

Alles Gute für die Tochter

In der großen Versandhalle der GLAS-Werke versammelten sich am Donnerstag, den 10. November, morgens um 10.15 Uhr hohe Gäste und die Belegschaft. Es wurden keine langen Reden geschwungen; die Übergabe des Werks an BMW wurde mit herzlichen Worten verkündet. Nach dem bayerischen Ministerpräsident Alfons Goppel und nach dem Senior-Chef Hans Glas, hielt der neue „Familienvater“ BMW-Generaldirektor Gerhard Wilcke seine Ansprache. So begrüßte Gerhard Wilcke die Versammlung:

Ich freue mich, daß ich heute zum ersten Male zu Ihnen allen sprechen kann. Es ist gewiß ein gutes Omen, d.h. also ein gutes Vorzeichen, daß nach den ausgezeichneten Worten, die soeben unser aller verehrter Landesvater an uns gerichtet hat, nunmehr zu Ihnen der neue Familienvater spricht, der Vater der neuen großen Familie BMW und GLAS. Als solcher neuer Familienvater mache ich mich bei Ihnen bekannt und bedanke mich bei Ihnen, lieber Herr Glas, für die so freundlichen Worte, die Sie für mich bei meiner Einführung gefunden haben.

Es hat in der Presse viel gestanden darüber, daß ein Flirt, eine Verlobung oder eine Heirat zwischen unseren beiden Unternehmen stattgefunden habe. Das ist alles nicht richtig. Wir haben nicht geheiratet; BMW hat in der HANS GLAS GMBH eine neue Tochter adoptiert.

Die Tochter, die wir so gewonnen haben, ist ihren Weg bisher allein gegangen. Sie hat es nicht leicht gehabt und sie wird und muß, wenn sie nun ihren Lebensweg gemeinsam mit uns fortsetzt, eine neue und bessere Ausstattung erhalten. Eine solche Ausstattung, meine Freunde, ist heutzutage kostspielig. Das wissen wir alle, wenn wir an die Zeichen, des immer härter werdenden Konkurrenzkampfes auf dem deutschen und internationalen Automobilmarkt denken, auf dem wir wettbewerbsfähig bleiben wollen.

Es ist ja garnicht so lange her, daß wir uns bei BMW selbst mit Energie und systematischer Planung aus einer schweren Krise nach oben gearbeitet haben. Ich denke heute daran, wie schwer dieser Weg gewesen ist. Das werden Sie alle wohl verstehen. Sie werden auch wissen, daß viele Probleme in der Zukunft auf unsere neue große Familie zukommen werden.

Aus diesem Wissen heraus war es für BMW gewiß kein leichter, gewissermaßen selbstverständlicher Entschluß, nun die neue Aufgabe in Dingolfing zu übernehmen. Ihr Werk, meine Herren Glas, mit den etwa 4000 Arbeitskräften ist für uns ein einigermaßen „großer Brocken“, der verkraftet sein will. So standen wir vor einer echten unternehmerischen Entscheidung, die wir in echtem unternehmerischen Sinne positiv getroffen haben. Deshalb sind wir Ihnen, sehr verehrter Herr Ministerpräsident, und der bayerischen Staatsregierung sehr dankbar dafür, daß Sie uns durch die Gewährung der Staatsbürgerschaft für einen langfristigen Kredit von DM 50 Millionen dazu geholfen haben, auch die finanziellen Voraussetzungen für den Zusammenschluß von BMW und GLAS zu schaffen. Auf dieser Grundlage konnten wir die positive Entscheidung treffen. Wir freuen uns, daß es zwei bayerische Automobilfabriken sind, die nunmehr so eng zusammenarbeiten werden. Diese Lösung bringt neben der landsmannschaftlichen Verbundenheit durch die räumliche Nähe zwischen München und Dingolfing auch, wie wir hoffen, verwaltungstechnische und wirtschaftliche Vorteile.

So möchte ich es verstanden wissen, daß wir nunmehr die Hans Glas GmbH erworben haben. Unsere Zusammenarbeit ist mehr als ein neues Beispiel für den allgemeinen Zug zur Konzentration in der Automobilindustrie. Sie ist deshalb auch mit anderen Zusammenschlüssen der letzten Zeit nicht zu vergleichen. Hier hat nicht der größere den kleineren Fisch verschlungen. Hier ist etwas ganz anderes vor sich gegangen. Denken Sie z.B. an den Zusammenschluß von Horch, Wanderer, Audi und DKW zur Auto Union vor dem letzten Weltkrieg. So wie diese Unternehmen ihre Erzeugnisse auch weiterhin als Partner hergestellt haben, wollen wir als Partner mit Ihnen zusammenarbeiten; dazu hilft uns, daß die Wagen von BMW und GLAS schon jetzt viele gemeinsame Wesenszüge haben.

Wie in München sind auch hier in Dingolfing in den letzten Jahren durchaus eigenwillige Konstruktionen mit fortschrittlichen Merkmalen, mit hervorragenden Leistungen und betont sportlicher Note entstanden. Wir haben unsere Achtung vor solcher technischen Leistung dadurch zum Ausdruck gebracht, daß wir die Leitung der Hans Glas GmbH weiter in den bewährten Händen der Herren Anderl Glas und Karl Dompert belassen. Wir sehen auch keine Notwendigkeit, an der konstruktiven Grundlinie von GLAS zu rütteln.

Die Vorteile, die wir für beide Unternehmen aus unserem Zusammenschluß erwarten, liegen auf der Hand:

1. können wir unsere größeren finanziellen Mittel zum Ausbau und zur Rationalisierung Ihrer Anlagen in Dingolfing und anderen Werken einsetzen,
2. wird auch unser Einkauf durch die Vereinheitlichung und höheren Stückzahlen eine größere Wirtschaftlichkeit, insbesondere für die Hans Glas GmbH, ergeben,
3. sind wir bereits dabei, unser beider Händlernetz auszubauen und zu verstärken und
4. erwarten wir für den Kundendienst und für die Ersatzteilbetreuung eine Verbreiterung unserer gemeinsamen Grundlagen.

Dies sind nur Beispiele. Sie ließen sich vermehren.

Wir bei BMW haben die feste Überzeugung, und ich hoffe, Sie teilen diese Überzeugung mit uns, daß die gemeinsamen Anstrengungen uns zum Erfolg führen werden. Helfen Sie alle dazu mit. Vor den Erfolg haben die Götter den Schweiß gesetzt. Das gilt auch für uns. Wir müssen also alle mit harter Arbeit anfangen. Aber es gilt auch: wenn jeder von Ihnen dazu an seinem Platze mithilft, so wird unser Zusammenschluß auch zu einem Erfolg geführt werden können. Das wünsche ich Ihnen, meine lieben Freunde, ebenso wie uns.

1883 Gründung der „Landmaschinenfabrik GLAS“ in Pilsting an der Isar (Ndb.)

1951 Bau des ersten Goggo-Motorrollers in Dingolfing

1955 Bau des ersten Goggomobils

1958 GLAS Isar 600/700

1962 GLAS 1004

1963 GLAS 1204

**1964 GLAS 1204 TS
GLAS 1300 GT
GLAS 1700**

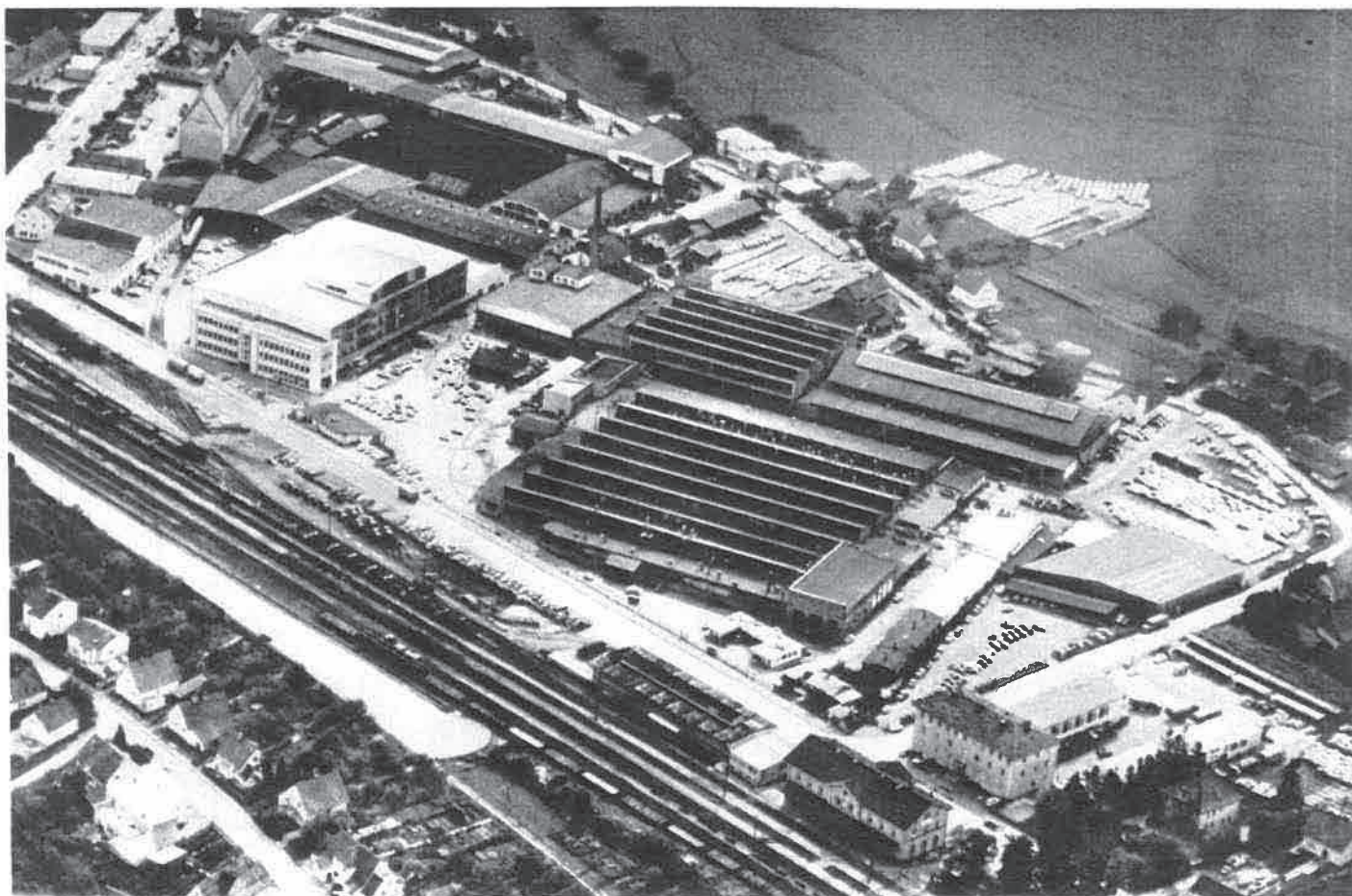
**1965 GLAS 1304
GLAS 2600 V 8**



Neben Ministerpräsident Goppel (links) Anderl und Hans Glas

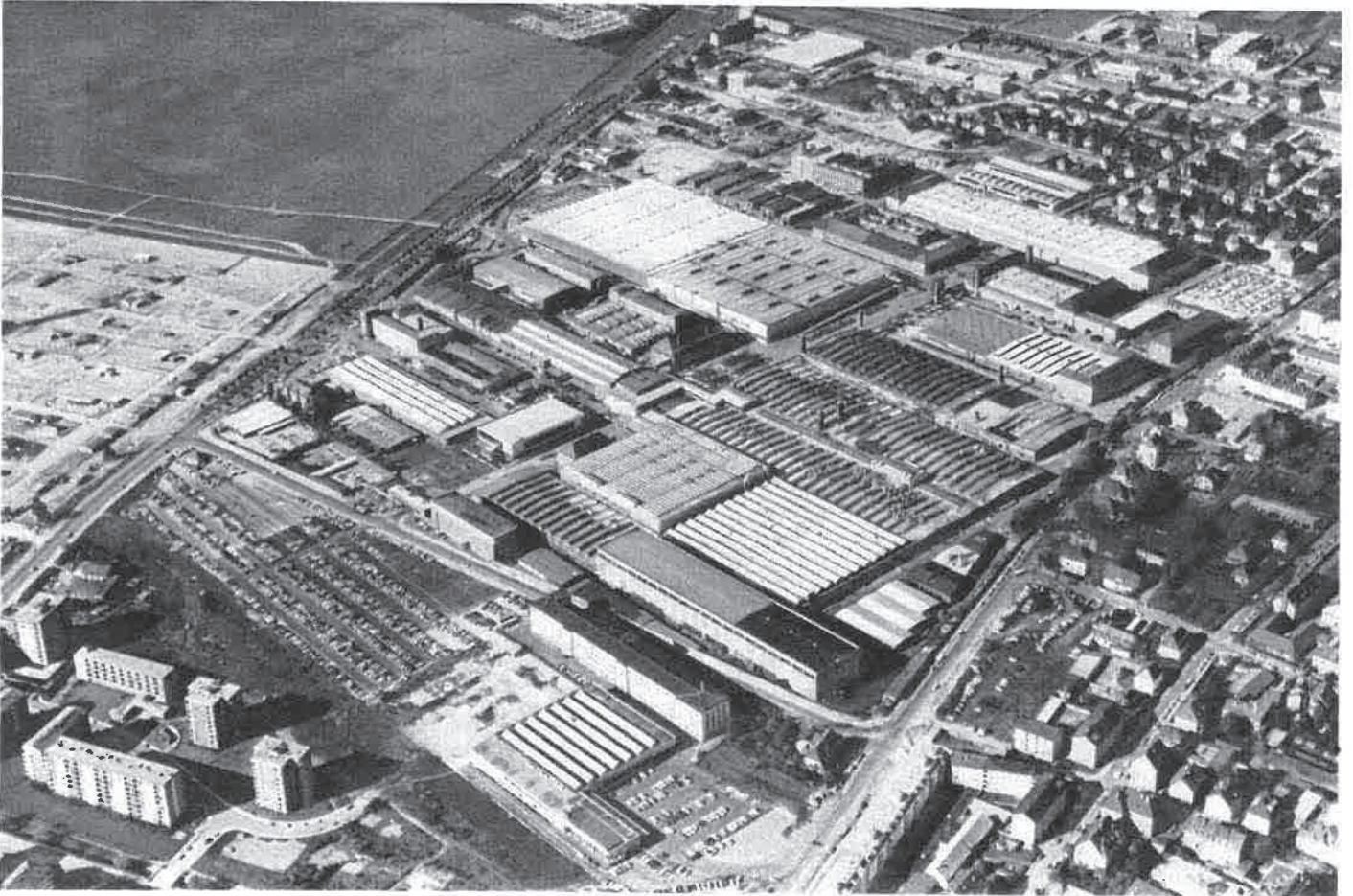


Ein Händedruck zwischen Gerhard Wilcke und Hans Glas besiegelt den Vertrag



Vereint

100 Kilometer östlich von München, in der „Kornkammer Bayerns“, wuchs in elf Jahren aus einer Landmaschinenfabrik ein Automobilwerk. In Dingolfing arbeiten über 3500 Automobilfachleute. Im Mittelpunkt die langgestreckten Fabrikationshallen. Links davon das Zentralgebäude. Dingolfing besitzt Bahnanschluß an die Linie Passau-München. Die Belegschaft von Dingolfing besteht größtenteils aus technisch interessierten Bewohnern Niederbayerns und aus nach dem Kriege zugewanderten Heimatvertriebenen. Sie gelten als hervorragende Fachleute.



(Luftbild Max Prugger, Freigabe: Reg. v. Obb. Nr. G 30/3129)

Das Werk Milbertshofen stellt das repräsentativste Industriewerk der bayerischen Hauptstadt dar. Es liegt unmittelbar neben dem Olympischen Gelände von 1972, am Fuße des im Bau befindlichen 280 m hohen Fernsehturms. Die Werkshallen sind kompakt hinter dem Zentralgebäude angeordnet. Sie wurden ähnlich wie in Dingolfing nach und nach errichtet. BMW mit seinen 12000 Mann Belegschaft verfügt über eine Reihe technischer und technologischer Einrichtungen, die mit denen der großen Automobilwerke der Welt vergleichbar sind.

Die Bayerischen Motoren Werke gaben uns für alle Freunde der GLAS-Nachrichten dieses Grußwort:

Die gemeinsamen Bestrebungen der Bayerischen Staatsregierung, des Bundeswirtschaftsministeriums, der GLAS-Automobilwerke Dingolfing und der Bayerischen Motoren Werke wurden im November nach sechswöchiger Verhandlungsdauer verwirklicht. Die Schwierigkeiten, in die Dingolfing geraten war, sind damit beseitigt. Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerischen Motoren Werke können erklären, daß alle Freunde der Autos aus Dingolfing nicht zu bangen brauchen.

Das größte Industrie-Werk Niederbayerns eroberte sich seinen Platz in der deutschen Autoindustrie durch formschöne, schnelle, sportliche, starke, temperamentvolle Automobile; durch Automobile, deren Eigenschaften von einer ganz bestimmten Gruppe leidenschaftlicher Autoliebhaber geschätzt werden.

Dingolfing ist eine kleine Automobilfabrik, in der mit Liebe, Fantasie, großem Können und persönlichem Einsatz international anerkannte Automobile gebaut werden. Durch den allgemeinen Trend zur wirtschaftlichen Konzentration, der gerade in der Autoindustrie allen kleineren Firmen zu schaffen macht, gerieten die GLAS-Werke in einen Engpaß.

Die Bayerischen Motoren Werke waren der Meinung, daß die 3500 Dingolfinger Autofacharbeiter sich nicht in alle Winde zerstreuen dürften.

Alle Freunde der Autos aus Dingolfing können die Gewißheit haben, daß ihre Interessen unter dem Patronat des BMW-Wappens in bester Weise gewahrt sind.

Die Vorteile, die sich für beide Firmen aus dem Zusammenschluß ergeben, werden nicht zuletzt Ihnen zugutekommen.

Wir freuen uns auf gute Zusammenarbeit und auf unsere neuen zufriedenen Kunden.

**Vorstand und Aufsichtsrat
Bayerische Motoren Werke AG**

Die Neue Klasse gewann

Die Bayerischen Motoren Werke sind – auch ohne Glas – die fünfgrößten Automobil-Werke in Deutschland, und zwar nach VW, Mercedes, Opel und Ford. Seitdem die Wagen der „NEUEN KLASSE“ 1962 auf den Markt kamen, ist BMW eine der erfolgreichsten deutschen Autofirmen geworden.

Als wir diesen Bericht zusammenstellten, flatterte uns gerade folgende Meldung auf den Schreibtisch: „In den ersten zehn Monaten des Jahres 1966 stiegen die BMW Zulassungen in der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres um 23%. Dagegen betrug die durchschnittliche Zuwachsrate aller Pkw-Marken zusammen lediglich 2%.“

Natürlich drückt sich das auch in den Umsatzzahlen aus. 1965 lag der BMW Umsatz noch bei 590 Millionen Mark. Zu Beginn des Jahres 1966 schätzten die gewiß nicht pessimistischen Manager in Milbertshofen 700 Millionen Mark Umsatz für 1966. Am Ende des Geschäftsjahres 1966 stellte sich heraus, daß der angestrebte Rekordumsatz von 700 Millionen Mark sogar auf rund 750 Millionen Mark gestiegen war. Wahrhaft ein Jubiläumsjahr!

BMW setzte auf die NEUE KLASSE. Man war von Anfang an in Milbertshofen überzeugt, daß dieser Autotyp, der mit dem 1500er anrollte, ein Schlager sein mußte. Und man konzentrierte sich völlig darauf.

Typen wie der – zu kleine – 700er BMW und die großen Luxuswagen der 8-Zylinder-Klasse wurden aus dem Programm gestrichen. BMW schrumpfte sich in jener Zeit gesund.

Heute ist die Situation in Milbertshofen so:

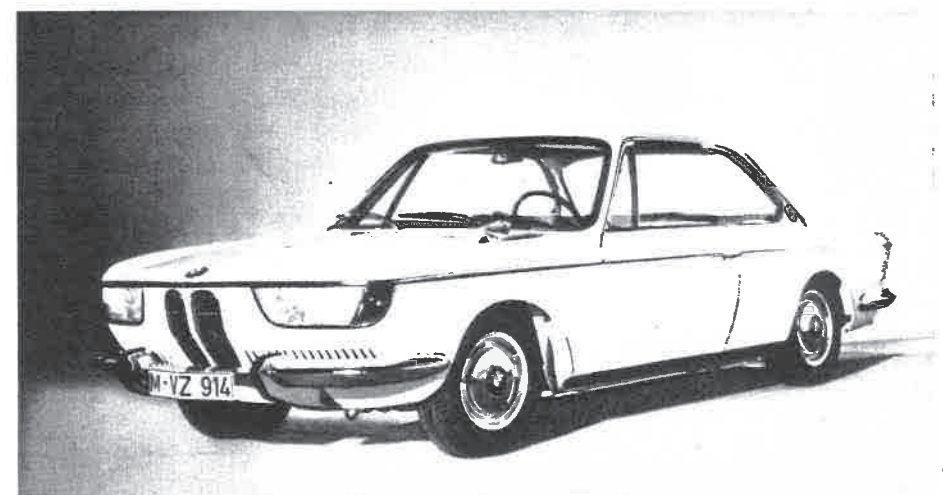
Auf der einen Seite grenzt das ehemalige Flughafengelände Oberwiesen-



feld ans Werk; auf diesem Gelände sollen 1972 die Olympischen Spiele stattfinden. Da gibt es keine Ausdehnungsmöglichkeiten mehr. Im Süden, Osten und Westen sind unmittelbar an das Werksgelände angrenzend bereits große Wohnsiedlungen entstanden. Auch hier also gibt es keine Chance der Erweiterung. (Blättern Sie noch einmal zurück und orientieren Sie sich an der Luftbildaufnahme der Bayerischen Motoren Werke auf Seite 7.)

Eine der Ursachen für den großen Erfolg von BMW, der vergangenen drei bis vier Jahre beruht in der Tatsache, daß ganz systematisch die BMW-Händler „aufgebaut“ wurden. Gute Autohändler wurden in allen Gegenden der Bundesrepublik, Europas und in Übersee zum bestehenden Netz hinzugewonnen. BMW verfügt jetzt über 952 Vertragshändler und Vertragswerkstätten in der Bundesrepublik Deutschland. Sie stehen in einem ständigen Leistungswettbewerb.

1	BMW 1600	85 PS	160 km/h
2	BMW 1800	90 PS	160 km/h
	BMW 1800 TI	110 PS	170 km/h
3	BMW 2000	100 PS	168 km/h
	BMW 2000 TI	120 PS	180 km/h
	BMW tilux	120 PS	180 km/h
4	BMW 2000 CS	120 PS	185 km/h
	BMW 2000 C Automatic	100 PS	172 km/h



Qualität kommt nicht von ungefähr



H. W. Bönsch

Die richtigen Leute am richtigen Platz, sagte ein Bonner Politiker während der Regierungskrise, und alles kommt wieder ins Lot. In der Politik sei es wie in einer großen Fabrik: Stimmt es in einer einzigen Abteilung nicht, leidet das ganze Werk.

In Dingolfing arbeiten Könnner mit unzulänglichen Mitteln, behaupten manche Kritiker.

Nun, ein Automobil ist ein hochwertiges technisches Erzeugnis mit einer sehr vielschichtigen Problematik. Die Männer in Dingolfing haben in erstaunlich kurzer Zeit den Weg von der Landmaschinenfabrik zur Automobilfabrik zurückgelegt. Sie haben mit ungewöhnlicher Initiative den Ehrgeiz verwirklicht, besondere, schnelle, sportliche Automobile zu bauen und auch den Griff nach den Sternen nicht scheut. Was sie in dieser Zeit geschaffen haben, ist eine technische Leistung von hohen Graden. Aber es konnte nicht ausbleiben, daß die Reife der Modelle mit dem konstruktiven Gedankenflug nicht immer Schritt hielt.

BMW will mögliche Fehlerquellen ausschließen. Das Rezept: Die Erfahrungen, auf denen der

Qualitätsstand von BMW aufgebaut wurde, müssen die Isar hinunter nach Dingolfing fließen.

In Milbertshofen gibt es gleichsam eine Doppelsicherung für die Qualität: Neben dem Technischen Prüfwesen, das der Produktion wie ein Schatten folgt und den Werkstoff, die Bauteilanzahlen, die Oberflächengüte und alle anderen Eigenschaften untersucht, die die sichere Funktion des Ganzen gewährleisten, sitzt, unmittelbar dem Generaldirektor unterstellt, eine ganz unkonventionelle Abteilung: Die Qualitätskontrolle, dann H.W.B. Er soll jetzt in Dingolfing die Qualität auf das Münchener Niveau bringen. Wie macht er das?

Der Name H.W. Bönsch hat in der gesamten Kraftfahrzeugindustrie einen ausgezeichneten Klang. Branchenkundige sagen: Wenn Qualitätskontrolle, dann H.W.B. Er soll jetzt in Dingolfing die Qualität auf das Münchener Niveau bringen. Wie macht er das?

H.W. Bönsch: „Zunächst brauche ich die Operationsbasis. Ich habe eine Aufstellung sämtlicher schwachen und starken Stellen der verschiedenen Glas-Typen machen lassen.

Daraus ergeben sich die ersten Anhaltspunkte. Wichtig ist dann die exakte Analyse. Die kritischen Probleme können Punkt für Punkt ihrer Wichtigkeit nach angepackt werden. Natürlich sammelte ich fast alle Testberichte und Kritiken der Fachzeitschriften und der Kundendienstleute. Ich habe auch die Reklamationen der Kunden studiert.“

Glas-Nachrichten: „Und Ihre Eindrücke?“

H.W. Bönsch: „Es wird viel Arbeit geben. Aber ich gehe mit großer Hochachtung und mit großer Hoffnung an die Arbeit. Was bei Glas auf die Räder gestellt wurde, ist bewundernswert. Das können nur Könnner. Könnner der Improvisation. Ich habe mir eine lange Wunschliste von Teilen zusammengestellt, die systematisch verbessert, verändert, vereinheitlicht und rationalisiert werden sollten.“

GLAS-Nachrichten: „Nennen Sie uns die wichtigsten Punkte.“

H.W. Bönsch: „Ich weiß ziemlich genau, in welcher Reihenfolge ich vorgehen muß, welche Teile zuerst auf konstruktiven und fertigungs-

BMW-Chronik

- 1916 Gründung der Bayerischen Motoren Werke
- 1917 Höhenflugmotor IIIa, Sechszylinder-Reihenmotor, 19 Liter, 185 PS
- 1918 Höhenflugmotor IV, Sechszylinder-Reihenmotor, 22,9 Liter, 250 PS
- 1919 Lastwagenmotor M 4 A 1, Vierzylinder-Reihenmotor, 8000 ccm, 60 PS (ablenkende Nockenwelle)
- 1922 Zweizylinder-Boxermotor, 500 ccm, 6,5 PS (erster Serienbau eines Boxermotors)
- 1923 Motorrad R 32 mit querliegendem Zweizylinder-Boxermotor, 500 ccm, 8,5 PS, angeblocktem 3-Gang-Getriebe, Kardantrieb, Doppel-Stahlrohrrahmen (erstes Motorrad dieser Konstruktion)
- 1925 Motorrad R 39 mit Einzylindermotor, 250 ccm, 6,5 PS (erster Einzylindermotor von BMW)
- 1926 Flugmotor V, Sechszylinder-Reihenmotor, 24,3 Liter, 320 PS (erste Blockbauweise)
Flugmotor VI, Zwölfzylinder in V-Form 60°, 46,9 Liter, 550 PS (der meistgebaute flüssigkeitsgekühlte BMW Flugmotor)
- 1928 Flugmotor VIII U Sechszylinder-Reihenmotor, 22,9 Liter, 530 PS mit Untersetzungs-Getriebe
Flugmotor BMW-Hornet, Neunzylinder-Sternmotor, 27,7 Liter, 525 PS
- 1929 Erster BMW Wagen mit Vierzylindermotor, 750 ccm, 15 PS
- 1931 Flugmotor IX, Zwölfzylindermotor in V-Form 60°, 46,9 Liter, 800 PS
- 1932 Personenwagen A M 4 mit Vierzylinder-Reihenmotor, 795 ccm, 20 PS
- 1933 Flugmotor 132, Neunzylinder-Sternmotor, 27,7 Liter, 650 PS
Personenwagen 303 mit Sechszylinder-Reihenmotor, 1175 ccm, 30 PS (der erste BMW Wagen mit 6 Zylindern)
- 1934 Personenwagen 315 mit Sechszylinder-Reihenmotor, 1475 ccm, 34 PS
- 1935 Personenwagen 319 mit Sechszylinder-Reihenmotor, 1875 ccm, 45 oder 55 PS
Personenwagen 320 mit Sechszylinder-Reihenmotor, 1975 ccm, 45 PS
- 1936 Personenwagen 326 mit Sechszylinder-Reihenmotor, 1975 ccm, 50 PS (Drehstabfederung der Hinterachse)
Personenwagen 328/Sport mit Sechszylinder-Reihenmotor, 1975 ccm, 80 PS
Personenwagen 329/Cabrio mit Sechszylinder-Reihenmotor, 1975 ccm, 45 PS
- 1937 Personenwagen 327 Coupé und Cabriolet mit Sechszylinder-Reihenmotor, 1975 ccm, 55 PS
- 1938 Personenwagen 327/28 Coupé und Cabriolet mit Sechszylinder-Reihenmotor, 1975 ccm, 80 PS
- 1939 Personenwagen 335 mit Sechszylinder-Reihenmotor, 3485 ccm, 90 PS
- 1940 Flugmotor 801, Vierzylinder-Doppelsternmotor, 41,8 Liter, 1800 PS, luftgekühlt, mit Kommandogerät
- Motorrad R 75 mit Zweizylinder-Boxermotor, 750 ccm, 26 PS, Öldruckbremse, Seitenwagenantrieb, 8-Gang-Getriebe und Rückwärtsgang
- 1943 Serienbau des Strahltriebwerkes 109-003 mit einem Schub von 800 kp (Das erste geflogene Strahltriebwerk der Welt)
- 1946 Beschlagnahme aller Konstruktions-Unterlagen und Demontage des gesamten Werkzeug-Maschinenparks
- 1947 Fertigung von Maschinen und Geräten für die Landwirtschaft u.a.
- 1948 Motorrad R 24 mit Einzylindermotor, 250 ccm, 12 PS und Teleskop-Vorderradfederung
- 1949 Motorrad R 51/2 mit Zweizylinder-Boxermotor, 500 ccm, 24 PS, Teleskop-Vorder- und Hinterradfederung
- 1950 Motorrad R 67 mit Zweizylinder-Boxermotor, 600 ccm, 24 PS (Gespann-Maschine)
- 1952 Personenwagen 501 mit Sechszylinder-Reihenmotor, 1971 ccm, 65 PS
- 1955 Personenwagen 502/1 und 502/2 mit Achtzylindermotor in V-Form, 2580 ccm, 95 und 110 PS
Personenwagen 503 Coupé und Cabriolet mit Achtzylindermotor in V-Form, 3168 ccm, 140 PS
Personenwagen 507 Sport mit Achtzylindermotor in V-Form, 3168 ccm, 150 PS
Motorcoupé Isotta mit Einzylindermotor, 245 oder 292 ccm, 12 oder 13 PS
- 1956 Motorrad R 60 mit Zweizylinder-Boxermotor, 600 ccm, 28 PS
- 1957 Personenwagen 600 mit Zweizylinder-Boxermotor, 582 ccm, 19,5 PS
- 1959 Personenwagen 700 Coupé mit Zweizylinder-Boxermotor, 697 ccm, 30 PS
- 1960 Personenwagen 700 Limousine mit Zweizylinder-Boxermotor, 697 ccm, 30 PS
Personenwagen 700 Sport/Coupé mit Zweizylinder-Boxermotor, 697 ccm, 40 PS
Motorrad R 50 S mit Zweizylinder-Boxermotor, 500 ccm, 35 PS
Motorrad R 69 S mit Zweizylinder-Boxermotor, 600 ccm, 42 PS
- 1962 Personenwagen 3200 CS mit Achtzylindermotor in V-Form, 3168 ccm, 160 PS
Personenwagen 1500 mit Vierzylinder-Reihenmotor, 1490 ccm, 80 PS
- 1963 Personenwagen 1600 mit Vierzylinder-Reihenmotor, 1573 ccm, 83 PS
Personenwagen 1800 mit Vierzylinder-Reihenmotor, 1773 ccm, 90 PS
Personenwagen 1800 TI mit Vierzylinder-Reihenmotor, 1773 ccm, 110 PS
- 1965 Personenwagen 2000 CS mit Vierzylinder-Reihenmotor, 1990 ccm, 120 PS oder mit 100 PS und automatischem Getriebe
Abgabe des Triebwerksbaus an MAN
- 1966 Personenwagen 2000 Limousine mit Vierzylinder-Reihenmotor, 1990 ccm, 100 PS
Personenwagen 2000 TI und 2000 tLux, 120 PS
Personenwagen 1600 mit Vierzylinder-Reihenmotor, 1573 ccm, 85 PS
Übernahme der GLAS-Automobil-Werke

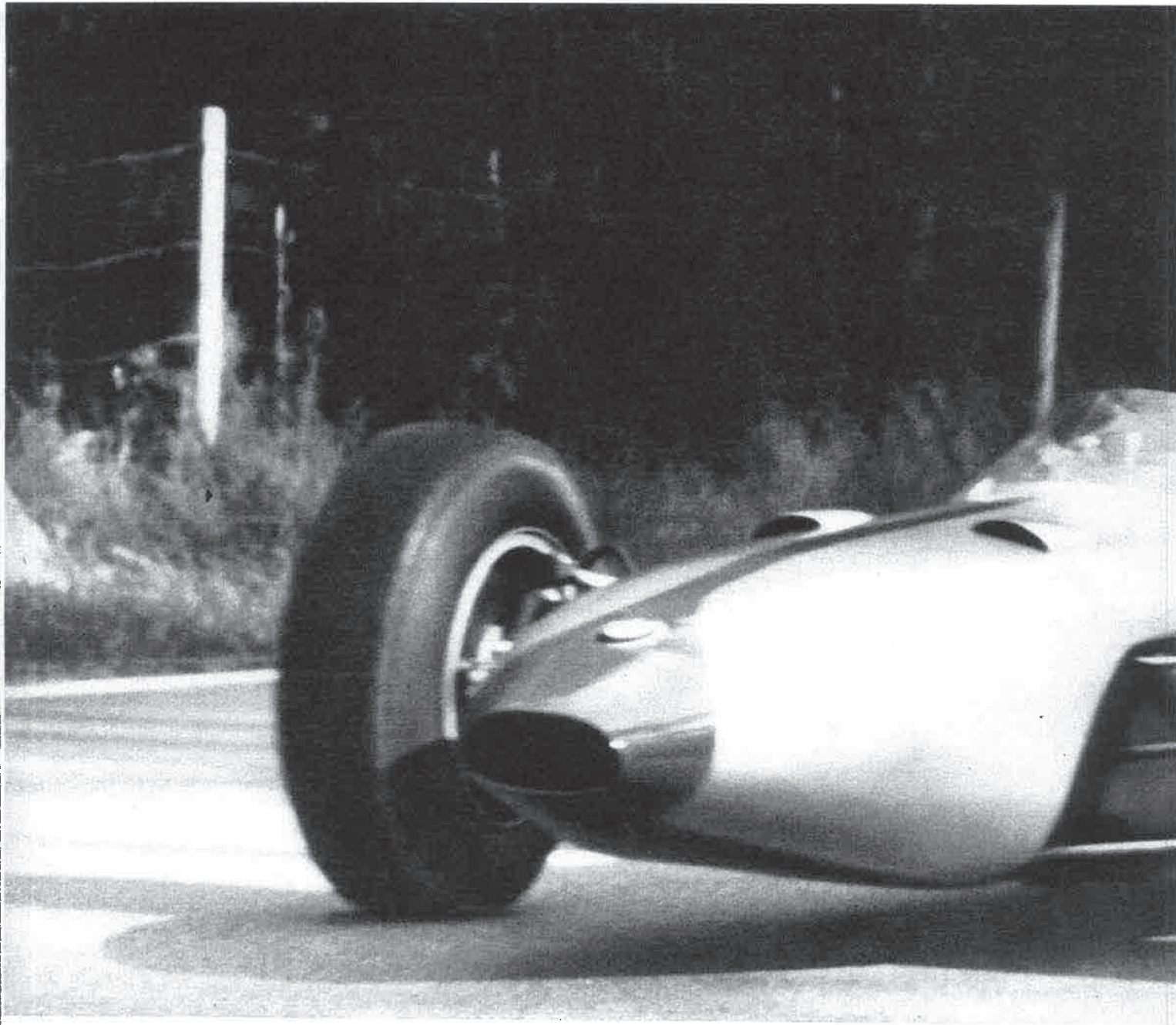
technischen Hochglanz gestreichelt werden müssen. Aber ich kann Ihnen jetzt noch keine Einzelheiten nennen. Sie sind auch von Typ zu Typ verschieden. Entscheidend ist, die Einflußgrößen zu analysieren, die Folgen vorherzubestimmen, die Problematik a priori auszuschalten. Da einzugreifen, wo es bisher manchmal in Dingolfing nicht möglich war.“

GLAS-Nachrichten: „Wie lange brauchen Sie dazu, um den Qualitätsstand auf BMW-Ebene zu bringen?“

H. W. Bönsch: „Es wird sehr schnell gehen.“

GLAS-Nachrichten: „Was halten Sie von den GLAS-Automobilen allgemein?“

H. W. Bönsch: „Ich habe große Bewunderung für die Leute in Dingolfing. Was bauen sie doch für robuste Motoren mit hervorragender Leistung und Elastizität, was für handliche und schöne Automobile! Oder, wenn ich an den Zahnriemenantrieb denke, der ja bereits in Italien und Amerika nachgebaut wird, – da freuen wir uns auch bei BMW auf viele Dingolfinger Gedankenblitze und Erfahrungen.“

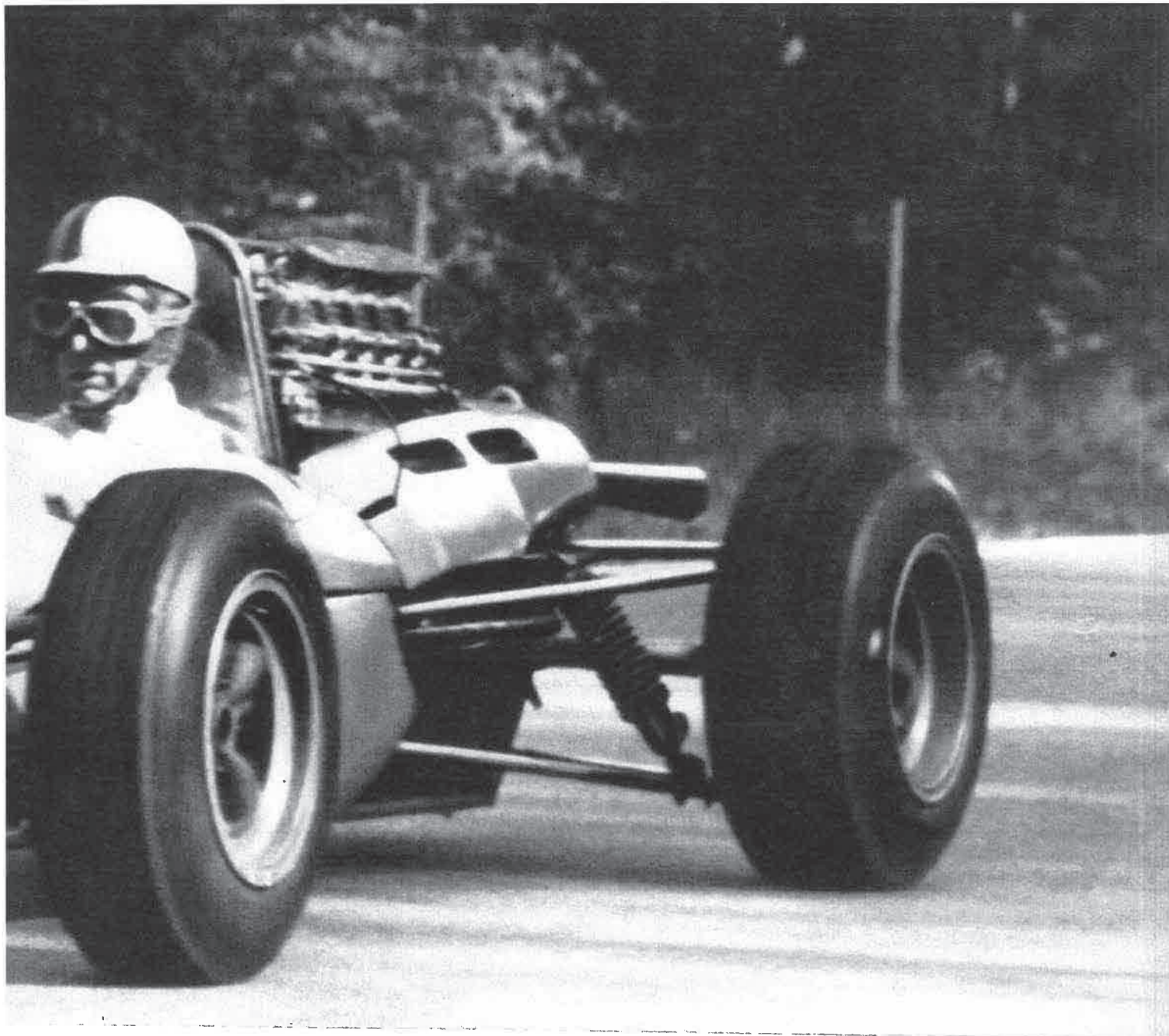


Alex von Falkenhausen, Leiter der BMW Motoren-Entwicklung und der Rennabteilung, stellte beim ersten Versuch mit dem 2-Liter-Rennmotor auf dem Hockenheim im September 2 Weltrekorde auf: über 500 Meter und über die Viertelmeile mit stehendem Start.

BMW fährt Formel-Rennen

Viel und ausgiebig gemunkelt wird über die neuen und so sensationellen BMW Rennwagen. Gibt es sie wirklich? Wenn ja, wann kommen sie und was können sie gegen die den Rennsport seit Jahren beherrschenden Wagen und Motoren von Ferrari, Brabham, BRM, Lotus, Cooper, Cosworth, Repco, Matra usw. ausrichten? Für die Geheimnistuerei sind die Milbertshofener letztlich selbst verantwortlich. Natürlich haben sie auch ihre Gründe.

Als am Nachmittag des 22. Septembers vergangenen Jahres die Zeitungsredaktionen erfuhren, daß BMW eben in aller Heimlichkeit auf dem Hockenheim-Kurs Weltrekorde aufgestellt hatte, meldeten sie am nächsten Tag zwar das Ereignis – aber man hätte gern ein bißchen mehr darüber gewußt. Es passiert schließlich nicht alle Tage, daß eine renommierte deutsche Automobilfirma im harten Rennsport mitmischte. Eine echte Sensation – selbst wenn sie von einem Werk wie BMW kommt, das nicht zuletzt auch auf dem Gebiet des Motorsports berühmt geworden ist.



Nur in der Fachpresse konnte man mehr über den BMW Rekordwagen mit Zweiliter-Vierzylinder-(Serien)motor auf Brabham-Spezial-Fahrgestell entdecken. Das Geheimnisvolle ist der Zylinderkopf des Motors. Er besitzt 16 Ventile in einer ganz speziellen Anordnung. Jeder Zylinder hat vier Ventile, je zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile. Jedes Einlaßventil hat seinen eigenen Vergaser, also insgesamt acht. Acht schwimmerlose Solex-Vergaser, deren Anordnung ebenso neuartig ist wie der Zylinderkopf. Als der Konstrukteur, Ingenieur Ludwig Apfelbeck, am Hockenheim von den Zeitnehmern erfuhr, daß der Wagen Rekord gefahren war, kamen ihm vor Freude die Tränen.

290 PS würden im Apfelbeckmotor stecken, bei einem Kubikinhalte von nur 2 Litern, verkündete Alex von Falkenhausen, der Leiter der BMW Motorenentwicklungs- und Rennabteilung. Es gab Leute, sogar Fachleute die das nicht glauben wollten. Fast 150 PS aus einem Liter Hubraum! Tatsache ist: BMW wird sich in der Saison 1967 offiziell am Automobil-Rennsport der Formel 2 beteiligen, deren Hubraum-Limit bei 1,6 Liter liegt. Nicht mit einem Riesenaufgebot und riesigem finanziellen Einsatz,

sondern zunächst bescheiden mit nur zwei Wagen. Weitere zwei Rennwagen wird die englische Firma Lola einsetzen. Dieser Tage holte sich der frühere langjährige Abarth-Ingenieur Klaus Steinmetz vom Fließband vier serienmäßige 1600er Motorblöcke, um sie rennmäßig „aufzupolieren“.

Insgesamt werden also vier Wagen fahren; zwei unter dem BMW Zeichen und die anderen beiden unter „Lola-BMW“. Alle vier werden Lola-Fahrgestelle besitzen. Einen Lola-BMW wird der weltberühmte Engländer John Surtees fahren. Für BMW selbst sitzen Europameister Hubert Hahne und der Schweizer Weltranglistenfahrer Joseph Siffert am Lenkrad.

Aber wie gesagt, alles ist noch „halbgeheim“. Denn es hat selten einen nagelneuen Renner auf den schnellen Pisten gegeben, der auf Anhieb den „großen Lorbeer“ erntete oder, anders ausgedrückt, vom Anfang bis zum Ende durchhielt und siegreich über die Ziellinie raste.

Wie sagt man in der Rennfahrsprache? „Hals- und Beinbruch!“