Historie und Histörchen (24): Pinifarina scheitere bei BMW mit seiner Ponton-Form

BMW tat sich nicht leicht, mit der Entscheidung, wie der erste Nachkriegs-BMW aussehen sollte. Wie es zum viel zu schweren BMW 501 kam, erzählt Hans-Peter Thyssen von Bornemisza, ein Journalist und Fachbuchautor, den älteren Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Der 1941 geborene Dresdner war Redakteur bei folgenden Blättern: "Deutsche Auto-Zeitung“, der heutigen „Auto-Zeitung“, "Die Welt“, „Welt am Sonntag“ und „Bunte“, zuletzt als geschäftsführender Redakteur. Viele Konstrukteure deutscher Nachkriegs-Mobile wurden von ihm persönlich befragt. Diese Recherchen führten nicht nur zu Fachbüchern, sondern auch zu Anekdoten aus den Jahren, als das Auto in Deutschland wieder laufen lernte.

Wie der erste Nachkriegs-BMW entstand

Im April 1950 fand in München bei den Bayerischen Motoren-Werken eine wichtige Sitzung statt: Neben dem technischen Geschäftsführer Kurt Donath war mit Hans Grewenig ein kaufmännischer Gesellschafter hinzugekommen. Außerdem saß Dr. Hans Karl von Mangoldt-Reiboldt als neuer Aufsichtsratschef in der Runde. Jetzt sollte festgelegt werden, wie der erste Nachkriegswagen von BMW aussehen sollte.

Der aus England zurückgekehrte Fritz Fiedler hatte mit seinem Team seit Herbst 1949 einen Zweisitzer mit rundlichen Linien, freistehenden Kotflügeln und dem typischen BMW-Kühlergrill konstruieren: den "331", ein zweitüriges, zweisitziges Fahrzeug mit geteilter Frontscheibe und nach vorn öffnenden Türen sowie einer geteilten Heckscheibe – im Stil den Vorkriegs-BMW-Wagen ähnlich.

Der Wagen besaß Winker und die Andeutung von Trittbrettern. Im Bug saß der luft/gebläsegekühlten 490 ccm-Zwei-Zylinder-Viertakt-Boxermotor aus dem in Serie gebauten BMW-Motorrad R-51. Die Rückleuchten entnahm man ebenfalls dem Motorrad-Regal. Der Kofferraum im Heck war durch eine Klappe von außen zugänglich. Die 13 DIN-PS Leistung wurden über ein Vier-Gang-Getriebe und eine Kardanwelle an die

Hinterräder geleitet. Die Ganzstahl-Karosserie saß auf einem Rohrrahmen. Form und Größe waren eindeutig an das Konzept des italienischen Fiat 500 B "Topolino" angelehnt. Im März 1950 stand der Prototyp auf den Rädern.

Die Adler-Werke hatten vorgeschlagen, das von den Militärs freigeräumte BMW-Werk München-Allach für den gemeinsamen Serienbau des 331 zu nutzen. Zu einem Serienbau kam es aber nicht, da der Aufsichtsrat im April 1950 aus finanziellen Gründen gegen den Bau des 331 stimmte. Den Bayerischen Motoren-Werken selbst fehlte es an Geld, eine Produktion für entsprechend große Stückzahlen einzurichten. Das Coupé blieb ein Einzelstück.

Letztlich diktierte der Zwang zur Sparsamkeit. Kurz nach Kriegsende waren nämlich für die vielen, noch lebenslustigen Vorkriegs-BMW 326 Austauschmotoren in der Werkstatt von Milbertshofen gegossen worden. Schon 1947 entstanden 1000 Zylinderblöcke für neue Sechs-Zylinder-Motoren mit 2,0 Liter Hubraum gegossen wurden. Ein Teil dieser Austausch-Aggregate lagen noch in den Hallen und sollten Grundlage für einen neuen BMW-Wagen werden. Die ersten 350 bis 400 Autos sollten den alten 326-Motor tragen. Heiße Diskussionen gab es auch um die Linie: Kurt Donath hätte allzu gern den schon vor dem Krieg entwickelten 326-Nachfolgetyp Typ 332 in Serie genommen. Der technische Direktor Fritz Fiedler und der Ober-Ingenieur Peter Szimanowski waren strikt dagegen.

Weil sich der BMW-Vorstand uneinig war, wie ein neuer BMW-Wagen aussehen müsse, beauftragte der neue kaufmännische Direktor von BMW, Hanns Grewenig, italienische Karosseriedesigner, Formvorschläge zu einer großen viertürigen Limousine zu liefern. Während bei der Stuttgarter Karosseriefirma Reutter & Cie der hauseigene Entwurf verwirklicht wurde, forderte Grewenig die italienischen Designer Pininfarina und Giovanni Michelotti auf, Entwürfe zu der Zwei-Liter-Limousine zu liefern. Michelottis 1:3-Modell gefiel in München gar nicht, der Entwurf von Pininfarina dagegen sehr. Grewenig bestellte daraufhin im Februar 1950 ein fahrbereites Modell von dieser Kreation. Im April 1950 lieferte Pininfarna einen Wagen in München ab, einen Ponton-förmigen Wagen mit selbsttragendem Aufbau, der außen sehr kompakt war und innen viel Platz bot.

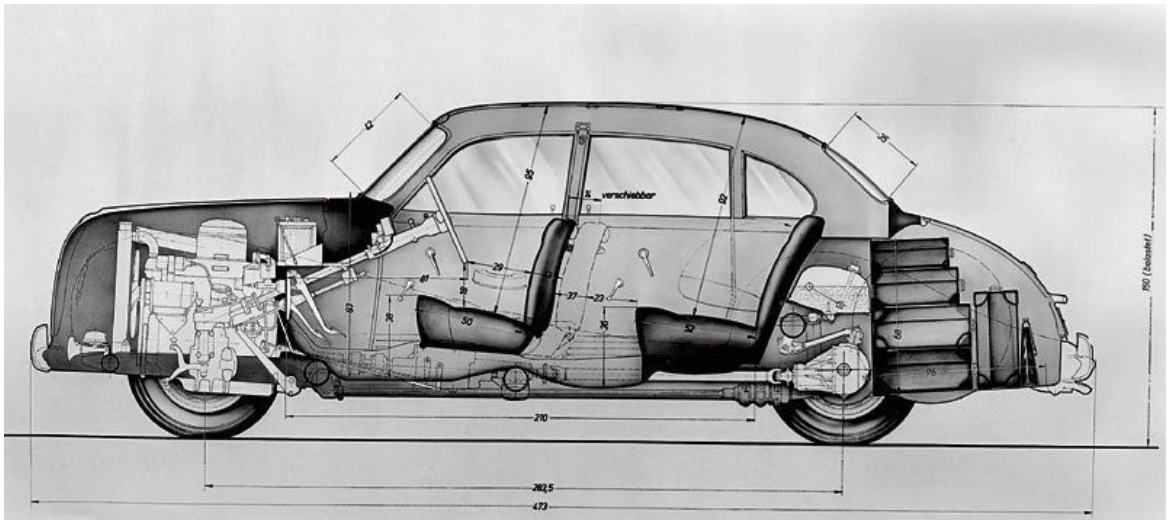
Im April 1950 wurde der Wagen dem Aufsichtsrat vorgestellt. Nach langer Sitzung entschied man sich gegen den Pininfarina-Wagen. Vor allem mit Blick auf die immer noch begehrten Vorkriegswagen von BMW glaubte der Aufsichtsrat, dass die Käuferschaft einen ähnlichen Wagen wie den 326 erwarte, der an die BMW Vorkriegs-Tradition anknüpfe. Pininfarina verwertete damals seine Arbeit anderweitig. Nach dieser Entscheidung verkaufte er seine Kreation – leicht verändert – wenige Monate später an die italienische Alfa Romeo, die den Wagen 1951 als Typ 1900 in Serie nahm.

Fiedler misstraute der selbsttragenden Karosserie, die Opel ab 1936 verwendete. Fiedler selbst beherrschte die neue Technik nicht. Er setzte auf ein solides Fahrwerk. Und der Ober-Ingenieur hielt die aufkommende Pontonform nur für eine modische Erscheinung; er glaubte, der neue BMW müsse eben Linien tragen, die an den alten 326 erinnerten. Nach Zeichnungen von Wilhelm Hofmeister fertigte die Stuttgarter Karosseriefirma Reutter & Co. im Dezember 1949 ein erstes Exemplar einer Limousine mit Aluminium-Karosserie und gegenläufig zu öffnenden Türen. Doch dann brach im Frühjahr 1950 der Korea-Krieg aus, alle Rohstoffe, besonders Aluminium, wurde knapp.

Als am 13.April 1951 der Wagen als BMW 501 im Münchener Hotel "Bayerischer Hof" Premiere feierte, war sein Kleid aus Stahlblech und mit 1725 kg viel zu schwer für den Zwei-Liter-65 PS-Sechs-Zylinder-Motor.

Bilder zum Artikel

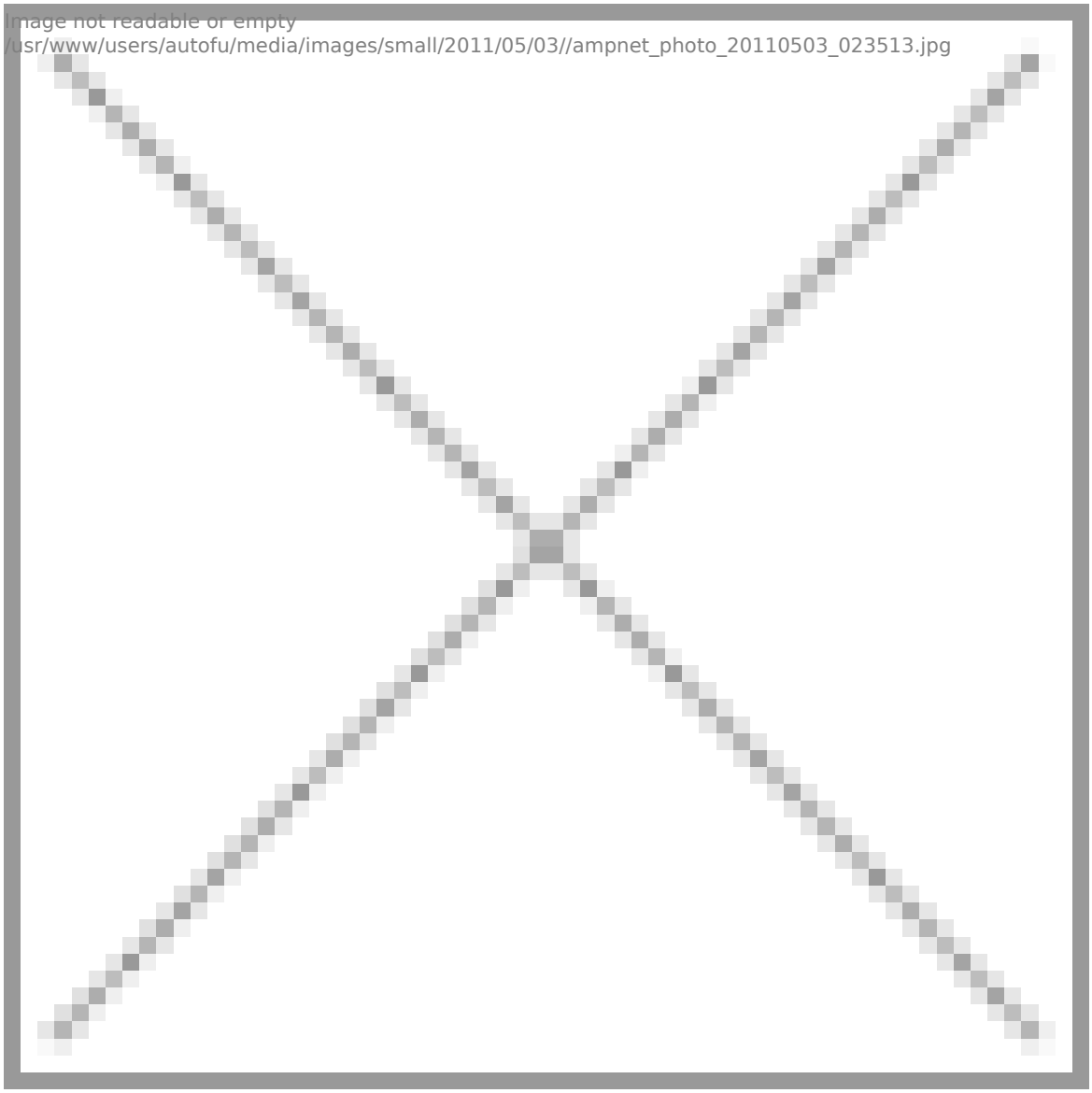
BMW 331.



BMW 501, 1952.

BMW 501.

Sauerland Klassik 2015: Alfa Romeo 1900 CSS (1956).



Alfa Romeo 1900 Super Sprint.

Fiat 500 Topolino.