

BMW 700



BMW 700 Coupé vor Schloss Nymphenburg

Der Retter in der Krise

Bei Oldtimer-Treffen oder -ausfahrten taucht er sehr selten auf. Dem Bewusstsein der Bevölkerung scheint er inzwischen entschwunden zu sein. Dabei gehört der BMW 700 zu den Fahrzeugen, die mit der Geschichte des bayerischen Autobauers ganz besonders verbunden sind. Denn der Kleinwagen sorgte Ende der 1950er, Anfang der 1960er Jahre dafür, dass das Unternehmen nicht vom Konkurrenten Daimler-Benz übernommen wurde, sondern letztlich seinen weltweiten Siegeszug antreten konnte.

Von Markus Bauer

Heute fast in Vergessenheit geraten ist die Tatsache, dass ein Kleinwagen am Beginn der Geschichte von BMW als Automobilhersteller stand. Man tüftelte bei BMW zu Beginn der 1920er Jahre zwar an einem eigenen Kleinwagen, doch dessen Serienreife erfolgte nicht. Im Jahr 1928 übernahm das bis dahin als Flugzeugmotoren- und Motorrad-Produzent tätige Unternehmen die wirtschaftlich maroden Dixi-Werke in Eisenach. Damit wurde der Kleinwagen namens Dixi, ein dort in Lizenz gebautes Modell des Austin 7 der britischen Austin Motor Company, sozusagen das erste Auto, das mit dem weiß-blauen Propeller-Logo versehen wurde. 15 PS, später 20 PS leistete der Dixi-Motor. Schnell sattelte man auf hubraumgrößere und leistungsstärkere Kraftfahrzeuge um. Der Zweite Weltkrieg und die Nachkriegsjahre brachten einen Einschnitt und eine Trennung mit sich: in Eisenach entstanden Produkte der russisch-ostdeutschen Aktiengesellschaft Avtovelo, in München vorrangig Motorräder. Im Jahr 1950 gab es Grünes Licht für die Entwicklung eines kleinen, zweiseitigen Wagens (Codename BMW 331 bzw. 531) mit einem



BMW LS



BMW 700 LS Luxus

neuen 600-Kubik-Zweizylinder-Boxermotor. Es wurde auch ein Prototyp gefertigt, aber die verantwortlichen Entscheider votierten dagegen. Nebenbei bemerkt: auch der Motorroller-Prototyp von BMW, der R10 von 1954/55, wurde nicht weiter verfolgt.

Damit sind wir in der Mitte der 50er Jahre: Das Wirtschaftswunder in Deutschland erweckte bei der Bevölkerung den

Wunsch nach mehr Mobilität. Mit dem eigenen Auto in den Urlaub – nach Österreich oder über den Brenner nach Italien! Doch mit welchem Auto? Es gab den VW Käfer sowie einige Klein- bzw. Kleinstwagen anderer Firmen. Die Bayerischen Motorenwerke hatten in diesem Segment jedoch nichts anzubieten. Der

BMW 501 bzw. 502 („Barockengel“, bekannt aus der TV-Serie „Isar 12“, gebaut von 1952 bis 1964) gehörte der Oberklasse an, weitere Top-Autos wie der Roadster BMW 507 und das Coupé bzw. Cabrio BMW 503 waren rassistige Sportwagen. Die auf höhere Ansprüche ausgelegte Modellpolitik brachte BMW zunehmend in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Um bei den Klein(st)wagen Flagge zu

zeigen – die Mittel für eine komplette Neuentwicklung fehlten – entschloss man sich zu einem Lizenzbau der italienischen Isetta der Firma Iso Rivolta. Die Isetta von BMW (gebaut 1955 bis 1962) brachte schließlich Geld, so dass man über den BMW 600 (gebaut 1957 bis 1959, Weiterentwicklung der Isetta, Boxer-Motor aus dem BMW-Motorradbau) einen eigenen Kleinwagen andachte – den BMW 700. Übrigens war 1956 auch – in Anlehnung an den ersten BMW-Kleinwagen – ein Dixi 800 entworfen worden.

Ende 1957 hatte der neue BMW-Vorstand den Auftrag gegeben, gemeinsam mit einem italienischen Karosseriehersteller einen konventionellen Kleinwagen zu entwickeln. Damit kam auch der Autodesigner Giovanni Michelotti (1921–1980) mit ins Boot, der für die Gestaltung des Kleinwagens verantwortlich war. Im Juli 1958 präsentierte der Wiener BMW-Importeur und Autokonstrukteur Wolfgang Denzel (1908–1990) in Starnberg ein Modell des von ihm und Michelotti entwickelten Autos. Bereits drei Monate später fiel der Entschluss für dieses Fahrzeug. Auf dieser Basis entwickelte BMW in Alleinregie zwei Varianten – ein Coupé und eine Limousine – bis zur Serienreife. Die Serienproduktion des BMW 700, zunächst das Coupé, startete im August 1959.

In den gut sechs Jahren Produktionszeit mit einer Stückzahl von 181.411 Fahrzeugen entstanden mehrere Modelle: neben dem Coupé und der Limousine mit 32 bzw. 30 PS gab es von 1961 bis 1964 das bei der Firma Baur in Stuttgart gefertigte Cabrio mit 40 PS, dessen Motor auch der Sport bzw. CS hatten. Die Limousine (LS) bekam ab 1962 einen um 16 Zentimeter längeren Radstand, mit dem 40 PS starken Motor wurde dann auch das optisch gewöhnungsbedürftige LS Coupé ausgestattet. Da der 700er wegen des im Heck untergebrachten Boxermotors vorne keine Kühlung brauchte, fehlte auch die für BMW sonst typische Niere. Der Kofferraum befand sich vorne unter der Haube, dort waren auch das Reserverad und der Tank (32 Liter) untergebracht.



Wie der bereits genannte BMW 502 bzw. 503 („Barockengel“) hatte auch der BMW 700 einen Spitznamen: „Facharbeiter-Porsche“ wurde er bisweilen genannt – sportlich, schnell und gut aussehend, aber für den kleinen Geldbeutel. Blicken wir auf die Gegebenheiten von damals: Es gab weder Sicherheitsgurte noch Kopfstützen. Vor dem Start war der Benzinhahn zu betätigen, dann der Choke. Das Zündschloss befand sich ein paar Zentimeter vor dem Schalthebel, zum Anhalten des Autos verrichteten Trommelbremsen ihren Dienst. Per Auspuffhitze wurde die Heizung betrieben. Aber der 700er hatte bereits eine Lenkradverriegelung. Zum Tanken musste man die Kühlerhaube öffnen. Eines der entscheidenden Merkmale war und ist aber die Akustik: der satte, sonore Sound aus dem Zweizylinder-Boxer-Motor,



Seitenansicht des BMW 700 Cabrio

der für ein Auto eher untypisch und ungewohnt ist (der VW Käfer hatte auch einen Boxer). Und mit dem Verbrauch von sechs Litern Benzin auf 100 Kilometer kann es der 700er Cabrio mit aktuellen Fahrzeugen getrost aufnehmen.

Auch in Rallies, Berg- und Rundstreckenrennen waren seriennahe und speziell getrimmte 700er mit bis zu 80 PS und 200 km/h (700 GT, 700 RS, Martini-BMW) sehr erfolgreich. So errang Hans Stuck sen. im Jahr 1960 mit 60 Jahren auf einem BMW 700 noch einmal die deutsche Bergmeisterschaft. Vor allem der 700 RS wurde gerne als Fahrzeug für die Entwicklungsarbeit und „Spielzeug“ der Ingenieure genutzt – oft mit zukunftsweisenden Erkenntnissen.

Offiziell nur auf dem Reißbrett gab es auch einen Kombi auf Basis des BMW 700, entworfen von Georg Bertram. Doch in Belgien entstand real ein Kombi (zwei Exemplare) auf private Initiative im Jahr 1965 bei der Karosseriefirma von Jacques Coune in Brüssel.

Im Laufe der Produktionszeit erkannten die BMW-Leute aber, dass der Heckmotor bei diesem Kleinwagen an seine Grenzen stieß. Zudem tüftelte man bereits seit 1953/54 an einem Mittelklassewagen mit einem Vierzylinder-Motor, dessen Umsetzung damals jedoch aus finanziellen Gründen nicht möglich war. Es gab Überlegungen, den 700er mit den vier Zylindern auszustatten, was jedoch wieder verworfen wurde. Im Jahr 1960 wurde bereits – auf Basis des 700er – ein BMW 1000 zumindest zeichnerisch entwickelt.

Der Erfolg des BMW 700 trug zur Stabilisierung der BMW AG bei und machte schließlich die Realisierung der „Neuen Klasse“ (BMW 1500, 1800, 2000) möglich, die im Jahr 1961 vorgestellt und von 1962 bis 1972 gebaut wurde. Die Produktion des BMW 700 endete im September 1965.



Blick in den spartanischen Motorraum eines BMW 700 Coupé.

Heute gibt es vereinzelt Stammtische von BMW 700-Besitzern, die diesen Wagen in Ehre halten. Ebenso einige Enthusiasten, die größere oder kleinere Treffen organisieren, ihre BMW 700 bei Oldtimer-Treffen präsentieren und damit die Tradition des Autos bewahren wollen, was zuletzt jedoch coronabedingt nur schwer möglich war. Mit Blick auf die heute vieldiskutierte Mobilität mit alternativen Energien sei noch erwähnt, dass bereits Mitte der 1970er Jahre zu Testzwecken ein Elektromotor in einen BMW 700 LS eingebaut wurde. Vielleicht hätte dies, wenn sich die Entwicklung der alternativen Energien damals positiv entwickelt hätte, dem 700er eine zweite Chance gegeben.

Fazit: Der BMW 700 brachte die BMW AG wieder in die Gewinnzone, der Verkaufserfolg des sowohl sportlichen wie auch erschwinglichen Autos stabilisierte das Unternehmen. Die „Neue Klasse“ konnte parallel entwickelt und gebaut werden. Und von dieser leitet sich bis heute der Großteil aller weiteren BMW-Modelle ab, inklusive der typischen Niere, die beim 700er fehlt. Wahrscheinlich ist er aus diesem Grund heute oftmals nicht sofort als BMW zu identifizieren.



Markus Bauer, der Autor des Beitrags, mit seinem BMW 700 Cabrio von 1960, den er von 2010 bis 2015 fuhr.

Fotos: © BMW AG