

# CLASSIC DRIVER

## BMW M1

### Prelude

Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)

**Wann kommt eigentlich der neue BMW M1? Die Frage nach einem Supersport-Update aus München wird in der Fachpresse hitzig diskutiert. Dabei ist Giugiaros „Ur-M1“ noch immer zukunftsweisend - auch 30 Jahre nach seinem Debüt. Classic Driver-Kreativchef Jan Baedeker hat die zeitlose Stilikone in München besucht.**

Mit Designstudien und Prototypen ist es so eine Sache: Zahlreiche Concept Cars sind der Formgebung ihrer Zeit weit voraus, doch für die Serienversion rudern die Hersteller artig zurück. Teils aus Angst vor einem konservativen Kundenstamm, teils zugunsten von Finanzierbarkeit und Zulassungsvorschrift. Auch der legendäre BMW M1, der von vielen BMW-Markenjüngern als größter Wurf der Modellgeschichte gepriesen wird, steht am Ende einer Serie von Kompromissen und Relativierungen. Die Geschichte beginnt 1972 mit einem schlicht als BMW Turbo bezeichneten Showcar - übrigens das erste der Marke. Mit Haifisch-Schnauze, Flügeltüren und teils neonorange, teils bordeauxfarbener Bi-Color-Lackierung brach die von BMW-Designchef Paul Bracq entworfene Disco-Flunder drastisch mit dem gemütlichen Charme der bayerischen Modellpalette. Bracq hatte Ende der 1960er Jahre bereits den französischen Expresszug TGV entworfen und wusste, was er tat: Es war die Zeit der Kuben, Kanten und Keile. Erst ein Jahr zuvor hatte Lamborghini den rasiermesserscharfen Countach präsentiert. Und auch BMW konnte sich dem Trend zur UFO-Ästhetik nicht länger entziehen.



Der BMW Turbo sorgte wie geplant für Aufsehen - auch weil er mit 250 km/h eine beachtliche Höchstgeschwindigkeit versprach. Dabei war die Studie eigentlich als Technologieträger für neue Sicherheitskonzepte gedacht: Beladen mit zahlreichen Assistenzsystemen und Knautschzonen, stellte der Vierzylinder-Sportwagen den Schutz seines Fahrers in den Mittelpunkt. Selbst die neongrelle Lackierung an Front und Heck sollte vor allem für Sicherheit im Straßenverkehr sorgen. Doch die Ölkrise machte alle Produktionspläne zunichte. Erst 1976 fiel die Entscheidung, die futuristische Studie als konzeptionelle Basis für einen Rennwagen zu verwenden. Unter dem Projektnamen E26 begann die 1972 gegründete BMW Motorsport GmbH mit der Entwicklung eines ersten eigenständigen Wettbewerbswagens: Der E26 sollte die Erfolgsserie des BMW 3.0 CSI auch in den Rennserien der Gruppen 4 und 5 fortsetzen. Das Reglement verlangte jedoch eine Mindeststückzahl von 400 gebauten Exemplaren in zwei Jahren. Der Rennstrecken-Bolide musste sich demnach auch für den Straßenverkehr qualifizieren.



## Prototypen, Procars und Puzzle-Spiele

Auf Basis der Turbo-Studie von 1972 machte sich ItalDesign-Chef Giorgetto Giugiaro an die gestalterische Umsetzung des E26. Den psychedelischen Formen des Prototyps setzte Giugiaro klare Linien und Kanten entgegen, die bereits auf den strengeren Look der Achtzigerjahre verwiesen. Vor allem die grafisch-schlichte Umsetzung der BMW-Nieren, die Klappscheinwerfer, die Lamellen über dem Motorraum, die charakteristischen Aluminiumfelgen und die doppelt gesetzten BMW-Logos am Heck bringen Autodesigner bis heute ins Schwärmen. Technisch einigte sich das Team um Motorsport-Chef Jochen Neerpasch auf einen 3,5 Liter Reihensechszylinder mit 277 PS, der längs vor die Hinterachse montiert wurde. Ein ebenfalls in Betracht gezogener Zehnzylinder-V-Motor wurde verworfen. Mit Trockensumpfschmierung, ZF-Fünfgang-Getriebe mit Zweischeiben-Trockenkupplung und Motorsport-Fahrwerk war der Mittelmotor-Sportwagen bestens gerüstet, um auf Rennstrecke und Straße neue Standards zu setzen. Was die Fertigung anging, gab es allerdings noch offene Fragen.

Weil die BMW Motorsport GmbH nicht über die Kapazitäten verfügte, den Rennwagen im Alleingang zu produzieren, wurden entsprechende Partner gesucht. Während ItalDesign für die Gestaltung verantwortlich war und BMW die Motoren beisteuerte, sollte Lamborghini die Fabrikation des bayuwarischen Keils übernehmen. Doch die notorisch klamme Sportwagenmarke aus Sant' Agata Bolognese konnte ihren Teil der Vereinbarung nicht halten: Bis 1978 war keiner der versprochenen Prototypen fertig gestellt, und auch die 400 Serienfahrzeuge, die für eine Homologation bis Anfang 1979 produziert werden mussten, schienen kaum mehr zu realisieren. So wurde die Produktion zum Puzzle-Spiel: Marchesi in Modena übernahm schließlich die Herstellung der Gitterrohr-Rahmen, die bei ItalDesign in Turin mit den von T.I.R. ebenfalls aus Modena gelieferten Kunststoffkarosserien zusammengefügt wurden, und die Stuttgarter Karosseriemanufaktur Baur sprang bei der Endmontage ein.



Im Herbst 1978 debütierte die Straßenversion auf dem Pariser Automobilsalon. Als erstes Modell der Motorsport GmbH war der nur 114 Zentimeter flache BMW auf den Namen M1 getauft worden. Das Publikum war begeistert, trotz des stolzen Preises von 100.000 Mark gingen zahlreiche Bestellungen ein. Hinter den Kulissen wurde jedoch unter Hochdruck gearbeitet, um den M1 auf die Rennstrecke zu bekommen. Weil die Zeit davonlief und dem neue BMW mit seinen rund 1.300 Kilogramm ohnehin kaum Chancen in der Gruppe 4 bescheinigt wurden, ersann Jochen Neerpasch einen genialen Schachzug: Zusammen mit Bernie Ecclestone und Max Mosley erfand er die BMW Procar Serie, die Privatfahrern im Rahmen der Formel-1-Grand-Prix die Möglichkeit bot, gegen die jeweils fünf schnellsten F1-Piloten aus dem GP-Qualifying anzutreten. Für den Procar-Einsatz wurden insgesamt 50 Exemplare des BMW M1 auf 490 PS aufgerüstet, das Gewicht auf 1.020 Kilogramm gesenkt. Entsprechend rasant waren die Rennen – und die Startplätze höchst begehrt. Jacques Laffite war ebenso heiß auf das Procar-Derby wie Niki Lauda und der spätere Formel-1-Weltmeister Nelson Piquet scherzte im Mai 1979, er sei beim Grand Prix von Belgien nur so schnell gewesen, weil er BMW fahren wollte. Noch brutaler waren die dramatisch bespoilerten M1-Derivate der Gruppe 5, die mit bis zu 1.000

Biturbo-PS den absoluten Höhepunkt der bayerischen Leistungskurve markierten.



## Die verkaufte Ikone

Trotz des Erfolges in der Procar Serie und den „Flügelmonstern“ aus der Gruppe 5 war dem BMW M1 keine große Zukunft beschieden. Nur 456 Exemplare wurden bis zum Produktionsende im Jahr 1981 gebaut. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 264,7 km/h, die ein deutsches Automagazin im Herbst 1979 mit der 277 PS starken Straßenversion gemessen hatte, war der BMW M1 einer der schnellsten Sportwagen auf dem Markt. Doch im Gegensatz zu den testosteronhaltigen Geschossen, die Ferrari und Lamborghini zu dieser Zeit auf den Markt brachten, wirkte der BMW M1 vielleicht ein wenig zu bodenständig, zurückhaltend – und mit seinem kompakten Sechszylinder nicht bedrohlich genug. Auch bei unserem Erstkontakt in den Münchener Hallen von BMW Classic wirkt Giugiaros Meisterstück weniger spektakulär als erwartet – was natürlich auch an der dunkelblauen Nichtfarbe liegen kann, in die man den Wagen getaucht hat.

Die erste Überraschung erlebt man jedoch beim Platznehmen im Cockpit. Die Sessel sind zwar deutlich komfortabler als bei der italienischen Konkurrenz dieser Zeit, dafür ist die Sitzposition denkbar ungewöhnlich: So sitzt und blickt man, um die Pedale richtig bedienen zu können, nicht geradeaus, sondern leicht schräg, auf die Mitte des Wagens ausgerichtet. Auf den ersten Kilometern rebelliert die Beinmuskulatur gegen die ungewohnte Haltung, doch man gewöhnt sich schnell. Ganz dem Exoten-Segment entspricht der M1 derweil mit seiner eingeschränkten Rundum-Sicht – was sich hinter dem Heck abspielt, bleibt in den winzigen Spiegeln höchstens zu erahnen. Weniger dramatisch, als man es von einem Supersportwagen erwartet, ist zunächst das Fahrerlebnis: Bis 4.000 Umdrehungen bleiben Vorwärtsdrang und Klangkonzert kaum erwähnenswert, sauber zieht man mit solidem Schwung nach vorn.



Sobald die Nadel des Drehzahlmessers jedoch die 4.000er-Marke passiert hat, verändert sich der Sound, wird deutlich sonorer und fordernder. Bei voll geöffneten Drosselklappen ahnt man dann, was die Formel-Helden in den Sitz des M1 getrieben hat. Bis 200 km/h zieht man, begleitet von wohligem Dröhnen, im vierten Gang, schaltet dann herauf. Das Ausloten der Geschwindigkeits-Grenzen von 1979 ersparen wir dem Museumsstück jedoch und wechseln stattdessen auf die gewundenen Landstraßen in Richtung Starnberg. In den Kurven zeigt sich schließlich die bemerkenswerte Dynamik, die den M1 für viele BMW-Kenner zur besten aller Münchener Fahrmaschinen macht. Mittelmotor, niedriger Schwerpunkt, breite Spur und Anti-Drive-Nickausgleich sorgen für eine denkbar satte Straßenlage, wobei das Heck bei allzu beherztem Gasgeben durchaus einmal ausbrechen kann und zum kräftigen Gegenlenken auffordert.



Insgesamt gibt sich der BMW M1 jedoch überraschend benutzerfreundlich, leicht kontrollierbar und alltagstauglich. Die anfangs noch ungewohnte Sitzposition möchte man nach einem halben Tag hinter dem Steuer kaum mehr missen, die Klimaanlage arbeitet ebenfalls zur vollsten Zufriedenheit und von den beiden Gepäckräumen, die unter Front- und Heckklappe zur Verfügung stehen, können die Besitzer moderner Sportwagen nur träumen. Sollte BMW seine Pläne für einen neuen M1, der über die [Design-Hommage](#) zum 30. Modellgeburtstag hinausgeht, tatsächlich umsetzen, so wünschen wir uns eine Neuauflage dieser Qualitäten: Große Sportlichkeit aus kleinem Hubraum, Kurvendynamik und Langstreckenkomfort, Rennstrecken- wie Reisetauglichkeit, schlichtes aber prägnantes Design. Sie kämen genau zur rechten Zeit.



## Die Fakten

**Aufbau:**

Gitterrohrrahmen mit Kunststoffkarosserie von ItalDesign

**Motor:**

3,5 Liter Sechszylinder-Reihenmotor, Wasserkühlung,  
Mittelmotoranordnung, 4 Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende  
Nockenwellen

**Kraftübertragung:**

Fünfgang-Schaltgetriebe mit Zweischeiben-Trockenkupplung

**Max. Leistung:**

277 PS bei 6.500/min

**Max. Drehmoment:**

330 Nm bei 5.000/min

**Abmessungen:**

4.360 mm Länge, 1.824 mm Breite, 1.140 mm Höhe

**Radstand:**

2.560 mm

**Bremsen:**

Innenbelüftete Festsattel-Scheibenbremsen

**Räder/ Reifen:**

Gegossene Leichtmetallräder (7" x 16" vorn, 8" x 16" hinten), Pirelli P7  
(205/55 VR 16 vorn, 225/50 VR 16 hinten)

**V-max:**

264,7 km/h

**Beschleunigung:**

0 - 100 km/h in 5,6 Sekunden

**Produktionszeit:**

1978 - 1981

**Produzierte Stückzahl:**

456 Exemplare (davon 50 Derivate für BMW Procar Serie)



## Bildergalerie









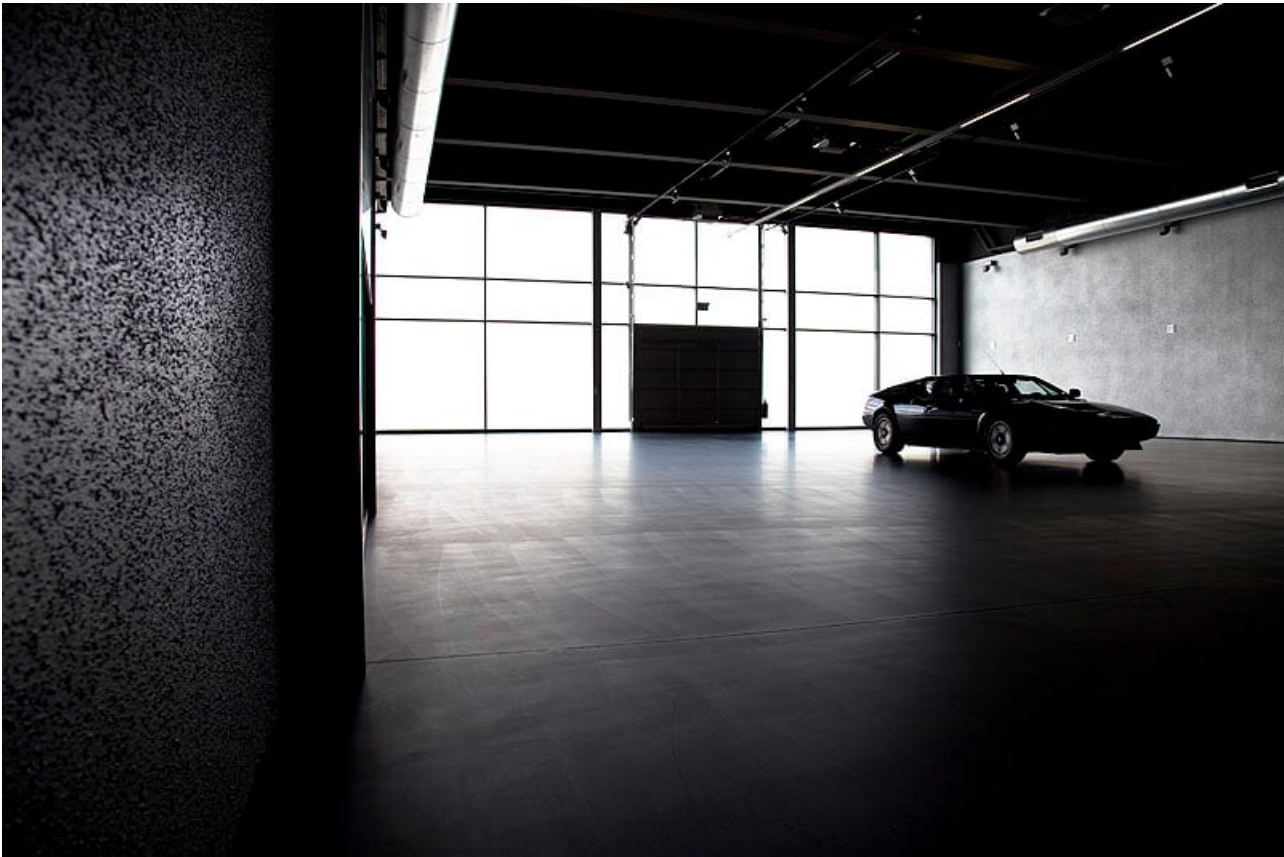








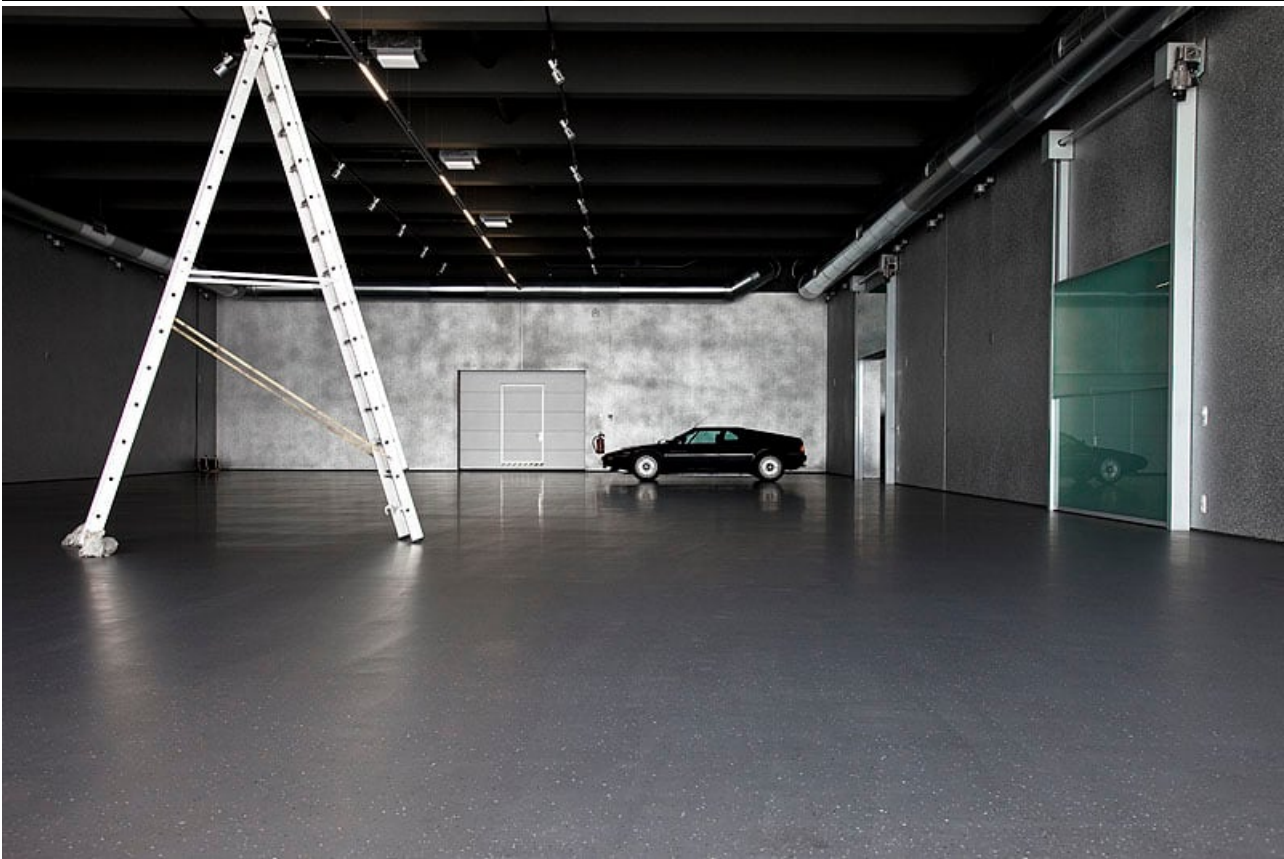












**Galerie**





























**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-m1>  
© Classic Driver. All rights reserved.