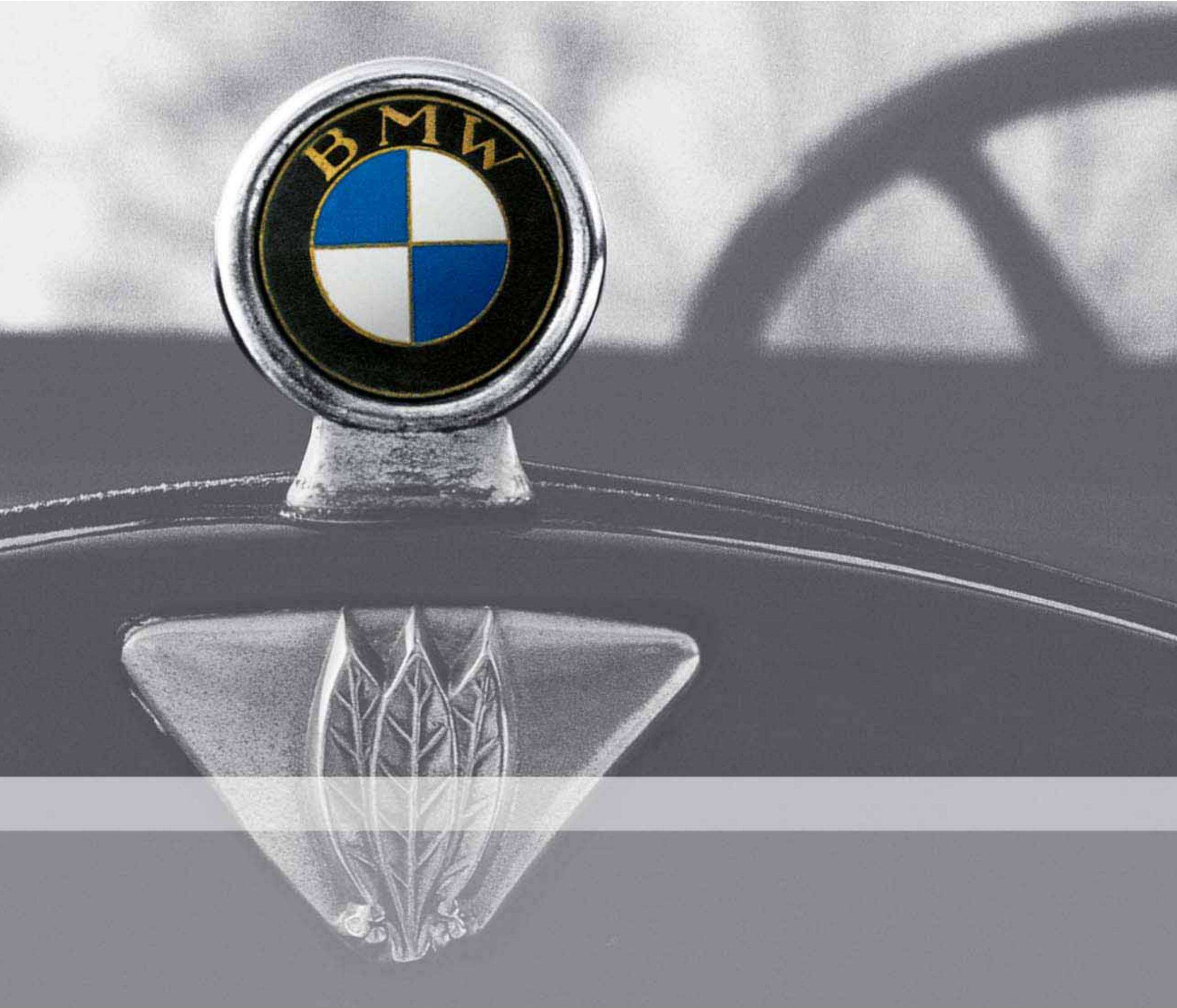


**Sammlerobjekte und Accessoires.
Automobile und Motorräder.
Lifestyle Articles and Collectors' Items.
Cars and Motorcycles.**



2005

BMW Mobile Tradition



Inhalt Contents

- 4** **BMW Jubiläen:
50 Jahre BMW Isetta und
BMW 507
30 Jahre BMW 3er**
BMW Anniversaries:
50 Years of BMW Isetta and
BMW 507
30 Years of BMW 3 Series
- 6** **BMW Miniaturen Automobile**
BMW Scale Models Cars
- 20** **BMW Jubiläumsartikel
50 Jahre BMW Isetta**
BMW Anniversary Articles
Celebrating 50 Years of BMW Isetta
- 36** **BMW Jubiläumsartikel
50 Jahre BMW 507**
BMW Anniversary Articles
Celebrating 50 Years of BMW 507
- 76** **BMW Jubiläumsartikel
30 Jahre BMW 3er**
BMW Anniversary Articles Cele-
brating 30 Years of BMW 3 Series
- 98** **BMW Miniaturen Motorräder**
BMW Scale Models Motorcycles
- 112** **BMW Silber/Metall/Uhren**
BMW Silver/Metal/Timepieces
- 116** **BMW Textilien/Accessoires**
BMW Clothing/Accessories
- 120** **BMW Bücher/CDs/DVDs/
Drucke**
BMW Books/CDs/DVDs/Prints
- 152** **BMW Mobile Tradition
neue Pflegeserie**
BMW Mobile Tradition
New Care Series
- 162** **BMW Spiel/Spaß/Hobby**
BMW Games/Fun/Leisure
- 166** **Inhalt**
Contents



Die Knutschkugel feiert ihren runden Geburtstag.
The “Bubble Car” celebrates a big birthday.

50

Jahre BMW Isetta
years of BMW Isetta

Im März 1955 wurde sie zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt – die BMW Isetta. Das Motocoupé – unter dieser Bezeichnung stellte die BMW Isetta eine ganz neue Klasse dar – gewann die Herzen Tausender und wurde zum Verkaufsschlager der 50er Jahre. Mit 250- oder 300-ccm-BMW Motorradmotoren wurde dieser Kleinstwagen in zahlreichen Varianten und hohen Stückzahlen zwischen 1955 und 1962 produziert. Für viele war die BMW Isetta die erste Möglichkeit, ein fahrbares „Dach über dem Kopf“ zu besitzen.

In March 1955, it was presented to the public for the first time – the BMW Isetta. “Motocoupé” was the designation for an entirely new class of vehicle launched by BMW. It won the hearts and minds of thousands of enthusiasts and went on to become the sales hit of the 1950s. Powered by 250 or 300 cc BMW motorcycle engines, large numbers of many different versions of this microcar were produced between 1955 and 1962. The BMW Isetta provided many people with the opportunity to own a mobile “roof over their head”.

50

Jahre BMW 507
years of BMW 507

Bereits die ersten Skizzen des Designers Albrecht Graf Goertz ließen erkennen, dass der BMW 507 der ganz große Wurf werden würde. Bei seiner Vorstellung auf der IAA 1955 fand der rassige Zweisitzer mit der endlos langen Haube und dem damals modernsten V8 den ungeteilten Beifall der in- und ausländischen Motorpresse als technisch wie ästhetisch perfektes Automobil. Zu seiner Zeit ein Traum, den sich nur wenige erfüllen konnten, heute eine Legende und ein faszinierendes Stück Design- und Technikgeschichte.

The first sketches presented by designer Albrecht Graf Goertz already suggested that the BMW 507 would be a big success. When it was launched at the IAA Frankfurt Motor Show in 1955, the racy two-seater with its elongated bonnet and state-of-the-art V8 engine met with unanimous acclaim. The domestic and foreign motor press universally acknowledged that this was an automobile offering technical and aesthetic perfection. In its time, it represented a dream that only the privileged few could aspire to. This automobile is now a living legend and a fascinating piece of history in terms of design and technology.

Ein Traum wird zur Form – Form wird zu einem Traum.

A dream takes form – form becomes a dream.



Fünf Generationen Erfolg.

Five generations of success.



30

Jahre BMW 3er
years of BMW 3 Series

Auf dem Genfer Autosalon 2005 wird ein neues Kapitel einer unvergleichlichen Erfolgsgeschichte geschrieben: BMW präsentiert die fünfte Generation des BMW 3ers, ein Automobilkonzept, das seit 30 Jahren fasziniert. Die Vorstellung der neuen Generation erfolgt exakt 30 Jahre nach der Präsentation des ersten Modells 1975. Die Besonderheit dieses Jubiläums liegt aber in der Kraft, die das Konzept über die vergangenen drei Jahrzehnte gezeigt hat. In dieser Zeit ist der BMW 3er zu einer Ikone der Sportlimousinen herangereift.

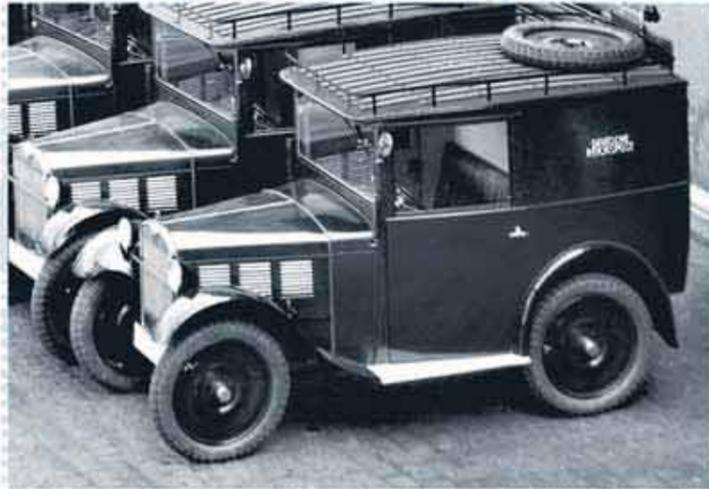
A new chapter is being written in an incomparable success story at the Geneva Motor Show in 2005: BMW is launching the fifth generation of the BMW 3 Series. This is an automobile concept that has been a source of fascination for 30 years. The new generation is being launched precisely 30 years after the first model was presented in 1975. However, the special feature of this anniversary lies in the power demonstrated by the concept during the past three decades. Over this period of time, the BMW 3 Series has matured into one of the icons of the sports sedan.

1929–1935

Innen größer als außen.
Bigger inside than outside.

In einer Zeit, in der sich nur wenige ein Automobil leisten konnten und die erschwinglichen Fahrzeuge Notlösungen und mehr oder weniger Bastelprodukte waren, präsentierte BMW mit dem BMW 3/15 PS ein sehr professionell gefertigtes, vollwertiges Automobil, technisch auf der Höhe der Zeit. Die Limousine, deren Fertigung in Berlin unter der Leitung von Gotthilf Dürnwächter stattfand, war Deutschlands erster Kleinwagen in großer Serie mit Ganzstahlkarosserie nach amerikanischem Vorbild. Bei einer Gesamtlänge von nur 3,25 m bot er erstaunlich viel Platz für zwei Erwachsene und zwei bis drei Kinder. So lässt sich auch der für dieses Modell geprägte Slogan der BMW Werbeabteilung „Innen größer als außen“ erklären.

This was a time when very few people could aspire to an automobile. Affordable cars were essentially compromise solutions and most products required a great deal of DIY skill from their owners. Then BMW launched the BMW 3/15 PS as a fully-fledged automobile manufactured to very high professional standards and with engineering to match the best of the time. The sedan was manufactured in Berlin under the management of Gotthilf Dürnwächter. It was the first small car in Germany to be mass-produced with an all-steel bodywork based on the American approach. Although the total length was only 3.25 m, this car offered a lot of space for two adults and two to three children. "Bigger inside than outside" was the slogan coined by the BMW Advertising Department to profile this model.



1



3



2



4

Gotthilf Dürnwächter, Konstrukteur.
Gotthilf Dürnwächter, design engineer.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 3/15 PS „Reichspost“**
BMW 3/15 PS "Post Car"
1:43
No. 80 42 0 396 037
1930–1931

2 **BMW 3/15 PS „Teile in Eile“**
BMW 3/15 PS "Speedy Parts"
1:18
No. 80 43 0 393 476
1931

3 **BMW 315/1**
1:43
No. 80 42 0 306 574
1934–1935

4 **BMW 3/15 PS**
1:43
No. 80 42 0 018 113
1929–1931

Abbildung Archivbild.
Archive picture.

1937-1941

Ein Automobil prägt das Design seiner Zeit.

An automobile shapes the design of its era.



Nachdem BMW mit dem BMW 326 eines der modernsten Automobile seiner Zeit auf den Markt gebracht hatte, setzte das Unternehmen den mit dieser Reihe begonnenen eigenständigen BMW Stil mit dem BMW 327 bzw. 327/28 fort. Diese vom Design her gelungenste BMW Typenreihe wurde von 1937 bis 1941 gebaut. Die Kabriolet-Version des BMW 327 war noch beliebter als die rassigen Sportcoupés. Gegen Aufpreis konnte man anstelle des 55-PS-Motors (6 Zylinder, 1971 ccm Hubraum) den Dreivergaser-Hochleistungsmotor aus dem Typ 328 mit 80 PS bekommen. Diese extravaganten Modelle begeisterten auch zunehmend die Prominenz für die Marke BMW – wie zum Beispiel den Filmschauspieler Hans Söhnker.

After BMW launched the BMW 326 as one of the most up-to-date automobiles of its time, the company continued the independent BMW style marked by this series with the BMW 327 and 327/28. This was the most successful BMW type series in terms of design and it was produced from 1937 to 1941. The convertible version of the BMW 327 was even more popular than the racy sports coupé. Instead of the 55 bhp engine (6 cylinders, 1971 cc capacity), customers could pay extra for the type 328 high-performance engine with three carburetors and delivering 80 bhp. These extravagant models increasingly generated enthusiasm for the BMW marque among celebrities – for example with screen actor Hans Söhnker.

Hans Söhnker, Schauspieler.
Hans Söhnker, actor.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

- | | | | |
|---|---|---|--|
| 1 | BMW 327 Coupé
1:43
No. 80 42 0 306 572
1938-1941 | 2 | Diorama BMW 327 Coupé „Straßenszene“
Diorama BMW 327 Coupé "Street Scene"
1:87
No. 80 41 0 309 333
1938-1941
Eines des schönsten Automobile der 30er Jahre perfekt in Szene gesetzt. Das Fahrzeug ist geparkt vor einem typischen Innenstadtbistro. Lackiert ist das 327 Coupé im Stil der Zeit zweifarbig – rot und schwarz.
One of the most beautiful automobiles of the 1930s placed in a perfect setting. The vehicle is parked in front of a typical city-centre bistro. The 327 Coupé is painted in two colours to match the style of the time – red and black. |
|---|---|---|--|

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 3 | BMW 327 Cabriolet
1:43
No. 80 42 0 306 571
1937-1941 | 4 | BMW 335
1:43
No. 80 42 0 306 570
1939-1941 |
|---|---|---|---|

1937-1940

Bei Rennen so erfolgreich wie auf der Straße.

The same success with racing as on the road.

1936 stellte BMW den legendären BMW 328 der Öffentlichkeit vor. Als zeitlos-klassischer Roadster erreichte dieses Modell ein Ansehen wie nur wenige andere Modelle vergleichbarer Größenordnung. Konzipiert war dieser Zweisitzer als Sportwagen. Ernst Henne zeigte anlässlich des Eifelrennens, was der sauber abgestimmte Zweiliter-Motor des schlanken Roadsters gegen die Konkurrenz ausrichten konnte. Mit einem Schnitt von 101,5 km/h wurde Henne Sieger des Rennens – und das sollte erst der Beginn einer Erfolgsserie von Siegen bei nationalen und internationalen Rennen wie Le Mans oder der Mille Miglia sein.

In 1936, BMW launched the legendary BMW 328. This roadster was a timeless classic and achieved a following like few models of comparable size. The two-seater was designed as a sports car. Ernst Henne demonstrated what the slim roadster with the fine-tuned two-litre engine could achieve against the competition in the Eifel Race. Henne won the race with an average speed of 101.5 km/h – and that was just the beginning of a series of victories in national and international races like Le Mans or the Mille Miglia.



1



3



2

Ernst Jakob Henne, Rennfahrer.
Ernst Jakob Henne, racing driver.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 328 Roadster**
1:18
No. 80 43 0 300 749
1937-1940

2 **BMW 328 Le Mans**
Roese/Heinemann
1:43
No. 80 42 0 302 330
1939

3 **BMW 328 Mille Miglia**
Schaumburg-Lippe/Lurani
1:43
No. 80 42 0 302 329
1938

1940

Ein Leichtgewicht fährt allen anderen voraus.

A lightweight comes out ahead of the field.

Mit einem Gewicht von nur wenig mehr als 800 kg und dem 80-PS-Motor erbrachte der BMW 328 bereits als Serienversion ein konkurrenzloses Leistungsgewicht und war eines der schnellsten deutschen Automobile. Beim schwersten Rennen der Welt, der „Mille Miglia“ in Italien, waren die Spezialversionen mit superleichten Stromlinienkarosserien am Start. Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäumer konnten im Touring Coupé einen überragenden Gesamtsieg feiern, während die übrigen BMW Fahrer in den offenen Stromlinien-Roadstern auch noch den Mannschaftspreis gewinnen konnten.

Weighing in at only just over 800 kilos with an 80 bhp engine, the BMW 328 already provided an unparalleled power-to-weight ratio in the production version. Consequently it was one of the fastest German automobiles around. The special versions driven in the world's toughest race – the Italian Mille Miglia – started on the grid with ultra lightweight aerodynamic bodies. Fritz Huschke von Hanstein and Walter Bäumer achieved an impressive overall victory in the Touring Coupé, while the other BMW drivers additionally won the team trophy in the open-top aerodynamic roadsters.



Links Fritz Huschke von Hanstein, rechts Walter Bäumer, Rennfahrer.
Left Fritz Huschke von Hanstein, right Walter Bäumer, racing drivers.

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 328 Mille Miglia
Touring Coupé
Hanstein/Bäumer**

1:43

No. 80 42 0 300 740

1940

2 **BMW 328 Mille Miglia Roadster
Briem/Richter**

1:18

No. 80 43 0 300 743

1940

3 **BMW 328 Mille Miglia Roadster
Briem/Richter**

1:43

No. 80 42 0 300 737

1940



1952-1958

Ein Automobil macht Staat.

A star automobile.

Für die wuchtige Form des BMW 501 mit barocker Linienführung zeichnete Peter Szymanowski verantwortlich, damals der beste Designer in Deutschland. Er schuf damit die strömungsgünstigste und zugleich stabilste Karosserieform, die es zu dieser Zeit gab. Schon bald fand der BMW 501 Verwendung als Einsatzfahrzeug bei der bayerischen Polizei für die tagtäglichen Streifenfahrten. In der TV-Serie „Isar 12“, von 1961-1963 gedreht, wurde er neben den Polizisten Wilmut Borell und Karl Tischlinger zum Hauptdarsteller. Mit Blaulicht und Funkgerät ausgestattet, brachte er die beiden schnell und sicher zum Einsatzort.

Peter Szymanowski was responsible for the powerful design of the BMW 501 with its Baroque lines. At the time, he was the best designer in Germany, and this was the most aerodynamic and stable bodywork design of the times. The BMW 501 was soon being used as a squad car by the Bavarian Police for regular patrol duty. It also starred in the TV crime series "Isar 12", filmed between 1961 and 1963, with detectives Wilmut Borell and Karl Tischlinger. Blue flashing light and radio ensured that the two detectives always travelled fast and arrived safely at the scene of the crime.



1



3



2

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 501 „Isar 12“**

1:18

No. 80 43 0 393 093

1956

Lieferbar ab Sommer 2005.
Available from summer 2005.

2 **BMW 501**

1:18

No. 80 43 0 393 098

1952-1958

Lieferbar ab Sommer 2005.
Available from summer 2005.

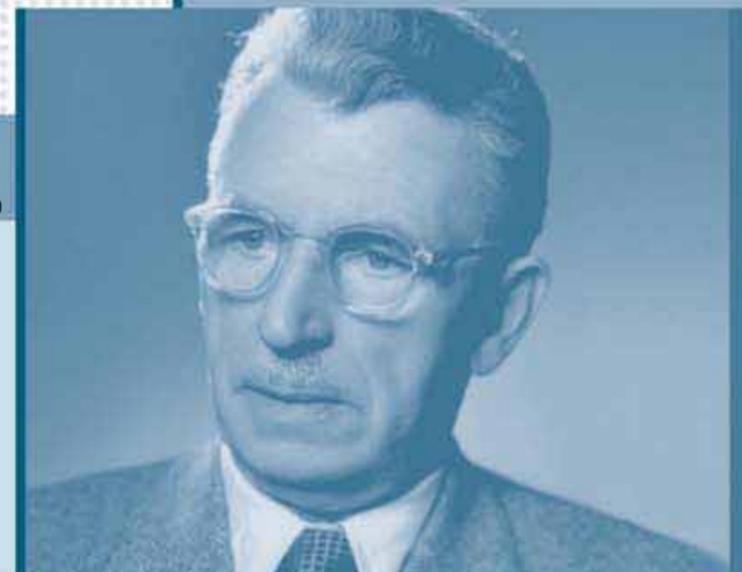
3 **BMW 502 Limousine**

1:43

No. 80 42 0 301 384

1954-1957

Peter Szymanowski, Designer.
Peter Szymanowski, design engineer.



1954–1961

Der Barockengel beflügelt Deutschlands Straßen.

The “Baroque Angel” sets Germany’s roads on fire.

Mit dem BMW 502 begann eine neue automobiler Ära, denn sein hochmoderner 2,6-Liter-V8-Motor aus Leichtmetall war der erste Achtzylinder-Motor nach dem Krieg in Deutschland. Geschaffen wurde er von dem Konstrukteur Leonhard Ischinger in der Rekordzeit von etwa acht Wochen – gearbeitet wurde daran Tag und Nacht. Das auf der ganzen Welt einzigartige Triebwerk leistete in seiner stärksten Version 110 PS und brachte den BMW 502 auf eine Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h. Die üppig geformte Limousine wurde im Volksmund bald liebevoll „Barockengel“ genannt. In einer Zeit, als ein Lehrer zwischen 200,- und 300,- DM verdiente, blieb er für die meisten jedoch ein unerfüllbarer Traum.

The BMW 502 started a new era for the automobile. This ultramodern 2.6 litre V8 light-alloy engine was the first eight-cylinder engine to be manufactured after the war in Germany. The engine was designed by engineer Leonhard Ischinger in the record time of some eight weeks – work on the project continued day and night. The most powerful version of this unique engine generated 110 bhp and accelerated the BMW 502 to a top speed of 165 km/h. The lavishly styled sedan was soon affectionately dubbed the “Baroque Angel”. At a time when a teacher was earning between DM 200 and DM 300, this car remained an unattainable dream for most people.



1

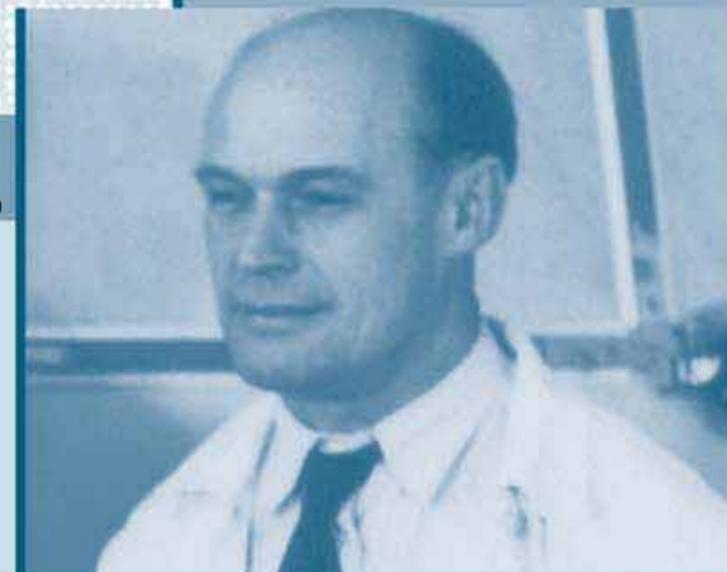


2



3

Leonhard Ischinger, Konstrukteur.
Leonhard Ischinger, design engineer.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 2,6 Luxus**

1:18

No. 80 43 0 393 095

1958–1961

2 **BMW 502 Cabriolet**

1:18

No. 80 43 0 027 926

1955

3 **BMW 502 Limousine**

1:24

No. 80 43 0 027 927

1954–1957

1955–1960

Maßfertigung in Handarbeit.
Hand-crafted mass production.

Als der BMW 503 zusammen mit dem 507 auf der IAA 1955 in Frankfurt vorgestellt wurde, war das für Presse und Publikum die Sensation. Niemand hätte von BMW eine solche Leistung erwartet. Der elegante Reisesportwagen – ebenso wie der BMW 507 von Albrecht Graf Goertz entworfen – wurde in Kleinstserie für die „oberen 10.000“ nach deren individuellen Vorstellungen in Handarbeit gebaut. Zu seinen Besitzern zählten auch Rudolf Oetker und Jozip Broz Tito. Jeder Wagen wurde zu einem Unikat, keiner glich dem anderen. Leichtmetallkarosserie, elektrische Fensterheber und beim Cabriolet erstmalig ein elektrisches Verdeck sowie das exzellente V8-Triebwerk aus Aluminium vermittelten seinen Besitzern ein Höchstmaß an Fahrkultur.

When the BMW 503 was launched in tandem with the 507 at the IAA Frankfurt Motor Show, it was a sensation for press and public alike. Nobody expected this kind of achievement from BMW. The elegant touring sports car – like the BMW 507 designed by Albrecht Graf Goertz – was designed in small batches for the “top 10,000”, tailor-made to their individual requirements. Food manufacturer Rudolf Oetker and Yugoslav premier Jozip Broz Tito were among the VIPs owning one of these vehicles. Each car was a one-off model with no two cars being identical. Alloy bodywork, electric window controls and – in the convertible – an innovative power-operated top combined with the outstanding V8 aluminium engine to give proud owners superlative motoring culture.



Vorgestellt 1955 auf der IAA in Frankfurt.
Launched at the IAA Frankfurt Motor Show in 1955.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 503 Cabriolet**
1:43
No. 80 42 0 396 035
1955–1960

2 **BMW 503 Cabriolet**
1:18
No. 80 43 0 309 315
1955–1960

3 **BMW 503 Coupé**
1:18
No. 80 43 0 309 311
1956–1960

50



So wie der Kleinwagen BMW 3/15 PS, der Ende der 20er Jahre mit seinen hohen Verkaufszahlen BMW von null auf Platz zwei der absatzstärksten Hersteller brachte, war es wieder ein Kleinwagen, der in den 50er Jahren wesentlich zum Erfolg des Unternehmens beitrug. Mit über 160.000 verkauften Fahrzeugen konnte die BMW Isetta neue und entscheidende Impulse setzen. Ursprünglich war die Isetta eine Konstruktion der Firma ISO in Bresso bei Mailand, von der BMW die Lizenz für Deutschland, Österreich, die Schweiz und die skandinavischen Länder erwarb.

In the 1920s, the BMW 3/15 PS small car propelled BMW from zero to number two among the manufacturers with the biggest sales. During the 1950s, it was again a small car that secured success for the company. The BMW Isetta set new standards and key benchmarks, generating sales in excess of 160,000. The Isetta was originally built by the car-makers ISO in Bresso near Milan. BMW bought the licence for Germany, Austria, Switzerland and the Scandinavian countries from ISO.

Das kleine Motocoupé bewegt Großes.

The little “Motocoupé” is a big mover.

50

Da ISO mit der Lizenz auch gleich die Presswerkzeuge für die Karosserie mitverkaufte, konnte BMW innerhalb kürzester Zeit die Produktion aufnehmen. Das kleine Motocoupé bekam statt des Zweitaktmotors den Einzylinder-Viertaktmotor aus dem Motorrad R 25 und startete ab Frühjahr 1955 mit 250 ccm und 12 PS. Ende des Jahres kam die um 1 PS stärkere BMW Isetta 300 dazu. Schnell wurde deutlich, dass BMW mit diesem ungewöhnlichen Modell einen Volltreffer gelandet hatte. Ein Fahrzeug, das wie kaum ein anderes in seine Zeit passte: außerordentlich wendig und unübertroffen sparsam. Bereits im ersten Produktionsjahr konnten weit über 10.000 Isettas verkauft werden.

ISO was prepared to sell the pressing tools necessary for the bodywork together with the licence and had no objections to a more powerful engine for the BMW Isetta. BMW was therefore in a position to start up production within a short space of time. This little "Motocoupé" was powered by the four-stroke engine from the BMW R 25 motorcycle and generated 12 bhp (Isetta 250). The more powerful BMW Isetta 300 by 1 bhp came at the end of the year. It soon became clear that BMW had launched a hit with this unusual model. This vehicle was right for the times like no other – extraordinarily agile with unsurpassed fuel economy. More than 10,000 Isettas were sold during the first production year.

Ein Fahrzeug, das wie kaum ein anderes in seine Zeit passt.

A vehicle of its time,
like virtually no other.

1955–2005

Mit 85 km/h auf Erfolgskurs.

On course for success at 85 km/h.

Dass die BMW Isetta nach dem Glas Goggomobil das erfolgreichste Kleinstauto der 50er Jahre war, hatte sowohl rationale als auch emotionale Gründe. Für den Verstand sprach das Fahrzeugkonzept, der Preis von 2.750,- DM, der sie konkurrenzlos machte, der niedrige Verbrauch und die Elastizität, die sie selbst dem viel stärkeren Volkswagen voraus hatte. Das Herz wurde durch ihre unverwechselbare Form angesprochen, was sich in liebevollen Bezeichnungen wie „Knutschkugel“ oder „rollendes Ei“ äußerte. Sogar zahlreiche Prominente, wie zum Beispiel Cary Grant, Curd Jürgens oder Stirling Moss, setzten sich mit der BMW Isetta erfolgreich in Szene.

The BMW Isetta was the most successful microcar in the 1950s after the Glas Goggomobile. There were both rational and emotional reasons for this success. The vehicle design was practical and the price of DM 2,750 set it apart from the competition. Low consumption and versatility even put it ahead of the more powerful Volkswagen. The spirit of the car was expressed in its inimitable shape, and it was affectionately known as “Bubble Car” or “Rolling Egg”. The BMW Isetta became part of the in-scene, being purchased by a string of celebrities including Cary Grant, Curd Jürgens and Stirling Moss.



1

Curd Jürgens, Schauspieler.
Curd Jürgens, actor.



1 Containeruhr BMW Isetta 50 Jahre Container Watch BMW Isetta 50 Years

No. 80 26 0 396 688

Die exklusive Automatikuhr ist eine Reminiszenz an die 50er Jahre, eine Zeit, in der die Isetta Deutschland bewegte. Das Zifferblatt ist dem Originaldesign des Tachometers der BMW Isetta nachempfunden. Die Containeruhr Isetta 50 Jahre verfügt über ein hochwertiges Mineralglas und ein Gehäuse aus nickelfreiem Edelstahl. Durch das bewährte Containergehäuse lässt sie sich von einer sportiven Armbanduhr in eine klassische Taschenuhr verwandeln. Stoßsicher, wasserresistent bis 4 atm, 24 Monate Garantie.

The exclusive automatic watch provides a memento of the 1950s, a time when the Isetta kept Germany on the road. The dial is based on the original design of the speedometer of the BMW Isetta. The Container Watch Isetta 50 Years has a high-quality cover made of natural crystal glass and a case designed in nickel-free stainless steel. The ingenious container watchcase allows the watch to be transformed from a sporty wristwatch into a classic fob watch. The watch is shockproof and waterproof up to 4 bar. A 24-month guarantee is provided.

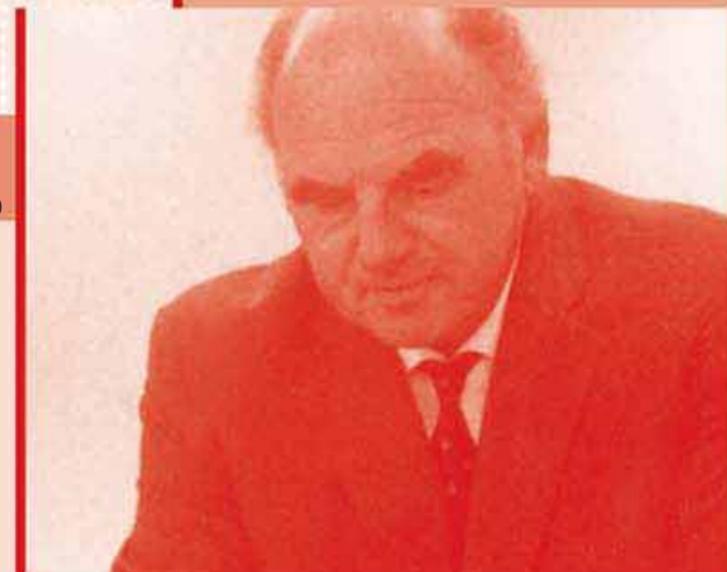
1955–2005

Unvergleichlich in ihrer Klasse. Incomparable in its class.

Während die anderen Hersteller von Kleinwagen sich mit ihrer Modell- und Preispolitik nicht weiterentwickelten, brachte BMW Ende 1956 unter der technischen Leitung von Fritz Fiedler mit der Isetta Export ein verbessertes Modell auf den Markt. Sowohl im technischen Bereich als auch in der optischen Aufmachung zeichnete sie sich gegenüber der Isetta Standard durch wesentliche Änderungen aus. Sie erhielt große seitliche Schiebefenster und eine Heckscheibe aus Sicherheitsglas, eine seitlich herumgezogene Stoßstange und verchromte Regenleisten. Eine weichere Federung, die verbesserte Heizluftführung sowie eine bessere Sitzposition sorgten für mehr Komfort. Durch sie stieg die Nachfrage nach der Isetta wieder an.

While other manufacturers of small cars failed to move their model and price policy forward, BMW launched an improved model on the market at the end of 1956 with the Isetta Export under the technical management of Fritz Fiedler. Significant changes were made to the engineering and visual design compared with the Isetta Standard. It was given large sliding windows at the side and a rear window made of safety glass. The microcar was also fitted with a continuous bumper extending round the sides, and chrome rain troughs. Softer suspension, improved hot-air circulation and better seat position provided more comfort. This new model increased demand for the Isetta.

Fritz Fiedler, technischer Ingenieur.
Fritz Fiedler, technical engineer.



1



2



2

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **Spardose BMW Isetta** No. 80 55 0 396 692
Piggy Bank BMW Isetta

Bereits in den 50er Jahren hätte man die Isetta durch ihren geringen Anschaffungspreis und den niedrigen Verbrauch als Spardose bezeichnen können – jetzt gibt es sie wirklich in dieser Funktion. Körper aus Keramik, Maße ca.: 7 cm Höhe, 12 cm Länge, 7 cm Breite.

The Isetta was legendary during the 1950s because of its low purchase price and fuel economy, so it was rather like a piggy bank. Now there really is an Isetta piggy bank. The body is made of china, dimensions approx. 7 cm high, 12 cm long, 7 cm wide.

2 **Fun Car BMW Isetta** 1:64 No. 80 55 0 396 693

Jetzt kommt was ganz Neues ins Spiel – Isetta Spielzeugauto mit Pullback-Funktion im Maßstab 1:64. Kunststoffausführung in den Farben Rot/Weiß oder Hellblau/Beige.

Now there's something quite new – Isetta Toy Car with pull-back operation on a scale 1:64. Plastic design in the colours red/white or light blue/beige.

1955–2005

Das rollende Ei zeigt sportliche Qualitäten.

The rolling egg turns sporty.

Über ihre Qualitäten im Alltag hinaus überzeugte die Isetta auch im Motorsport. Den ersten Erfolg konnte die Firma ISO in Bresso verbuchen, die sich gleich eine der härtesten Prüfungen, die Mille Miglia, ausgesucht hatte. Am Start noch belächelt, überraschte Cipolla 1955 in seiner Leistungsklasse auf einer ISO Isetta mit einem dritten Platz nach Moss und Fangio auf Mercedes. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit auf der über 1.600 km langen Strecke betrug immerhin 79,311 km/h. Auch die BMW Isetta konnte in ihrer Kategorie immer wieder Auszeichnungen erringen und bestand, von dem berühmten Motorradrennfahrer Max Klankermeier pilotiert, die Alpenfahrt 1957 mit Bravour.

The Isetta didn't just show its mettle on the roads. It also provided impressive testimony to its qualities in motor sport. The first success was recorded by automotive manufacturer ISO in Bresso. The company had sought out one of the toughest tests right at the start – the Mille Miglia. When Cipolla lined up on the starting grid in his Isetta, there were smiles all round. But he caused a big surprise when he took third place in his power class behind Moss and Fangio in Mercedes. His average speed over the 1,600 km distance was an impressive 79.311 km/h. The BMW Isetta also had a successful career, winning trophies time and again in its category. Driven in 1957 by renowned motorcycle racer Max Klankermeier, it came out ahead in the Alpine Rally.



1



2

Max Klankermeier, Motorradrennfahrer.
Max Klankermeier, motorcycle racing rider.

- 1 **Tuch BMW Isetta** No. 80 23 0 396 702
Scarf BMW Isetta
Lifestyle of the 50's in reiner Seide. Attraktives Tuch im farbenfrohen Stil der Zeit mit typischen Elementen und Motiven der BMW Isetta. Maße 90 x 90 cm, 100% Seidentwill, made in Italy.
Lifestyle of the 1950s in pure silk. Attractive scarf in the brightly coloured style of the time showing typical elements and motifs from the BMW Isetta. Dimensions 90 x 90 cm, 100% silk twill, made in Italy.

- 2 **Pin BMW Isetta** No. 80 55 0 396 690
Nostalgie pur für alle Isetta-Fans. Wie alle BMW Pins – hochwertig gefertigte Emailausführung.
Pure nostalgia for all Isetta fans. Manufactured to the highest standards like all BMW Pins.



1955–1962

Nonstop zum Skagerak. Non-stop to Skagerak.

Ein wirklich überzeugender Beweis für die Zuverlässigkeit der BMW Isetta waren die mörderischen Langstrecken, die von bekannten Journalisten mit Serienfahrzeugen gefahren wurden. So fuhr Paul Schweder 1955 mit seiner Kollegin Annemarie Botschen mit einer serienmäßigen BMW Isetta in 48 Stunden und 55 Minuten nonstop von Brindisi zum Skagerak. Auf der 2.497 km langen Strecke erreichte er eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 60,1 km/h. Der Verbrauch betrug 4,907 Liter auf 100 km. Bei einer zweiten Nonstopfahrt fuhr er mit einer BMW Isetta Export vom Ätna nach Stockholm und erreichte auf der 3.760 km langen Strecke eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 60,6 km/h.

Celebrity journalists drove production vehicles on endlessly long routes to provide thoroughly convincing proof of the reliability of the BMW Isetta. In 1955, Paul Schweder and his colleague Annemarie Botschen drove a volume-produced BMW Isetta from Brindisi to the Skagerak non-stop in 48 hours and 55 minutes. They averaged a speed of 60.1 km/h on a route totalling 2,497 km. Fuel consumption was 4.907 litres per 100 km. In a second non-stop journey, he drove a BMW Isetta Export from Mount Etna to Stockholm and notched up an average speed of 60.6 km/h on a route totalling 3,760 km.

Paul Schweder, Journalist.
Paul Schweder, journalist.



1

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **Skyline BMW Isetta 50 Jahre** 1:18 **No. 80 43 0 398 138**

Skyline BMW Isetta 50 Years

50 Jahre Isetta in einer ungewöhnlichen und attraktiven Form. BMW Isetta Modell, Dach und obere Türhälfte in Sandbeige, Unterseite Königsblau mit der Skyline von München als Aufdruck. Bodensockel mit Holzmaserung. In limitierter Auflage von 1955 Stück.

50 Years of Isetta in an unusual and attractive design. BMW Isetta Model, roof and upper half of the door in sandy beige, underside royal blue with the skyline of Munich printed on the side. Base plinth with wood grain. Produced in a limited edition of 1955 models.



1955–1962

Für alle und alles.

For one and all.

Vorgestellt wurde die BMW Isetta als Reisegefährte, als Rikscha, als Clubstuhl auf Rädern als rollende Reisetasche und Mädchen für alles. Geliebt und geschätzt wurde sie von einer ganzen Generation von Autofahrern, für die sie die erste bezahlbare Möglichkeit der Mobilität auf vier Rädern bot. Zum Einsatz kam die Isetta bei der Deutschen Bundespost und bei der Polizei, die Illustrierte „Der Stern“ benutzte sie sogar als Werbeträger.

Ein Fahrzeug, das in seiner Zeit an Popularität kaum zu überbieten war und das es in den verschiedensten Versionen gab – als Cabrio, Tropenversion und Kleinstlieferwagen – ein Fahrzeug, das Deutschland bewegte.

The BMW Isetta was presented as a travel workhorse, a rickshaw, an armchair on wheels, a rolling suitcase and maid-of-all-work. This vehicle was the darling of an entire generation of drivers. It was the first time they could actually afford mobility on four wheels. The Isetta was deployed by the German Post Office and by the Police. Glossy magazine "Der Stern" even used it as an advertising hoarding.

This was a vehicle of its time – and its popularity was virtually unsurpassed. It was supplied in a number of different versions – convertible, tropical version and microcar delivery van. This was the vehicle that got Germany moving.

„Der Stern“, Zeitschrift.
"Der Stern", glossy magazine.



1



2



3

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

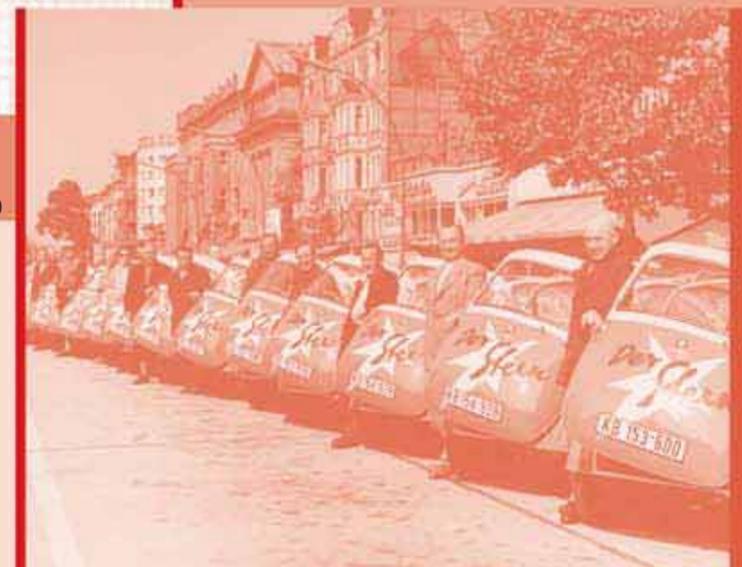
1:12

1:10

1 **BMW Isetta Export**
1:12
No. 80 43 0 308 709
1956–1962

2 **BMW Isetta Standard**
1:43
No. 80 42 0 026 609
1955–1957

3 **BMW Isetta Pickup**
1:43
No. 80 42 9 423 106
1955–1957



1955–1962

Die Reisewelle rollt. The travel wave gets going.

Im Zuge der Automobilisierung nach dem Krieg erwachte auch wieder das Fernweh. Mitten in die 50er Jahre fällt der Beginn des Massentourismus. Mit Klein- und Kleinstwagen rollte die Reisewelle gegen Süden. Dabei ermöglichte es die BMW Isetta Tausenden von Deutschen, ihre ganz private Alpenfahrt ins sonnige Italien zu unternehmen. Gemächlich vor sich hin tuckernd, bescheiden und zuverlässig erklimmte sie jeden Pass und brachte ihre Fahrer sicher ans Ziel ihrer Urlaubsträume. Auch heute ist die Isetta in Italien noch zu bewundern – zum Beispiel mit dem Privatteam Mercandanti/Mercandanti bei der Mille Miglia 2004.

The yearning to get away from it all increased as more people bought cars after the war. The mid-1950s saw the start of mass tourism. The travel wave rolled south with small cars and microcars. The BMW Isetta allowed thousands of Germans to go on their very own journey across the Alps into the sunny climes of Italy. The Isetta would chug along, climbing any mountain pass with a modest and dependable persistence, carrying the occupants to the destination of their holiday dreams. Even today, the Isetta remains an object of admiration in Italy – for example with the private team Mercandanti/Mercandanti at the Mille Miglia 2004.



1



2

Die BMW Isetta von Mercandanti/Mercandanti bei der Mille Miglia 2004 am Ziel in Brescia.
The BMW Isetta driven by Mercandanti/Mercandanti at the finishing line in Brescia at the Mille Miglia 2004.

1:87

1:64

1:43

1:24

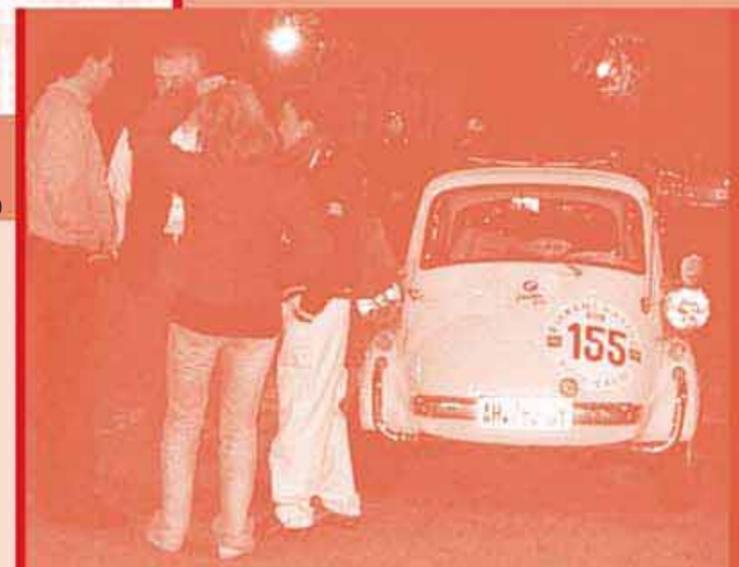
1:18

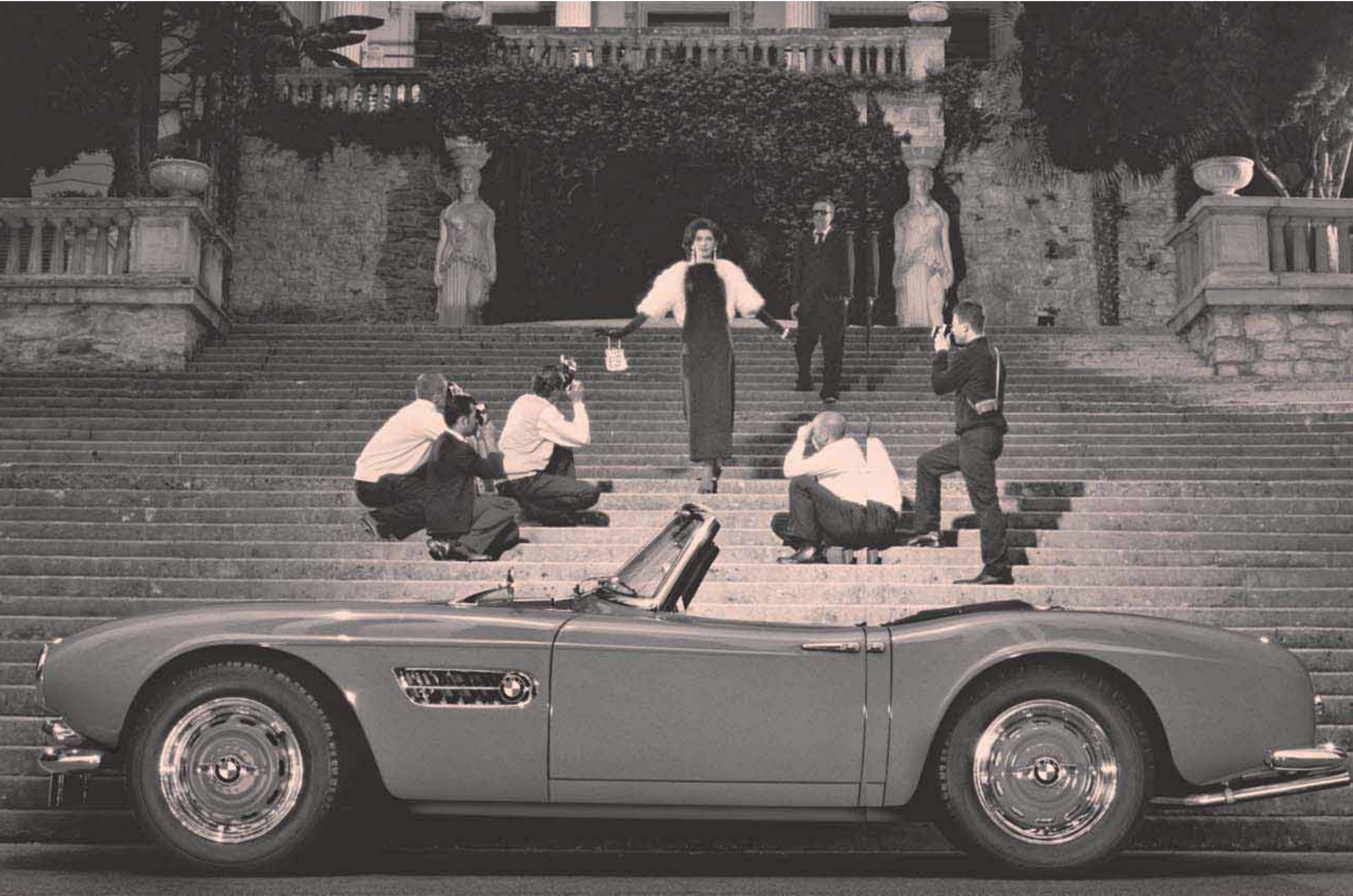
1:12

1:10

- 1 **BMW Isetta mit Campinganhänger**
BMW Isetta with Camping Trailer
1:18
No. 80 43 0 302 339
1956–1962

- 2 **BMW Isetta mit Campinganhänger**
BMW Isetta with Camping Trailer
1:43
No. 80 42 0 146 653
1955–1957





Anfang der 50er Jahre beschwört Verkaufschef Hanns Grewenig – vor allem mit Blick auf den amerikanischen Markt – Aufsichtsrat und Vorstände, einen Sportwagen zu bauen. Mit ihm könne man nicht nur an gloriole Zeiten anknüpfen, sondern auch die Gewinne erzielen, die man mit dem 501 nicht erreichen konnte. Den entscheidenden Impuls für die Konstruktion eines exklusiven Roadsters gab jedoch Max Edwin Hoffman, der „Baron der Park Avenue“ und der bedeutendste Importeur von Fahrzeugen in den USA. Auf seiner ersten Europareise hatte er seine alte Liebe BMW wiederentdeckt und sich Chancen für einen BMW Sportwagen gegen die bereits in Serie befindlichen Sportwagenmodelle 190 SL und 300 SL der Firma Daimler-Benz ausgerechnet.

At the start of the 1950s, sales boss Hanns Grewenig persuaded the Supervisory Board and Board Directors to build a sports car – particularly with a view to the American market. He believed that this would allow the company to continue the glory days of old and at the same time turn in the kind of profits that couldn't be achieved with the 501. However, the key motivation for the design of the exclusive roadster was provided by Max Edwin Hoffman – the Baron of Park Avenue and the major importer of vehicles in the USA. During his first European trip, he had re-discovered his old love for BMW and saw opportunities for a BMW sports car even in the face of competition from the Daimler-Benz sports car models 190 SL and 300 SL that were already in mass production.

Der amerikanische Traum.
The American Dream.

50

Als Max Edwin Hoffman 1954 erneut ins BMW Werk kam, konnte er Technikdirektor Fritz Fiedler davon überzeugen, dass BMW mit einem Sportwagen die besten Voraussetzungen für den amerikanischen Markt habe.

Daraufhin erteilte der Aufsichtsrat grünes Licht für den Bau eines schnellen Zweisitzers. Zunächst erhielt Ernst Loof, der frühere Rennleiter von BMW, den Auftrag, ein Modell zu konstruieren. Hoffman erklärte höflich, aber bestimmt, dass man ein solches Auto nie verkaufen könne, und brachte den Stilisten Albrecht Graf Goertz ins Spiel, einen Deutschen der seit 1937 in New York lebte. Albrecht Graf Goertz, ein Schüler des damaligen Design-Papstes Raymond Loewy, konnte für das Design des neuen Wagens gewonnen werden. Bereits auf Grund seiner ersten Skizzen entschloss man sich zum Bau des BMW 507, eines hochkarätigen und reinrassigen Roadsters.

When Max Edwin Hoffman returned to the BMW plant in 1954, he succeeded in convincing Technical Director Fritz Fiedler that BMW had excellent prospects for the American market with a sports car.

Encouraged by his opinion, the Supervisory Board gave the green light for construction of a fast two-seater. Ernst Loof was the former Racing Director at BMW and he was initially commissioned to design a model. Hoffman explained politely but firmly that he would never be able to sell the resulting automobile and brought German stylist Albrecht Graf Goertz into the equation. Goertz had been living in New York since 1937. Design guru Raymond Loewy had been his mentor, and BMW was able to harness Goertz's talents to design the new car. The initial sketches convinced BMW of the design and a decision was taken to build the BMW 507, a high-quality, pure-blooded roadster.

Die Geburt einer Legende.
Birth of a legend.

1955–2005

Ein Wettlauf gegen die Zeit. A race against time.

Die Zeit zur Fertigstellung des BMW 507 drängte, bereits zur nächsten Internationalen Automobil-Ausstellung sollte der Prototyp des Touring-Sport-Roadsters vorgestellt werden. Ein nach Goertz' Entwurf im Werk München gefertigtes Modell ging per Schiff nach New York, Hoffman gefiel es nicht, er ließ ein Tonmodell nach seinen Vorstellungen formen und schickte es zurück. Trotz dieser Verzögerungen konnte Alexander von Falkenhausen noch vor der Präsentation auf der IAA im Waldorf-Astoria Hotel das erste Modell des BMW 507 an Max Hoffman übergeben: ein außergewöhnlicher Roadster, der Designgeschichte schreiben sollte und später als Traum von der Isar bezeichnet wurde. Hoffman war begeistert, bestellte für den amerikanischen Markt und die Schöpfung von Albrecht Graf Goertz erlebte bereits vor der öffentlichen Präsentation in Frankfurt ihren Triumph.

The prototype of the BMW 507 was to be launched at the next International Motor Show, and time was pressing. A model of the touring sports roadster produced in Munich on the basis of the design by Goertz was shipped to New York. Hoffman didn't like it. He had a clay model made in line with his own ideas and sent it back. Despite these delays, Alexander von Falkenhausen was able to hand over the first model of the BMW 507 to Max Hoffman in the Waldorf-Astoria Hotel even before the launch at the IAA Frankfurt Motor Show. This extraordinary roadster was to write design history and was later referred to as the dream from the Isar. Hoffman was enthusiastic and placed an order for the American market. The car originated by Albrecht Graf Goertz had triumphed even before it was launched publicly in Frankfurt.

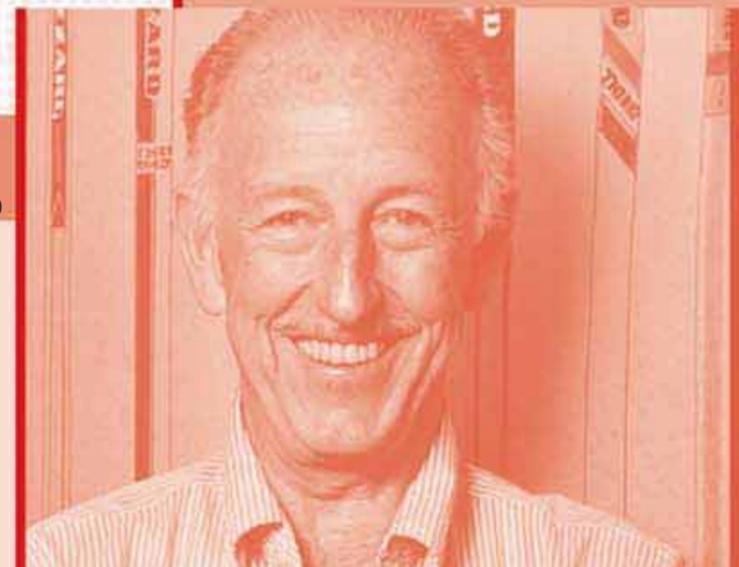


1



1

Albrecht Graf Goertz.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 507 Graf Goertz** 1:18 **No. 80 43 0 398 137** 1955

BMW 507 Jubiläumsmodell, 1955–2005, limitierte Auflage von 1955 Stück. Exterieur metallblau, Interieur sandgelb, Bodenbereich dunkelblau. Auf Bodenpatte in Holzanmutung mit Jahreszahlen. Im Set enthalten ist der Zentralverschluss des BMW 507 als Schlüsselanhänger (Beschreibung dazu auf Seite 44).

BMW 507 Anniversary Model, 1955–2005, limited edition of 1955 models. Exterior metallic blue, interior sandy yellow, floor pan dark blue. On base with wood look and dates. The central locking for the BMW 507 is included in the set as a key ring (see page 44 for description).

1955–2005

BMW Profile 9:

„Der legendäre BMW 507“

Ein Buch, das einzig und allein einem Modell gewidmet ist, dem legendären Roadster BMW 507. Bis heute zählt dieser beeindruckende Sportwagen mit der endlos langen Motorhaube über dem damals modernsten V8-Motor zu einem der schönsten Automobile aller Zeiten. Dem Autor, Dr.-Ing. Karlheinz Lange, gelang es auf ca. 240 Seiten ein Werk von höchster Authentizität zu schaffen, das diesen berühmten Sportwagen in einem neuen Licht erscheinen lässt.

BMW Profiles 9:

“The Legendary BMW 507”

A book dedicated solely to a single model – the legendary BMW 507 Roadster. This impressive sports car still ranks among one of the most beautiful automobiles of all time with its then state-of-the-art V8 engine and elongated engine bonnet. The author Dr. Karlheinz Lange has succeeded in creating a highly authentic book with some 240 pages that cast a new light on this famous sports car.

Neuerscheinung.
New publication.



1

1	BMW Profile 9: „Der legendäre BMW 507“ BMW Profiles 9: “The Legendary BMW 507”
Deutsch German	No. 01 09 0 398 982
Englisch English	No. 01 09 0 398 986

Preis auf Anfrage ab Juni 2005.
Price available on request from June 2005.

1955–2005

Der Vorhang lüftet sich. The curtain goes up.

Kurz nachdem die grauen Tücher von den BMW Modellen gefallen sind – mit dem BMW 507 wurde auch der BMW 503 präsentiert – ging ein Raunen durch die Halle. „... die BMW Leute haben sogar die Italiener geschlagen ...“ schreibt man in einer Sondernummer der „Kölnischen Rundschau“, die anlässlich der IAA erschien. Was man dort noch nicht weiß, ist, dass BMW Importeur Max Hoffman abgesprungen ist.

Die Corvette und der Thunderbird – Wagen von etwa gleicher Leistung, die jedoch nur einen Bruchteil des BMW 507 kosten – sind soeben auf dem amerikanischen Markt erschienen. Dennoch entschied man sich, den BMW 507 in Serie zu bauen.

Shortly after the grey material shrouding the BMW models had fallen down – the BMW 503 was launched alongside the BMW 507 – a murmur rippled through the audience in the hall. “... the BMW engineers have even eclipsed the Italians ...” was how the event was reported in a special edition of newspaper “Kölnische Rundschau” published to mark the IAA Frankfurt Motor Show. What nobody knew at the time was that BMW importer Max Hoffman had jumped ship. The Corvette and the Thunderbird were cars with about the same power but only cost a fraction of the BMW 507. And they had just been launched on the American market. Despite this, the company decided to go ahead with mass production of the BMW 507.



Max Edwin Hoffman, Autoimporteur.
Max Edwin Hoffman, car importer.



1 **Tickethalter BMW 507** No. 80 55 0 396 696
Ticket Holder BMW 507

Tickethalter im klassischen Design, Band 100 % Polyester, Clip 100 % Spritzguss verchromt, Karabiner 100 % gehärteter Stahl, verchromt.

Ticket Holder in classic design, strap 100% polyester, clip injection-moulded plastic, snap link 100% hardened steel, chrome-plated.

2 **Schlüsselanhänger BMW 507** No. 80 23 0 396 695
Key Ring BMW 507

Schlüsselanhänger: Zentralverschluss des BMW 507 aus 100 % Zinkdruckguss, Spaltring 100 % gehärteter Stahl vernickelt. BMW Logo 100 % Messing mit Farbauslegung und Epoxydharz (kratzfest). Limitierte Auflage von 1955 Stück.

Key Ring: central locking for the BMW 507 made of 100% die-cast zinc, split ring 100% hardened steel, nickel-plated. BMW logo 100% brass with coloured design and epoxy resin (scratch resistant). Limited edition of 1955.

1955–2005

Form und Technik in Harmonie.

Form and technology
in harmony.

Der Roadster BMW 507 zählt zu den bedeutendsten und wertvollsten Automobilen in der Designgeschichte und durch seine geringe Auflage von nur 253 Stück zu einem der exklusivsten seiner Zeit. Wo immer er auftauchte, an der Copacabana, in Hollywood oder Nizza, die bevorzugten Aufenthaltsorte seiner Klientel, zu der auch Elvis Presley, Alain Delon und Fürst Rainier von Monaco zählten, zog er die Blicke auf sich und wurde bewundert. Ein Resümee von Albrecht Graf Goertz beschreibt seine Einzigartigkeit: „... wie viel ingenieures Können, welche dynamische Kraft des 150-pferdigen Achtzylinder-Motors sich mit turbinenartiger Geschwindigkeit und Elastizität unter der Motorhaube verbirgt: Form und Technik in glücklicher Harmonie.“

The BMW 507 Roadster numbers among the most important and valuable automobiles in the history of design. The very small production run of only 253 units ensured that it was also one of the most exclusive cars in its time. Copacabana, Hollywood and Nice were the favourite haunts of the BMW 507's owners – who included Elvis Presley, Alain Delon and Prince Rainier of Monaco. But the venue was irrelevant, the car was always an eye-catcher and an object of admiration. A description by Albrecht Graf Goertz captures the unique nature of this vehicle: "... the bonnet conceals amazing ingenuity and dynamic performance, generated by a 150 horsepower eight-cylinder engine that operates with the elasticity and suppleness of a turbine. This is form and technology in perfect harmony."

Fürst Rainier von Monaco.
Prince Rainier of Monaco.



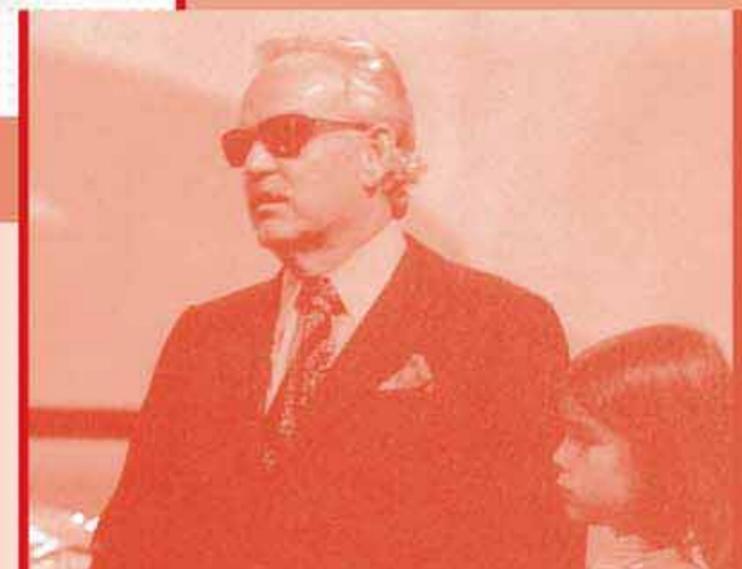
1



2

1 **Tuch BMW 507** No. 80 23 0 396 698
Scarf BMW 507
Exklusives Seidentuch in elegant klassischer Anmutung, passend zur Historie des BMW 507. Mit für dieses Traumautomobil typischen Elementen und Motiven. 100% Seidentwill, made in Italy. Maße 120 x 120 cm.
Exclusive silk scarf in a classic, elegant style, goes with the history of the BMW 507. Integrates typical elements and motifs from this dream automobile. 100% silk twill, made in Italy. Dimensions 120 x 120 cm.

2 **Cap BMW 507** No. 80 55 0 396 697
Sportlich-elegantes Cap mit der signifikanten „Kieme“ des 507 als Motiv. Material 100% Baumwolle, doppelt merzerisiert, Kieme glanzverchromt. Limitierte Auflage.
Sporty, elegant cap depicting the prominent "gill" from the side of the 507 as a motif. Material 100% cotton, double mercerized, gill bright chrome-plated. Limited edition.



1955–1959

Faszination auf der Rennstrecke.

Fascination on the race track.

BMW Repräsentant auf der IAA 1957 in Frankfurt ist der als „Bergkönig“ bekannte Rennfahrer Hans Stuck. Seine Eindrücke über den BMW 507 notiert er folgendermaßen in seinem Tagebuch: „Das schönste Auto der Welt ist nach meiner Meinung der BMW 507, ein Sportwagen von Rasse und Klasse.“ Nun bietet man ihm auch noch an, diesen Traumwagen bei Bergrennen zu fahren. Alex von Falkenhausen, Leiter der Versuchsabteilung und Chef der Motorenkonstruktion, bringt den Motor des 507 von 160 auf 190 PS, denn immerhin sollte er gegen Konkurrenten wie Ferrari und Mercedes bestehen. Der 57-jährige Stuck war wieder in seinem Element und fuhr mit dem BMW 507 bei Bergrennen an Jaguar, Ferrari und Mercedes 300 SL vorbei.

Hans Stuck – known as the “Mountain King” – represented BMW at the IAA Frankfurt Motor Show in 1957. He noted down his impressions of the BMW 507 in his diary: “In my view, the BMW 507 is the most beautiful car in the world. It’s a sports car with breeding and class.” He was given the challenge of driving this dream car in hillclimb trials. Alex von Falkenhausen, Head of the Test Department and Head of Engine Design, took the engine of the 507 from 160 to 190 bhp. After all, it had to compete with the likes of Ferrari and Mercedes. 57-year-old Stuck was once more in his element, and the BMW 507 overtook Jaguar, Ferrari and Mercedes 300 SL in hillclimb racing.

Alex von Falkenhausen, Motorenkonstrukteur.
Alex von Falkenhausen, engine designer.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 507**

1:18

No. 80 43 0 302 338

1955–1959

2 **BMW 507 „Schauinsland“-Rennen**

Hans Stuck

BMW 507 “Schauinsland” Race

1:43

No. 80 42 0 029 429

1959

3 **BMW 507**

1:43

No. 80 42 0 301 383

1955–1959



1955–2005

1955 – ein Jahr voller Überraschungen. 1955 – a year full of surprises.

Unter der Ägide der beiden Vorstände Kurt Donath und Hanns Grewenig überraschte BMW 1955 mit einer Modellstrategie, die völlig gegensätzliche Fahrzeugkonzepte beinhaltete. So wurde die IAA 1955 zu einem Spiegelbild der unterschiedlichen Bedürfnisse und Möglichkeiten der Gesellschaft an individuelle Mobilität. Hier wurden neben dem BMW 502 mit 3,2-Liter-V8-Motor und 120 PS als besondere Attraktionen der BMW 503 und der BMW 507 präsentiert. Automobile für die wenigen, die sich solchen Luxus leisten konnten. Doch mit dem Motocoupé BMW Isetta bot man nun auch einer breiten Käuferschicht eine Alternative zum Motorrad, das bis dato das Beförderungsmittel Nr. 1 für die weniger Begüterten war. Diese Möglichkeit des rundum geschlossenen Fahrens fand so viel Akzeptanz, dass bereits im ersten Produktionsjahr 12.911 Stück abgesetzt wurden.

Under the aegis of the two Board Members Kurt Donath and Hanns Grewenig, BMW sprang a big surprise in 1955 with a model strategy that embraced completely contradictory vehicle concepts. The IAA Frankfurt Motor Show in 1955 reflected the different requirements for individual mobility and the possibilities available within society. Apart from the BMW 502 with a 3.2 litre V8 engine generating 120 bhp, the BMW 503 and the BMW 507 were launched as special attractions. These were automobiles for the privileged few who could afford this kind of luxury. By contrast, the "Motocoupé" BMW Isetta offered a broad swathe of purchasers an alternative to the motorcycle – up to then the primary means of transportation for the less well-heeled. This option of driving in an enclosed space was so popular that 12,911 Isettas were sold during the first year of production.

Vorstand Hanns Grewenig mit Bundespräsident Theodor Heuss.
Board member Hanns Grewenig with Germany's president Theodor Heuss.



BMW Mobile Tradition



BMW Mobile Tradition



1 Posterset BMW und die 50er Jahre No. 80 32 0 033 175
Poster Set BMW and the 1950s

Auf 6 Postern, Format 59 x 84 cm in der Rolle, werden Motive von BMW Fahrzeugen der 50er Jahre in engem Bezug zu ihrer Zeit gezeigt. Eine Zeit des Aufbruchs und der Erwartungen, die sich in Form und Technik definiert.

Images of BMW vehicles in the 1950s are shown in a close relationship with their era on 6 posters, format 59 x 84 cm, in a poster roll. A time of new beginnings and expectations that manifests itself in form and technology.

2 Postkartenset BMW und die 50er Jahre No. 80 32 0 403 223
Postcard Set BMW and the 1950s

Postkarten im Schuber mit Motiven analog zum Posterset.
Postcards in a slipcase showing the same images as the poster set.



1959–1964

Italienisches Design setzt neue Zeichen.

Italian design sets new benchmarks.

Nachdem die Verkaufszahlen des BMW 600 weit unter den Erwartungen aller Beteiligten lagen, beschloss man aus dem BMW 600 einen „richtigen Kleinwagen“ zu machen, was nicht zuletzt auf den österreichischen BMW Repräsentanten Wolfgang Denzel zurückzuführen war. Auf seine Initiative hin wurde bei Giovanni Michelotti in Turin die Karosserie eines neuen Kleinwagens entworfen, der auf einer verlängerten Version des BMW 600 basierte. Im August 1959 konnte der erste BMW 700 vom Band laufen. Die Modellreihe – übrigens die Basis für die Neue Klasse – verkaufte sich überraschend gut, bis 1965 wurden über 188.000 Stück produziert. Für das große Interesse an dem BMW 700 sorgten auch zahlreiche sportliche Erfolge, auf Berg-, Flugplatz- und Rundstreckenrennen zeigt er sich als unschlagbarer Favorit seiner Klasse.

The sales figures for the BMW 600 were way below the expectations of everyone involved, and the decision was therefore taken to turn the BMW 600 into a “proper small car”. Austrian BMW representative Wolfgang Denzel played a leading role in instigating this move. On his initiative, Giovanni Michelotti in Turin designed the bodywork for a new small car that was based on an extended version of the BMW 600. In August 1959, the first BMW 700 rolled off the assembly line. The model series – incidentally the basis for the new class – enjoyed surprisingly good sales and by 1965 more than 188,000 units had been produced. A number of motor-sport successes on hillclimb, airfield and circuit races also generated considerable interest in the BMW 700 and it became the unbeatable favourite in its class.

Giovanni Michelotti, Designer.
Giovanni Michelotti, designer.



1



3



2

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 700**
1:43
No. 80 42 0 153 662
1959–1962

2 **BMW 700 Cabriolet**
1:43
No. 80 42 0 390 531
1961–1964

3 **BMW 700 Coupé**
1:43
No. 80 42 0 390 532
1959–1964



1966–1972

Mit einer neuen Modellpolitik zum Erfolg.

Success with a new model policy.

Ende der 50er Jahre beschloss man bei BMW das Konzept eines Mittelklassewagens in Angriff zu nehmen. Das neue Modell, zu dessen eifrigsten Förderern der BMW Hauptaktionär Herbert Quandt gehörte, sollte ein Vierzylinder mit 1500 ccm werden und auf der IAA 1961 vorgestellt werden. Dieses Modell führte das Werk in eine neue Phase der Modellpolitik. Ein weiteres Modell war der 1966 gebaute BMW 1600 mit einem Hubraum von 1573 ccm und 85 PS. Für die Karosserie des BMW 1600 – klare Linien und glatte Flächen in schnörkelloser Geometrie – zeichneten Wilhelm Hofmeister als Leiter der BMW Designabteilung sowie Georg Bertram und Manfred Rennen verantwortlich.

At the close of the 1950s, the Board at BMW decided to address the issue of creating a mid-range car. BMW's principal shareholder Herbert Quandt was one of the most vociferous advocates of the new model. This was projected to be a four-cylinder with 1500 cc and the plan was to launch the car at the IAA Frankfurt Motor Show in 1961. This model took the company into a new phase of model policy. Another model – the BMW 1600 – was built in 1966 with a capacity of 1573 cc and 85 bhp. Clear lines and smooth surfaces in unadorned geometry characterized the bodywork for the BMW 1600. Those responsible were Wilhelm Hofmeister as Head of the BMW Design Department, Georg Bertram and Manfred Rennen.



1



2



3

Herbert Quandt, BMW Hauptaktionär.
Herbert Quandt, BMW's principal shareholder.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 2000**

1:43

No. 80 42 0 026 608

1966–1972

2 **BMW 1600 Cabriolet**

1:18

No. 80 43 0 145 819

1967–1971

Abbildung Originalfahrzeug
Original vehicle shown

3 **BMW 1600**

1:43

No. 80 42 0 146 514

1966–1970

1971-1974

Ein Experiment nimmt Gestalt an.

An experiment takes shape.

Nachdem Georg Bertram sich bereits mit einer Fließhecklimousine beschäftigt hatte, das Modell sollte „City“ heißen, unterbreitete auch Manfred Rennen Mitte der 60er Jahre verschiedene Vorschläge zum Thema Coupé oder Kleinkombi auf Basis des BMW 1600. Doch es sollte noch einige Zeit dauern, ehe der touring Realität wurde.

1971 war es dann so weit, anlässlich des Autosalons in Brüssel wurde eine BMW 2000 tii touring Version vorgestellt. Das Design unterschied sich bis zur B-Säule kaum von der Limousine. Lediglich die Frontscheibe wies einen um 5 Grad geringeren Neigungswinkel auf. Technisch setzte man beim ersten Modell auf den Motor der tii-Version mit mechanischer Benzineinspritzung und 130 PS.

After Georg Bertram had already been concerned with designing a fastback sedan – the model was supposed to be called “City” – the 1960s saw Manfred Rennen also making a variety of suggestions on the issue of a coupé or small estate car based on the BMW 1600. But some time was to elapse before the touring car became a reality. The idea bore fruit in 1971 when a BMW 2000 tii touring version was launched at the Brussels Motor Show. Compared with the sedan, there were virtually no changes in design up to the B-pillar. There was a 5-degree reduction in the slope of the front windscreen. The engineering of the first model was based on the engine of the tii version with mechanical petrol injection and 130 bhp.



1



3



2

Links: Manfred Rennen.
Left: Manfred Rennen.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 2000 tii touring**
1:18
No. 80 43 0 145 824
1971-1974

2 **BMW 1600 touring**
1:43
No. 80 42 0 145 821
1971-1973

3 **BMW 2000 tii touring**
1:43
No. 80 42 0 145 822
1971-1974

Abbildung Originalfahrzeug
Original vehicle shown

1966–1973

Viel Raum für vielseitige Interessen.

Plenty of room for versatile interests.

Bereits kurz nach der Präsentation des 2000 tii touring, bei dem man sich für das Design von Paul Bracq, dem neuen Chefdesigner, entschieden hatte, kamen auch die touring-Modelle 1600, 1800 und 2000 auf den Markt. So wurde einer breiten Käuferschicht innerhalb einer freizeitorientierten Zielgruppe ein Fahrzeug angeboten, das Sportlichkeit mit einem erweiterten Raumangebot verband. Ein interessantes Detail war die geteilte Lehne der Rücksitzbank, die eine besondere Flexibilität bei der Beladung ermöglichte und später bei modernen Kombis und Kompaktwagen als Standard erwartet wurde. Die Leistung der einzelnen Varianten des BMW touring reichte von 85 bis 130 PS bis 1974 fanden über 30.000 Fahrzeuge ihre Käufer.

The new chief designer Paul Bracq had designed the 2000 tii touring and shortly after the launch of this model, the touring models 1600, 1800 and 2000 were launched on the market. This move provided a vehicle combining spaciousness and sportiness for a broad range of purchasers in a target group geared to leisure. The split back rest for the rear seat was an exciting detail that allowed a lot of flexibility in loading the vehicle. The feature later became standard in modern estate cars and compacts. The power of the individual versions of the BMW touring ranged from 85 to 130 bhp. More than 30,000 cars had been sold by 1974.



1

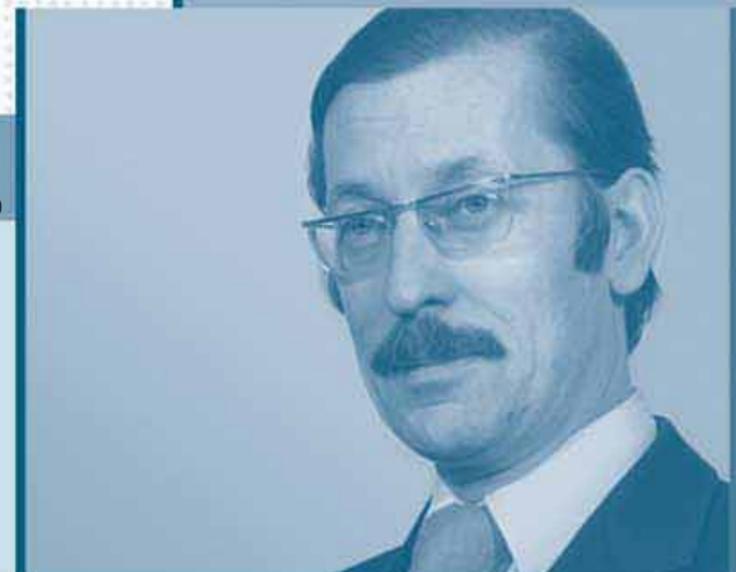


2



3

Paul Bracq, Chefdesigner.
Paul Bracq, chief designer.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 1600 touring**
1:18
No. 80 43 0 145 823
1971–1973

Abbildung Originalfahrzeug
Original vehicle shown

2 **BMW 2000 Limousine**
1:43
No. 80 42 0 396 036
1966–1972

3 **BMW 1600 Cabriolet**
1:43
No. 80 42 0 396 188
1967–1971

1971-1973

Der State-of-the-Art seiner Zeit.
State-of-the-art in its time.

Im Frühjahr 1971 löste der BMW 2002 tii den 2002 TI ab. Mit seiner Spitzengeschwindigkeit von 190 km/h und einer hervorragenden Beschleunigung – von 0 auf 100 in nur 9,7 Sekunden – bewegte sich der BMW 2002 tii durchaus im Leistungsbereich der Sportwagen. Das Sondermodell „Diana“, das der ehemalige Rennfahrer Hubert Hahne seiner Frau, der Schauspielerin Diana Körner, zur Hochzeit schenkte, war wahlweise auch mit dem 2002 TI- oder 2002 tii-Motor zu haben.



1



3



2

In spring 1971, the BMW 2002 tii replaced the 2002 TI. The top speed of 190 km/h and the outstanding acceleration – 0 to 100 in only 9.7 seconds – meant that the BMW 2002 tii was undoubtedly operating within the sports-car power range. The special model “Diana” presented by erstwhile racing driver Hubert Hahne to his wife – actress Diana Körner – for her wedding present, could also be purchased with the 2002 TI or 2002 tii engine.

Hubert Hahne, Rennfahrer.
Hubert Hahne, racing driver.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 2002 Cabriolet**
1:18
No. 80 43 0 145 820
1971

2 **BMW 2002 Cabriolet**
1:43
No. 80 42 0 145 818
1971

3 **BMW 2002 tii**
1:18
No. 80 43 0 146 517
1971-1973

Abbildung Originalfahrzeug
Original vehicle shown

1971-1975

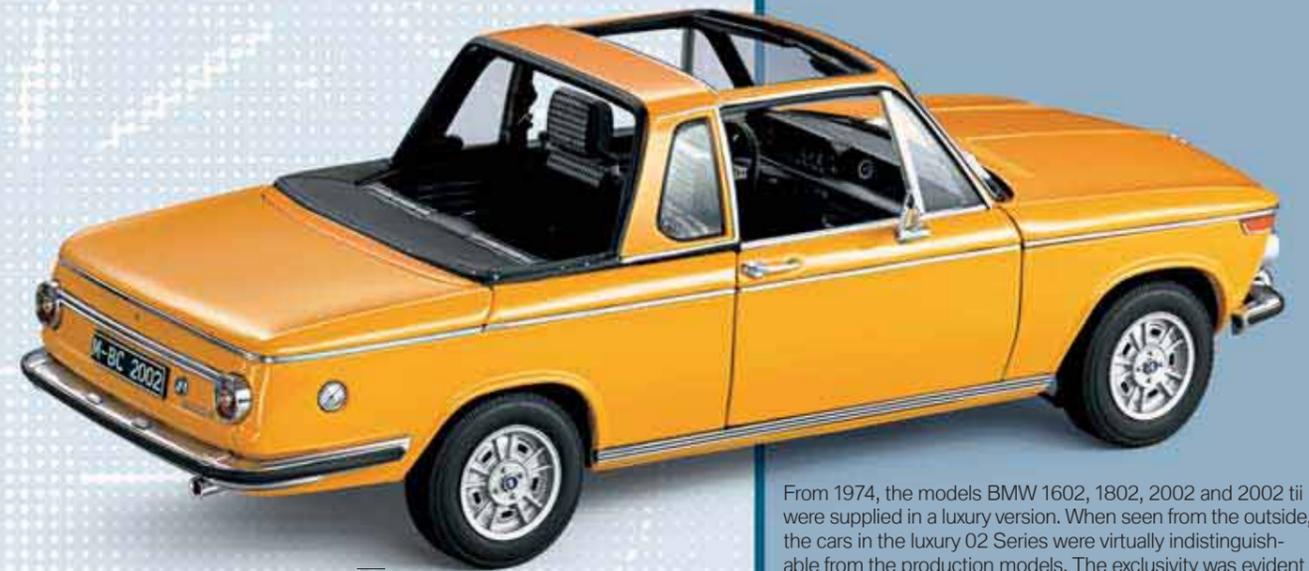
Vielfalt bekommt eine neue Variante: Luxus pur.

Diversity gets a new variant: pure luxury.

Ab 1974 wurden die Modelle BMW 1602, 1802, 2002 und 2002 tii in einer Luxusversion angeboten. Von außen waren die Luxus-02er von den Serienmodellen so gut wie nicht zu unterscheiden, die Exklusivität war lediglich durch ein langes stilisiertes L, das unter dem Schriftzug am Heck stand, zu erkennen. Im Interieur jedoch warteten die Luxus-02er mit ganz besonderen Extras auf. Eine beliebte Variante innerhalb einer erfolgreichen Modellreihe, zu deren Fahrern auch Prominente wie Petra Schürmann oder Gerd Müller zählten.



1



2

From 1974, the models BMW 1602, 1802, 2002 and 2002 tii were supplied in a luxury version. When seen from the outside, the cars in the luxury 02 Series were virtually indistinguishable from the production models. The exclusivity was evident only in the long, stylized L below the designation at the rear. However, the interior of the luxury 02 was equipped with some very special extras. This was a popular variant within a successful model series. Drivers included celebrities such as TV journalist Petra Schürmann and football star Gerd Müller.

Gerd Müller, Fußballer.
Gerd Müller, football player.

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 2002 tii L**

1:18

No. 80 43 0 151 479

1974-1975

2 **BMW 2002 Cabriolet**

1:18

No. 80 43 0 300 713

1971-1973



1973–1975

Rennpower mit Straßenzulassung.

Racing power
licensed on public roads.



1



3

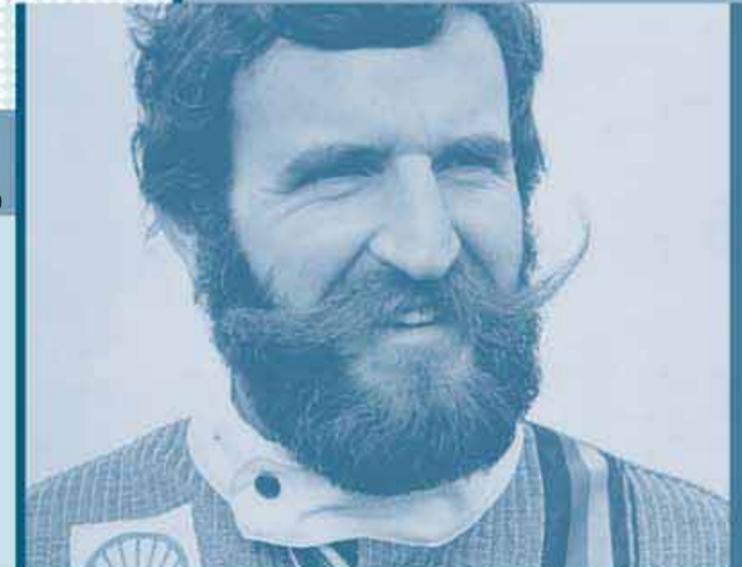


2

Mit dem BMW 2002 turbo brachte das Unternehmen den ersten Serienwagen mit Turbolader auf den Markt. Basis war der zuverlässige Zweiliter-Einspritzmotor des BMW 2000 ti, der Abgasturbolader blies dem Motor noch einmal zusätzliche 40 PS ein, mit denen er satte 170 PS entwickelte. Auch im Rennsport mischte der BMW 2002 turbo kräftig mit – ein spektakuläres Auto der Gruppe 5 war der BMW 2002 turbo vom Team Schnitzer mit 400 PS, das 1977 von Peter Hennige und Harald Ertl gefahren wurde.

The company launched the BMW 2002 turbo as the first production car with a turbocharger. The engine was based on the reliable 2-litre injection engine from the BMW 2000 ti, but the exhaust turbocharger blew an additional 40 bhp into the engine to develop an impressive 170 bhp. The BMW 2002 turbo also played a big role in motor sport. Schnitzer Team's BMW 2002 turbo packing 400 bhp was a spectacular car in Group 5, driven by Peter Hennige and Harald Ertl in 1977.

Harald Ertl, Rennfahrer.
Harald Ertl, racing driver.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 2002 turbo**
1:43
No. 80 42 9 418 124
1973–1975

2 **BMW 2002 turbo, verchromt**
BMW 2002 turbo, chrome-plated
1:18
No. 80 43 0 151 529
1973–1975

3 **BMW 2002 turbo**
1:18
No. 80 43 0 026 610
1973–1975

1971-1987

Der erfolgreichste Tourenwagen der 70er Jahre.

The most successful touring car in the 1970s.

Als 1971 der leichtgewichtige BMW 3.0 CSL auf den Markt kam, dominierte er in kürzester Zeit das Feld der Gruppe 1 und 2 im Motorsport. Werkteams und Privatfahrer gewannen unzählige nationale und internationale Rennen. Berühmte Fahrer wie Amon, Stuck, Hezemans, Quester, Menzel, Lauda und Joisten sicherten die Position, die sich der BMW 3.0 CSL erobert hatte. Zwischen 1973 und 1979 wurden mit ihm allein sechs Tourenwagen-Europameisterschaften gewonnen. Auch in der Serie waren diese Coupés erfolgreich, was die Verkaufszahlen zeigen.



When the lightweight BMW 3.0 CSL was launched in 1971, it soon came to dominate the field of Groups 1 and 2 in motor sport. Works teams and private drivers won numerous national and international races. Famous drivers such as Amon, Stuck, Hezemans, Quester, Menzel, Lauda and Joisten reinforced the position that the BMW 3.0 CSL had gained. The BMW 3.0 CSL won six European Touring Car Championships between 1973 and 1979. These touring coupés were also successful as a production model – demonstrated by the sales figures.

Chris Amon, Rennfahrer.
Chris Amon, racing driver.

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 3.0 CSL**

1:18

No. 80 43 0 137 980

1971-1973

2 **BMW 635CSi**

1:18

No. 80 43 0 145 827

1978-1987



1978–1984

Power pur in eleganter Schale.
Pure power in elegant form.

1978 wurde der BMW 635CSi vorgestellt. Ein rassisches Coupé mit einem 3,5-Liter-Triebwerk und 218 PS. In der Rennversion wurde die Motorleistung auf 290 PS gebracht, damit spielte der BMW 635CSi bei nationalen und internationalen Tourenwagenrennen eine überlegene Rolle. Bei verschiedenen Langstreckenrennen fuhr er mit Fahrern wie Hans-Joachim Stuck oder Umberto Grano spektakuläre Siege ein. Ein Titelgewinn bei der Tourenwagen-Europameisterschaft 1986 mit Roberto Ravaglia unterstreicht die Dominanz dieses Sportwagens der Extraklasse.

The BMW 635CSi was launched in 1978 – a racy coupé with a 3.5 litre engine and 218 bhp. In the racing version, the engine's output was increased to 290 bhp and played a superior role in national and international touring-car races. Drivers like Hans-Joachim Stuck or Umberto Grano drove the car to some spectacular wins in a number of long-distance races. Winning the European Touring Car Championship title in 1986 with Roberto Ravaglia highlighted the dominance of this sports car in the Extra Class.



1



2



3

Hans-Joachim Stuck, Rennfahrer.
Hans-Joachim Stuck, racing driver.

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW 635CSi**
Brun/Grohs

1:18

No. 80 43 0 139 185

1984

2 **BMW M1**

1:43

No. 80 42 0 153 661

1978–1981

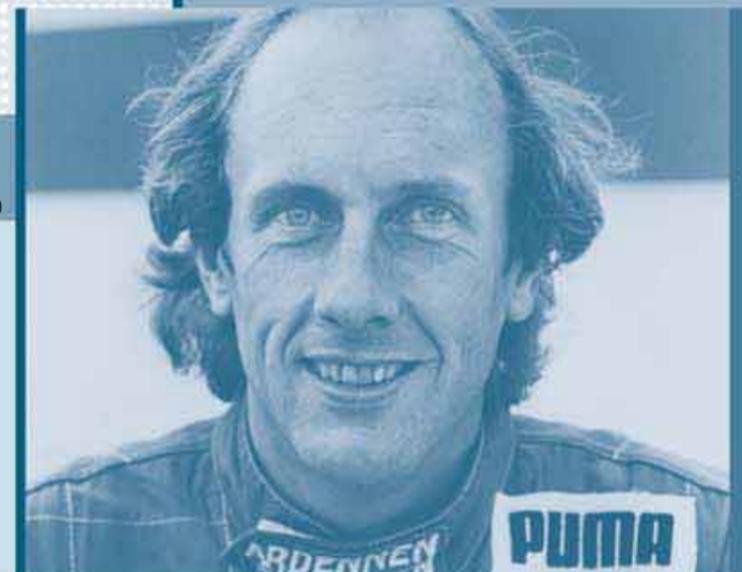
3 **BMW 635CSi**
Questaer/Stuck

1:18

No. 80 43 0 145 825

1984

Abbildung Originalfahrzeug
Original vehicle shown



1979-1981

Eine Rennsportklasse für sich.

A racing class in itself.

1978 wartete BMW mit einer Premiere ganz besonderer Art auf, das Unternehmen präsentierte mit dem M1 ein astreines Hochleistungs-Sportcoupé. Das Mittelmotorcoupé erhielt von Giorgetto Giugiaro sein aufregendes Design und war mit einem bärenstarken 3,5-Liter-Viertür-Reihensechszylinder-Motor mit obenliegenden Nockenwellen ausgestattet. Auf der Rennstrecke leistete er 470 PS und in der moderateren Straßenversion immerhin noch 277 PS. Sportliche Highlights setzte der M1 in der eigens für ihn geschaffenen Procar-Serie, 1979 und 1980 die Attraktion im Rahmenprogramm der Formel-1-Grand Prix. Spannende und faszinierende Rennen mit Fahrern wie Niki Lauda und Nelson Piquet machten die Procar-Serie zu einem unvergessenen Motorsportereignis.

In 1978, BMW held a very special premiere, launching a genuine high-performance sports coupé. Giorgetto Giugiaro gave the mid-range "Motorcoupé" an exciting design. The car was powered by a robust 3.5 litre 4-valve inline 6-cylinder engine with overhead camshafts. It delivered 470 bhp on the racing track, while the more modest road version still had 277 bhp. The Procar Series was created especially for the M1 and this car ensured some especially sporty highlights in 1979 and 1980. It was the main attraction in the support programme for the Formula 1 Grand Prix. Exciting and fascinating races with drivers like Niki Lauda and Nelson Piquet turned the Procar Series into an unforgettable motor-sport event.

Niki Lauda, Rennfahrer.
Niki Lauda, racing driver.



1



3



2

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

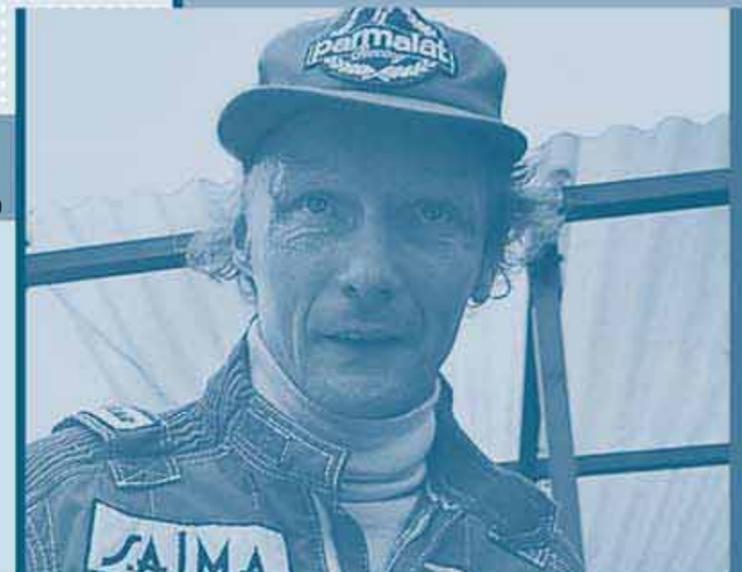
1:12

1:10

1 **BMW M1 Procar**
Lauda
1:43
No. 80 42 0 309 421
1979

2 **BMW M1 „München“**
Danner/von Bayern/Oberndorfer
1:18
No. 80 43 0 306 592
1981 Le Mans

3 **BMW M1 Procar**
Andretti
1:43
No. 80 42 0 309 422
1979



1979-1986

Der Turbo macht das Rennen. The turbo makes the running.

Nachdem bereits 1969 bei den BMW Tourenwagen Turbomotoren zum Erfolg führten, begann man 1980 unter der Leitung von Paul Rosche mit der Konstruktion eines Turbomotors für die Formel 1, der bereits im November desselben Jahres in Le Castellet getestet wurde. Nachdem Nelson Piquet 1982 in Montreal auf einem Brabham BMW gewinnen konnte und sich die Zusammenarbeit mit dem Brabham-Team und der BMW Motorsport GmbH perfekt eingespielt hatte, stand einem erfolgreichen Start in die Saison 1983 nichts mehr im Wege. Es war das Jahr des Triumphs, nach Siegen in Rio, Monza und Brands Hatch sichert sich Nelson Piquet die Weltmeisterschaft in der Formel 1. Mit 700 PS erreichte sein Bolide die Spitze von 340 km/h – der erste Rennwagen mit Turbomotor, der eine Weltmeisterschaft in der Formel 1 gewinnen konnte.

Following on from the success achieved using turboengines with the BMW Touring in 1969, Paul Rosche and his team started designing a turbo engine for Formula 1 in 1980. This engine was tested in November of the same year at Le Castellet. After Nelson Piquet won at Montreal in 1982 driving a Brabham BMW and cooperation between the Brabham Team and BMW Motorsport GmbH was running smoothly, the path was open for a successful start to the 1983 season. It was a year of triumphs after wins in Rio, Monza and Brands Hatch, and Nelson Piquet became World Champion in Formula 1. His racing car generated 700 bhp and reached a top speed of 340 km/h – the first racing car with a turbo engine to win a World Championship in Formula 1.

Nelson Piquet, Rennfahrer.
Nelson Piquet, racing driver.



1



3



2

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

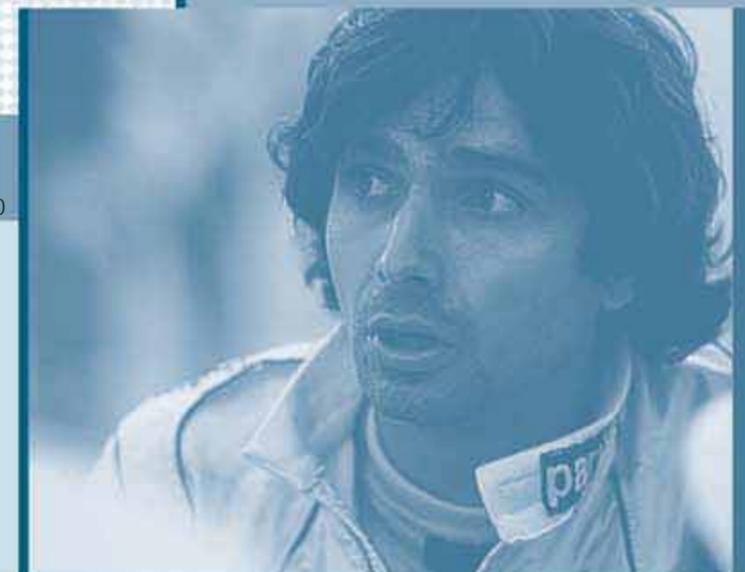
1:12

1:10

1 **Benetton BMW B186 Turbo**
Berger
1:43
No. 80 42 9 418 129
1986

2 **Arrows BMW A8 Turbo**
Berger, Grand Prix Detroit
1:43
No. 80 42 0 393 341
1985

3 **March BMW 792**
Surer
1:43
No. 80 42 9 418 131
1979



1988–1994

Technik eröffnet neue Dimensionen.

Technology opens up new dimensions.

Seine Vorgänger schrieben Geschichte, sein Konzept weist in die Zukunft. Als der BMW Z1 1987 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt vorgestellt wurde, begeisterte er Publikum und Presse gleichermaßen. Entwicklungschef Ulrich Bez und dem Designer Harm Lagaay war ein reinrassiger Roadster gelungen, der Sportlichkeit, ausgeprägtes Fahrerlebnis und avantgardistisches Design mit modernster Technik verbindet. Außergewöhnliche gestalterische sowie neuartige technische Lösungen und die entsprechende Auswahl an Materialien finden in ihm ihren Ausdruck. Das Front-Mittelmotorkonzept, die kompakte Länge, die große Spurweite, der niedrige Schwerpunkt sowie die Gewichtsverteilung erschließen neue Dimensionen der Fahrdynamik.

Its predecessors wrote history, its concept points to the future. When the BMW Z1 was launched at the IAA Frankfurt Motor Show in 1987, it was a big hit with the public and press alike. Development chief Ulrich Bez and design engineer Harm Lagaay succeeded in creating a pure-blooded roadster that combined sportiness, superlative driving pleasure, avant-garde design and the latest engineering. This automobile is the epitome of exceptional design solutions, innovative engineering and astute selection of materials. The front mid-engined concept, the compact design, the big track width, low centre of gravity and weight distribution create new dimensions in dynamic driving.

Ulrich Bez, Konstrukteur.
Ulrich Bez, design engineer.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW Z1**

1:87

No. 80 41 0 140 524

1988–1991

2 **BMW Z1**

1:43

No. 80 42 0 152 798

1988–1991

3 **BMW Z1**

1:18

No. 80 43 0 148 536

1988–1991

4 **BMW 850i**

1:87

No. 80 41 0 139 193

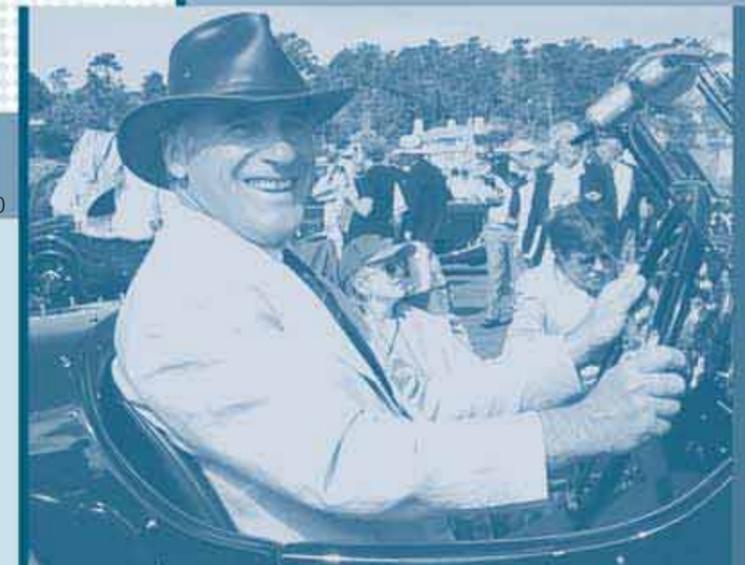
1989–1994

5 **BMW Z1**

1:43

No. 80 42 0 152 797

1988–1991



30



Bereits 1970 begann man sich mit der BMW 3er Reihe zu befassen – eine neue Generation, die den Ansprüchen und der Erwartungshaltung gerecht werden sollte, die sich in den letzten Jahren gewandelt hatten. Die BMW 3er Reihe sollte den Kunden in der gehobenen Mittelklasse neben der Sportlichkeit auch ein höheres Maß an Exklusivität bieten. Mit ihr wurde auch eine klare Modellstrategie definiert, mit der BMW im Markt auftreten würde – beginnend mit der 3, die für die kleinste Klasse stand, bis zur 7 als Abschluss nach oben.

In 1970, BMW was already beginning to address the issue of the 3 Series. This new generation was intended to meet aspirations and expectations that had changed during the course of the previous few years. The BMW 3 Series was supposed to offer customers in the upper mid-range a higher level of exclusivity alongside sportiness. It formed part of a clear model strategy that was designed to profile BMW in the marketplace – starting with the 3 for the smallest class and going up to the 7 for the top of the range.

Eine neue Linie setzt sich durch.
A new line forges ahead.

30



Um der neuen Modellfamilie ein gemeinsames und unverwechselbares Gesicht zu verleihen, wurde eine grundsätzlich neue BMW Formensprache entwickelt, die perfekt mit der BMW Philosophie harmonierte. Nach fünf Jahren Entwicklung und Erprobung wurde die erste BMW 3er Reihe bei einer Pressekonferenz einen Tag vor der Eröffnung der IAA 1975 in Frankfurt vorgestellt.

Eberhard von Kuenheim kommentierte dieses Ereignis persönlich und machte deutlich, dass der erste BMW 3er auch mit neuen Formen, neuer Technik und einem Mehr an Komfort eines geblieben sei: ein echter BMW.

A fundamentally new BMW language of form was developed to give the new model family a unified and inimitable countenance in harmony with the BMW philosophy. After five years of development and testing, the first BMW 3 Series was launched at a press conference on the day before the opening of the IAA Frankfurt Motor Show in 1975. Eberhard von Kuenheim commented personally on this event and highlighted the fact that even with the new lines, new engineering and added comfort, the first BMW 3 Series remained true to its heritage: a genuine BMW.

Perfektion eines Erfolgskonzepts.
Perfecting a successful concept.

1978–1990

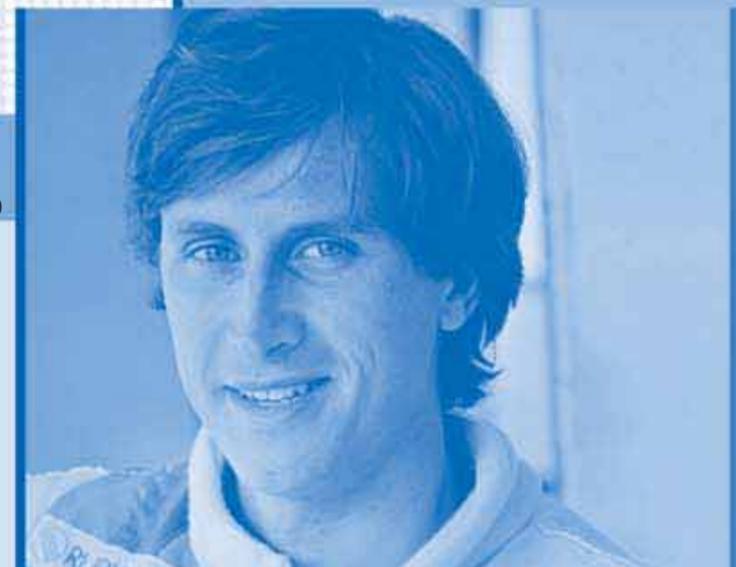
Sportwagen und Siegertyp. Sports car and winning type.

Die Krönung der 3er Reihe ist der ab 1986 gebaute BMW M3, der parallel für die Serie und den Motorsport entwickelt wurde. Sein Vierzylinder-Viertventil-Motor mit 2,3 Litern Hubraum basiert auf dem Sechszylinder-Motor des M1 und leistet 200 PS. In der Straßenversion begeistert er durch seine geballte Power, seine unwiderstehliche Dynamik und sein ungezügelter Temperament – auf 100 km/h beschleunigt er in 6,7 Sekunden, seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 235 km/h. Im Rennsport ist der BMW M3 erfolgreicher als je ein BMW zuvor – Highlights sind der Gewinn der Tourenwagen-Weltmeisterschaft 1987 sowie der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft durch Roberto Ravaglia.

The crowning glory of the 3 Series is the BMW M3, built from 1986 onwards. This automobile was developed in parallel for standard production and motor sport. Its four-cylinder, four-valve engine with a capacity of 2.3 litres was based on the six-cylinder engine of the M1 and delivered 200 bhp. Enthusiasts were entranced by the appeal of the pent-up power, irresistible dynamic performance and untamed vitality – acceleration to 100 km/h in 6.7 seconds and a top speed of 235 km/h. The BMW M3 was more successful in motor sport than any previous BMW. Highlights were Roberto Ravaglia's victories in the 1987 Touring Car Championship and the German Touring Car Championship.



Roberto Ravaglia, Rennfahrer.
Roberto Ravaglia, racing driver.



1:87	1:64	1:43	1:24	1:18	1:12	1:10
1 BMW M3	2 BMW M3	3 BMW 323i				
1:18	1:43	1:43				
No. 80 43 0 148 538	No. 80 42 0 149 841	No. 80 42 0 029 561				
1986–1990	1986–1990	1978–1979				

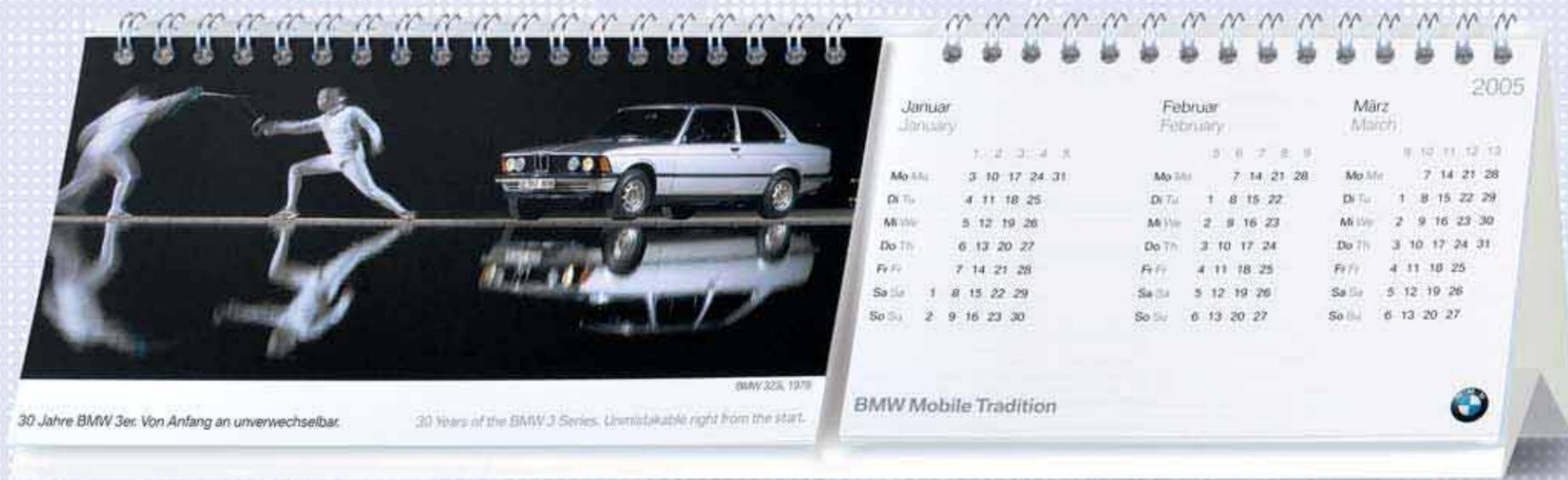
1975–2005

Überzeugend durch Leistung und Design.

An unparalleled success.

Dass sich die erste Generation der 3er Reihe zu einem Verkaufserfolg der Superlative entwickelte – von 1975 bis 1983 konnten über 1,3 Millionen Modelle in fast alle Länder der Erde verkauft werden – kann unter anderem darauf zurückgeführt werden, dass sie hubraumgleichen Modellen anderer Hersteller in Deutschland vieles voraus hatte. Das moderne und zugleich dynamische Design von Paul Bracq verlieh der 3er Reihe individuelle und eigenständige Züge sowie einen überzeugenden Ausdruck von Sportlichkeit. Auch die Vierzylinder-Motoren waren überarbeitet worden und leisteten zwischen 75 und 125 PS, weit an der Obergrenze für ihren Hubraum.

The first generation of the 3 Series experienced an unparalleled success – more than 1.3 million models were sold in virtually all the countries across the globe from 1975 to 1983. The success of this generation was due not least to the fact that it was in many respects superior to the models with equivalent engine capacity by other manufacturers in Germany. The modern and dynamic design produced by Paul Bracq gave the 3 Series individual and independent features, as well as providing a convincing expression of sportiness. The four-cylinder engines had also been revised and generated between 75 and 125 bhp, at the upper limit for their capacity.



Paul Bracq, Designer.
Paul Bracq, designer.



1 **Tischkalender 30 Jahre BMW 3er** No. 80 65 0 033 176
Desk Calendar 30 Years of BMW 3 Series

30 Jahre BMW 3er – fünf Generationen Erfolgsgeschichte. Mit diesem Tischkalender wird sie anhand von dynamischen Motiven der BMW 3er Modelle eindrucksvoll erlebbar gemacht. Mit Fotos und Kalendarium, separat zu klappen – als Aufsteller oder flach ausgelegt.

30 Years of BMW 3 Series – five generations of successful history. Dynamic images of the BMW 3 Series give owners of this desk calendar an unforgettable experience of the BMW 3 Series. The photos and calendar can be set up separately – designed to be displayed upright or flat.

Dimensionen 3:

„Das Original – Die BMW 3er Reihe:
Konzept, Technik, Design“

Über 244 Seiten und 13 Kapitel führen durch die erfolgreiche Geschichte der BMW 3er Reihe. Konstruktionszeichnungen, Illustrationen und Fotos bilden die Stadien der Entwicklung auf anschauliche und ästhetische Weise ab.

Dimensions 3:

“The Original – The BMW 3 Series:
Concept, Technology, Design”

The success story of the BMW 3 Series covers 244 pages divided into 13 chapters. Design sketches, illustrations and photos present the various stages of development in a graphic and aesthetic way.



1

1 **Dimensionen 3:**
**„Das Original – Die BMW 3er Reihe:
Konzept, Technik, Design“**
Dimensions 3:
“The Original – The BMW 3 Series:
Concept, Technology, Design”

Deutsch No. 01 09 0 027 481
German

Englisch No. 01 09 0 027 482
English

1975–2005

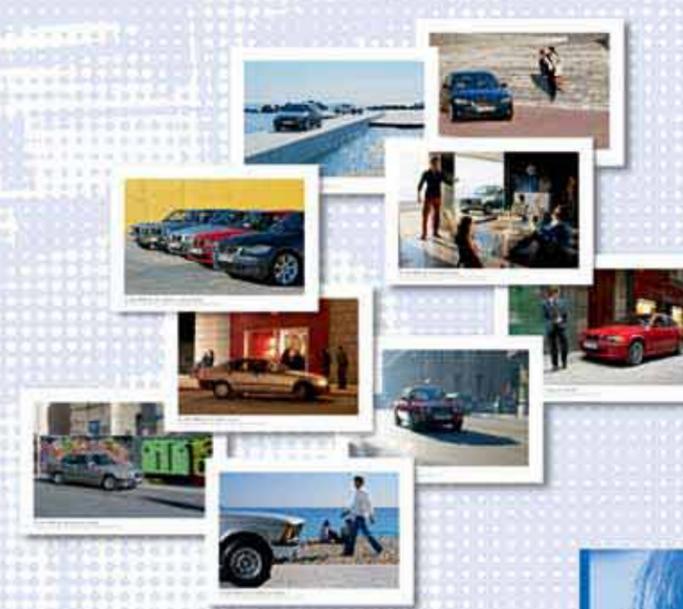
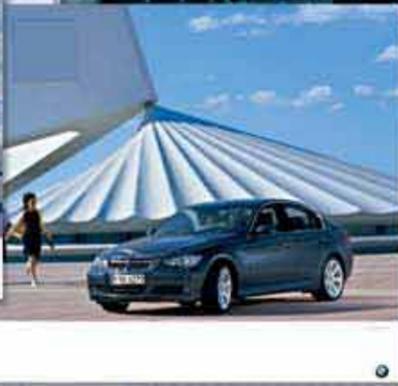
Modellvielfalt lässt keine Wünsche offen.

Model diversity leaves nothing to be desired.

Bereits zwei Jahre nach der Vorstellung der ersten 3er Reihe begann man mit der Konzeption der zweiten. Es galt die typischen Eigenschaften weiterzuentwickeln und die Fahrleistung zu steigern, was bereits durch eine verbesserte Aerodynamik erreicht wurde. Die Grundauslegung der Karosserie erlaubte nun die Wahl zwischen einer zwei- und viertürigen Variante, mit dem 324d feierte die erste Dieselsonne ihr Debüt und mit dem 325i, der 171 PS leistete und auch als Cabrio zu haben war, wurde das Spitzenmodell präsentiert. Die vollkommen neue dritte Generation wurde von Claus Luthe geprägt, dem neuen Designchef in München. Ab 1990 zeichneten sich die 3er Limousinen von der tief ansetzenden Front bis zum Heck durch eine organisch fließende und überaus strömungsgünstige Form aus. Spitzenmodell war der 325i, der nun 192 PS leistete und weltweit zu den temperamentvollsten Automobilen seiner Klasse gehörte.

Two years after the first 3 Series was launched, design engineers were already working on a concept for the second. The mission was to develop the typical features and enhance the driving performance, which was already achieved by improved aerodynamics. The basic design of the bodywork permitted a choice between a two-door version and a four-door version. The first diesel version was launched in the guise of the 324d, and the 325i made its debut as the top model, generating 171 bhp and also available as a convertible. The entirely new third generation was shaped by Claus Luthe, the new design boss in Munich. 1990 saw the 3 Series Sedan featuring a highly aerodynamic streamlined shape with organic lines flowing from the low-slung front through to the rear. The 325i was the top model generating 192 bhp and enjoying a reputation across the world as one of the most spirited automobiles in its class.

Claus Luthe, Designchef.
Claus Luthe, head of design.



1

2

1 **Posterset 30 Jahre BMW 3er** No. 80 32 0 033 173
Poster Set 30 Years of BMW 3 Series

Auf 6 Postern, Format 59 x 84 cm in der Rolle, sind ausgewählte Highlights von Modellen der erfolgreichen BMW 3er Reihe beeindruckend in Szene gesetzt.

Selected highlights from models in the successful BMW 3 Series are featured in an impressive series of 6 posters, format 59 x 84 cm, in a poster roll.

2 **Postkartenset 30 Jahre BMW 3er** No. 80 32 0 401 063
Postcard Set 30 Years of BMW 3 Series

10 Postkarten im Schuber zeigen entsprechend zum Posterset faszinierende Szenen mit den BMW 3er Modellen.

10 postcards in a slipcase complement the poster set with fascinating scenes showing the BMW 3 Series models.

1975-1976

480 PS als Kunstwerk.

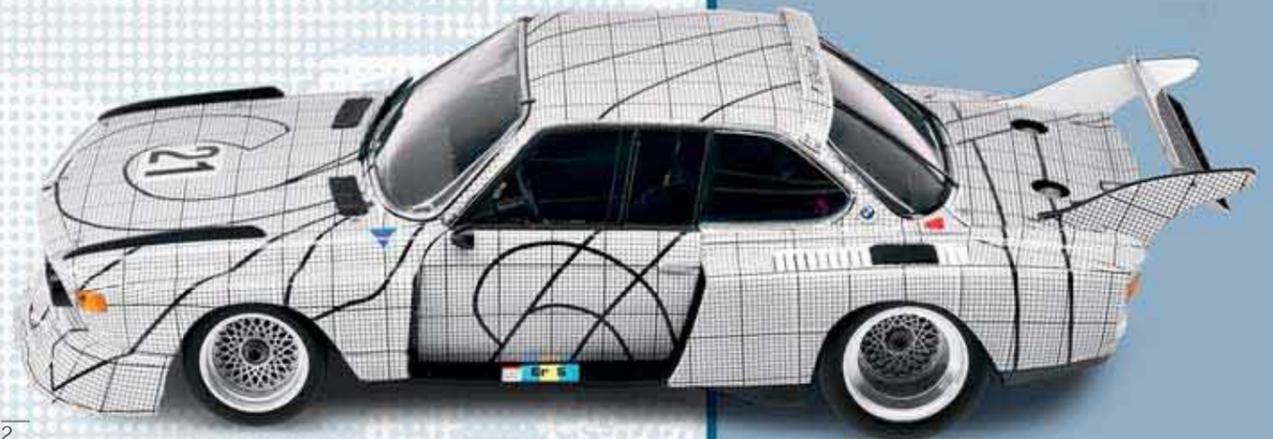
480 bhp as work of art.

Geboren wurde die Idee der BMW Art Cars 1975 beim ersten Start des französischen Rennfahrers Hervé Poulain im 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Um eine Klammer zwischen Kunst und Motorsport zu schaffen, wollte er seinen 480 PS starken BMW 3.0 CSL von einem Künstler gestalten lassen. BMW zog spontan mit und der amerikanische Bildhauer Alexander Calder wurde mit dem Entwurf beauftragt. BMW entschloss sich, das Experiment fortzusetzen. Bereits im folgenden Jahr stylte der New Yorker Künstler Frank Stella einen BMW 3.0 CSL.

The idea for BMW Art Cars was born in 1975 when French racing driver Hervé Poulain lined up for the first time on the starting grid for the 24-hour Le Mans. He wanted to have the exterior of his 480 bhp BMW 3.0 CSL designed by an artist in order to link up art and motor sport. BMW took up the idea spontaneously and American sculptor Alexander Calder was commissioned to produce the design. BMW decided to continue the experiment, and the following year a BMW 3.0 CSL was styled by New York artist Frank Stella.



1



2

Frank Stella, Künstler.
Frank Stella, artist.

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 Alexander Calder, Art Car
BMW 3.0 CSL

1:18

No. 80 43 0 150 918

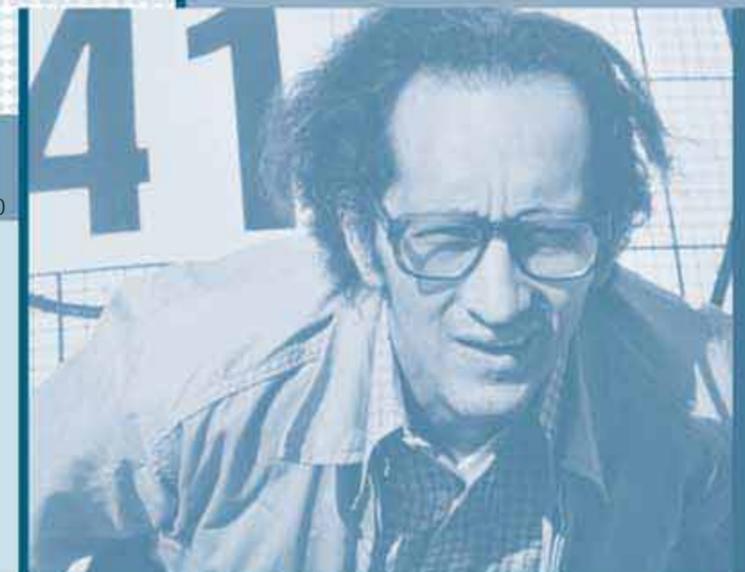
1975

2 Frank Stella, Art Car
BMW 3.0 CSL

1:18

No. 80 43 0 150 928

1976



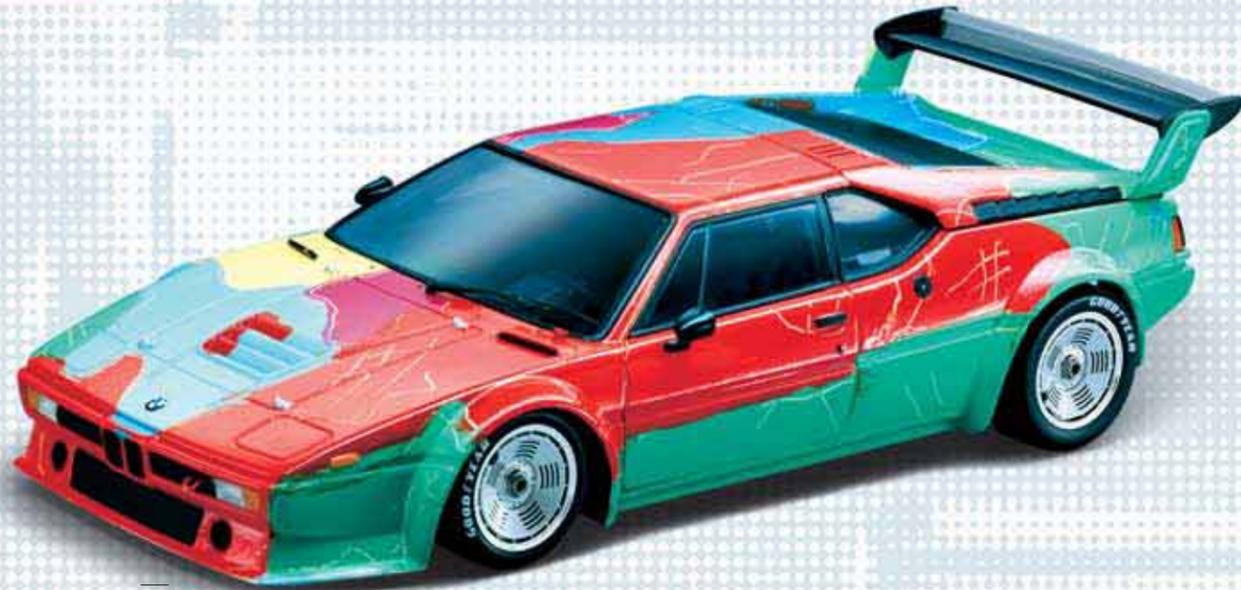
1977-1979

Eine Idee manifestiert sich.
An idea is manifested.

1977 entstand der Entwurf von Roy Lichtenstein zu einem Art Car, einem BMW 320i. Die gemalten Linien sollten die Straße darstellen, die dem Auto den Weg weist, die Landschaft, durch die der Wagen gefahren ist.

Nach einem Jahr Unterbrechung ließ sich 1979 der Pop-Art-Künstler Andy Warhol von einem M1 zu seiner Version eines Art Cars inspirieren. Als erster Künstler bemalte Warhol von Anfang bis Ende alles eigenhändig. In dieser spontanen Umsetzung kam seine persönliche Handschrift direkt zum Ausdruck.

Roy Lichtenstein's design for an Art Car, a BMW 320i, was created in 1977. The painted lines represent the road that shows the way ahead and the landscape the car has traversed. There was then a break for a year before pop-art artist Andy Warhol was inspired by an M1 to create his version of an Art Car. Warhol was the first artist to do all the paintwork himself from start to finish. This spontaneous interpretation was an expression of his own personal style.



1



2

Roy Lichtenstein, Künstler.
Roy Lichtenstein, artist.

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **Andy Warhol, Art Car**
BMW M1
1:18
No. 80 43 0 150 922
1979

2 **Roy Lichtenstein, Art Car**
BMW 320i
1:18
No. 80 43 0 150 936
1977



1982-1986

Das Auto als Projektionsfläche der Fantasie.

The car as a projection screen for the imagination.



Ernst Fuchs war der erste Europäer, der ein Art Car gestaltete. 1982 brachte er bei der Bemalung eines BMW 635CSi verschiedene Erlebnisse, Ängste, Wünsche und Beschwörungen zum Ausdruck. Das Auto wurde zur Projektionsfläche der eigenen Fantasie. Robert Rauschenberg, der zu den Wegbereitern der amerikanischen Pop-Art gehört, benutzte bei dem Art Car, das er 1986 gestaltete, fertige, zum Teil sehr bekannte Bildvorlagen, die er mittels fotografischer Technik bearbeitete und auf das Auto komponierte.

Ernst Fuchs was the first European to design an Art Car. In 1982, he brought his artistic skills to a BMW 635CSi and created a panorama of different experiences, fears, desires and visions. The car became a projection screen for the individual imagination.

Robert Rauschenberg was one of the pioneers of American Pop Art. He designed his Art Car in 1986 and used photographic techniques to compose a montage of existing images, some of which were very familiar.

Robert Rauschenberg, Pop-Art-Künstler.
Robert Rauschenberg, Pop Art artist.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **Ernst Fuchs, Art Car**
BMW 635CSi
1:18
No. 80 43 0 150 940
1982

2 **Robert Rauschenberg, Art Car**
BMW 635CSi
1:18
No. 80 43 0 150 924
1986

1989-1991

Ein Automobil wird zur Landschaft.

An automobile becomes a landscape.

Der australische Künstler Michael Jagamara Nelson gestaltete 1989 einen schwarz lackierter Renn-M3. Nach sieben Tagen Arbeit war ein Meisterwerk der Papunya-Kunst entstanden. Bilder dieser Kunst der Aborigines symbolisieren Wasser, Höhlen, Menschen und verschiedene Tiere.

Als erster deutscher Künstler gestaltete 1991 A. R. Penck ein BMW Art Car. Seine berühmten Strichmännchen kamen neben Zeichen und Symbolen beim BMW Z1 zum Ausdruck.



1



2

Australian artist Michael Jagamara Nelson designed a racing M3 in 1989. He took a black car and within seven days created a masterpiece in Papunya art. Pictures of this art of the Aborigines symbolize water, caves, people and various animals. In 1991, A. R. Penck was the first German artist to design an Art Car. He developed a design for the Z1 that incorporated his famous stick men, signs of the Zodiac and symbols.

A. R. Penck, Künstler.
A. R. Penck, artist.

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

**1 Michael Jagamara Nelson, Art Car
BMW M3**

1:18

No. 80 43 0 150 926

1989

Abbildung Originalfahrzeug
Original vehicle shown

**2 A. R. Penck, Art Car
BMW Z1**

1:18

No. 80 43 0 150 934

1991



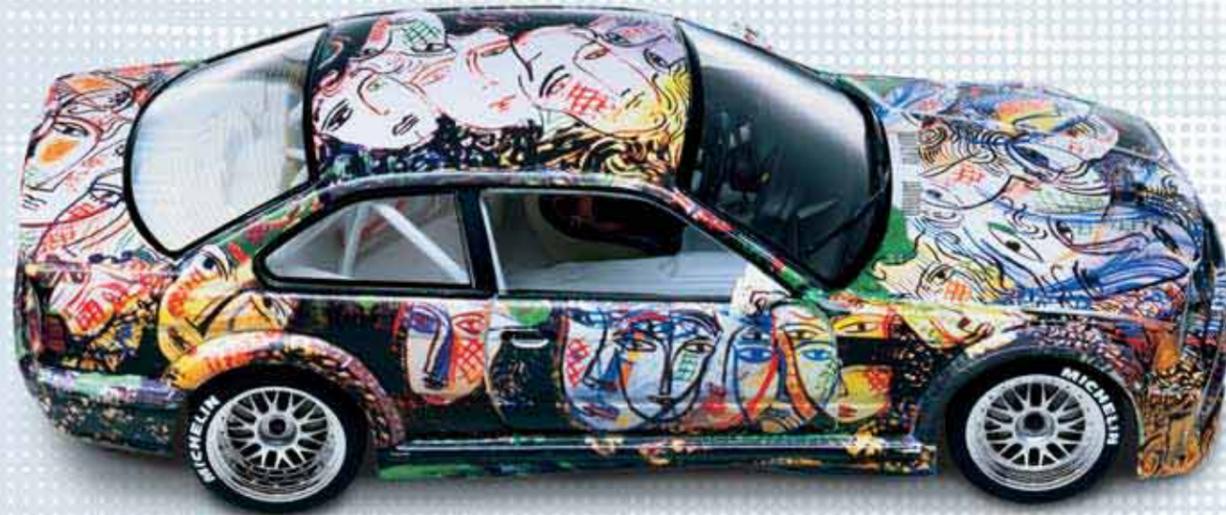
1992-1999

Ein Prototyp nimmt Gestalt an. A prototype takes shape.

Im Herbst 1992 versah der italienische Maler und Bildhauer Sandro Chia einen nur einmal gebauten Rennprototyp des M3 mit seiner unverwechselbaren künstlerischen Handschrift. Er gestaltete sein Art Car mit leeren und doch zutiefst ausdrucksvollen Gesichtern.

1999 entstand das BMW Art Car der amerikanischen Künstlerin Jenny Holzer. Die Vertreterin der „Concept Art“ reduziert sich in ihrer Kunst meist nur auf Botschaften. So waren auch auf dem BMW V12 LMR anstelle von Farben und Formen sechs ihrer Botschaften zu sehen.

In autumn 1992, Italian painter and sculptor Sandro Chia designed the unique racing prototype of the M3 in his inimitable artistic style. He designed his Art Car with empty but highly expressive faces. American artist Jenny Holzer created her BMW Art Car in 1999. She is an exponent of "Concept Art" and generally confines her art to messages. The BMW V12 LMR she designed showed six of her messages rather than colours and forms.



1



2

Jenny Holzer, Künstlerin.
Jenny Holzer, artist.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 Sandro Chia, Art Car
BMW M3 GTR
1:18
No. 80 43 0 150 920
1992

2 Jenny Holzer, Art Car
BMW V12 LMR
1:18
No. 80 43 0 150 916
1999



So erfolgreich die Geschichte der BMW Flugmotoren auch war – am 17. Juni 1919 erreichte Zeno Diemer in seiner DFW C IV mit BMW Motor eine Höhe von 9.760 m und stellte einen neuen Weltrekord auf – fand sie dennoch ein jähes Ende. Mit dem Versailler Vertrag wurden Deutschland alle fliegerischen Aktivitäten untersagt, es durften keine Flugzeuge und Flugmotoren mehr hergestellt werden. Also entschied man sich, die aus England und Frankreich kommende Motorradwelle zu nutzen und auf diese Art der Motorisierung zu setzen. Schon bald gehörten BMW Maschinen zu den begehrtesten Motorrädern in Deutschland, was nicht zuletzt ihren sportlichen Erfolgen zuzuschreiben war.

Although the history of BMW aero-engines was a big success story – on 17 June 1919, Zeno Diemer set a new World Altitude Record of 9,760 m (32,013 ft) in his DFW C IV – it came to an abrupt end. The terms of the Versailles Treaty prohibited Germany from engaging in any airborne activities and the manufacture of aircraft and aero-engines was prohibited. A decision was therefore taken to ride the wave of motorcycling enthusiasm emanating from England and France and to exploit this means of obtaining motorized transport. BMW motorcycles were soon among the most sought-after motorcycles in Germany, not least due to their sporting successes.

**Vom Flugweltrekord
zu Siegen auf der Straße.**
From World Altitude Record
to victories on the road.

1923–1926

Eine Erfolgsgeschichte nimmt ihren Lauf.

A success story takes its course.

1923 wurde die R 32 auf der Berliner Automobil-Ausstellung der Öffentlichkeit vorgestellt. In einem Doppelrohrrahmen war der Boxermotor quer zur Fahrtrichtung eingebaut, der Antrieb des Hinterrads erfolgte über eine Kardanwelle. Das Revolutionäre an der Konstruktion von Max Friz war die gesamtheitliche Lösung, die einzelnen Teile verschmolzen zu einer Einheit. Mit der R 32 nahm die Erfolgsgeschichte der BMW Motorräder ihren Lauf – sie setzt sich bis heute fort.

The R 32 was launched at the Berlin Motor Show in 1923. The Boxer engine was mounted transverse to the direction of motion in a double-tube frame and the rear wheel was driven by a cardan shaft. Max Friz developed a holistic solution in his revolutionary design, integrating the individual components in a single whole. The success story of BMW motorcycles started to take shape with the R 32 – and it's continuing to the present day.



1



2

Max Friz, Konstrukteur.
Max Friz, design engineer.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW Motorrad R 32 auf Acrylsockel** 1:18 **No. 80 43 0 300 866** 1923–1926
BMW Motorcycle R 32 on acrylic base

Präzise Fertigung und exklusive Verarbeitung kennzeichnen dieses Modell aus der Jubiläumsedition zum 80-jährigen Bestehen des BMW Motorrads. Die Miniatur wurde auf einem Acrylsockel verschraubt. Die Gravur zeigt die Modellbezeichnung und die limitierte Sammlerauflage.

Precision manufacturing and exclusive workmanship distinguish this motorcycle from the anniversary edition marking 80 years of BMW motorcycles. The scale model has been screwed onto an acrylic base into which the model name and the limited edition number have been engraved.

2 **BMW Motorrad R 32**
BMW Motorcycle R 32
1:18
No. 80 43 9 421 543
1923–1926

1939

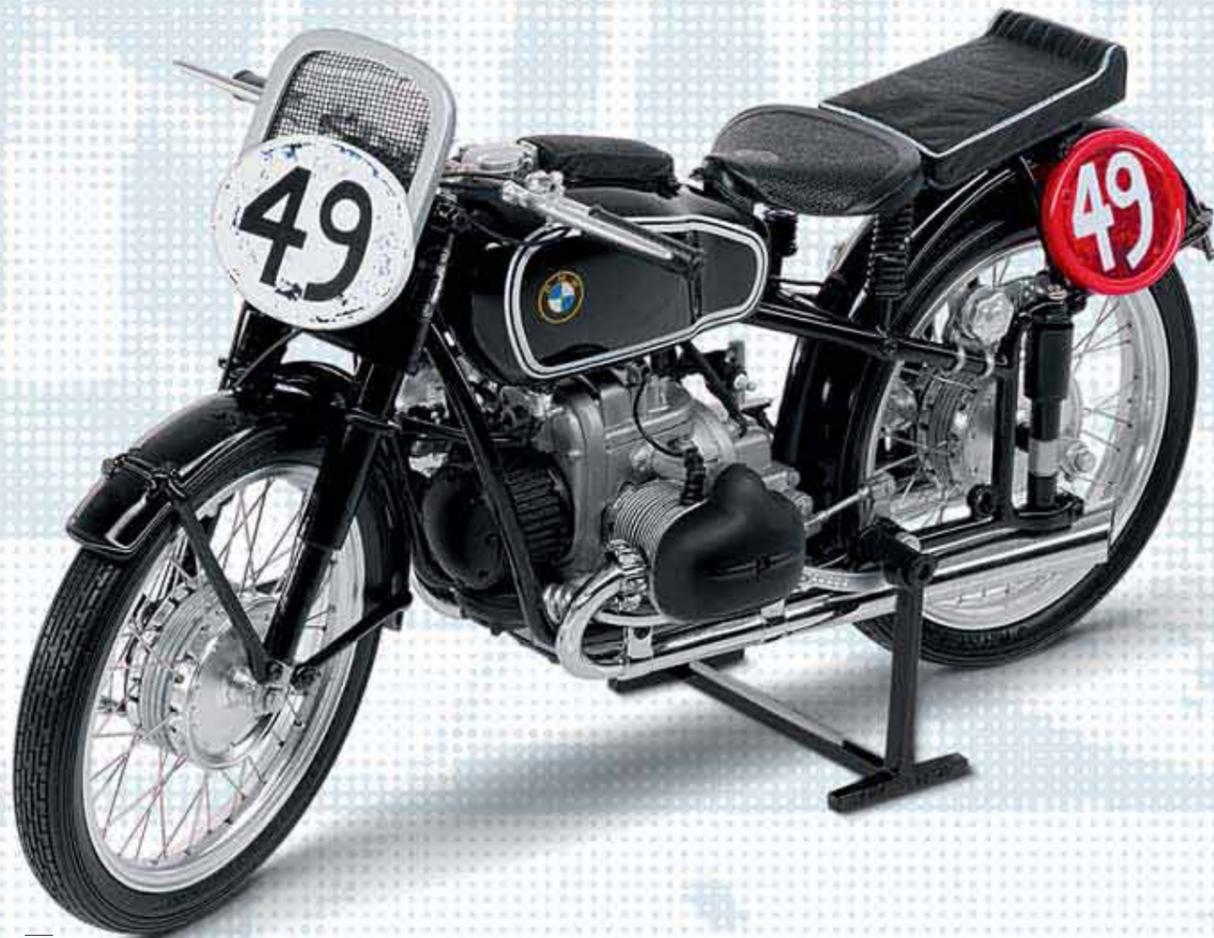
Georg Meier gewinnt das schwerste Motorradrennen der Welt.

Georg Meier wins the toughest motorcycle race in the world.

Nachdem „Schorsch“ Meier bereits 1938 bei Straßenrennen seine Gegner nicht nur geschlagen, sondern geradezu deklassiert hatte – er wurde Deutscher Meister und Europameister – schlug 1939 seine große Stunde auf der Isle of Man. Mit seiner BMW 500 Kompressor-Rennmaschine gewann er die als schwerstes Motorradrennen der Welt bezeichnete Tourist Trophy. Bereits bei der ersten Zwischenzeitnahme hatte er einen Vorsprung von 14 Sekunden. Nach knapp drei Stunden, 430 Kilometern und mehr als 2.000 Kurven erreichte er das Ziel mit einem Vorsprung von zwei Minuten und zwanzig Sekunden vor seinem Markengefährten Jock West.

After “Schorsch” Meier had already outclassed his opponents in road racing during the course of 1938 – he became German Champion and European Champion – he was to experience his big moment on the Isle of Man in 1939. Meier won the Tourist Trophy on his BMW supercharged racing motorcycle, described as the toughest motorcycle race in the world. He already had a lead of 14 seconds when the first interval time was taken. Nearly three hours, 430 kilometres and more than 2,000 corners later, he rode past the finishing post with a lead of two minutes and twenty seconds, ahead of fellow BMW rider Jock West.

Georg Meier, Motorradrennfahrer.
Georg Meier, motorcycle racing rider.



1

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

- | | |
|---|--|
| 1 | BMW 500 ccm Kompressor-Rennmotorrad
BMW 500 cc Supercharged Racing Motorcycle
1:10
No. 80 430 393 518
1939 |
|---|--|



1953–1956

Das meistgebaute BMW Motorrad.

The BMW motorcycle with the
biggest production run.



Die ab 1953 gebaute BMW R 25/3 wartete mit grundlegenden technischen Neuerungen auf. Da es in dieser Zeit ein für viele erschwingliches und akzeptables Automobil noch nicht gab, war die BMW R 25/3 vor allem als Gespann eine echte Alternative. Auch sportlich war BMW weiter erfolgreich – 1955 fuhr Wilhelm Noll den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord für Gespanne.

Manufacture of the BMW R 25/3 started in 1953. This motorcycle had benefited from fundamental engineering innovations. At a time when there was no acceptable automobile at a reasonable price available for a large proportion of the population, the BMW R 25/3 – particularly with sidecar – was a genuine alternative. BMW also continued to enjoy success – in 1955 Wilhelm Noll took the absolute world speed record for sidecars.

Wilhelm Noll, Motorradrennfahrer.
Wilhelm Noll, motorcycle racing rider.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

**1 BMW Motorrad R 25/3
Beiwagen einzeln**

BMW Motorcycle R 25/3
Sidecar only

1:10

No. 80 43 0 026 600

1953–1956

2 BMW Motorrad R 25/3, einzeln

1:10

No. 80 43 0 026 599

1953–1956

Dieses präzise gefertigte Modell ist mit beweglicher Lenkung und ebenfalls beweglichen Rädern ausgestattet. Exklusive Details sind die fotogeätzten Speichen sowie die eingebaute Federung. Auch der separat erhältliche Beiwagen besitzt eine funktionierende Federung. Er wird mittels einfacher und stabiler Vierpunktmontage am Motorrad befestigt.

This meticulously crafted scale model has moving handlebars as well as turning wheels. It features such exclusive details as photo-etched spokes and integral suspension. The sidecar, available separately, also has functional suspension and can be attached to the motorcycle through a simple four-point mechanism.

1960–1976

Zwei Räder gegen vier.

Two wheels versus four.

Ab Mitte der 50er Jahre bekamen die deutschen Motorradhersteller zunehmend die Konkurrenz der Kleinwagen zu spüren. Dennoch brachte BMW 1955 mit der R 60 eine neue Modellgeneration mit Vollschwingen-Fahrwerk auf den Markt. Ein äußerst robustes, zuverlässiges und wirtschaftliches Modell, das sich großer Beliebtheit erfreute und auch bei der Polizei, der Post und den Zollbehörden im Einsatz war.

German motorcycle manufacturers increasingly started to experience competition with small cars from the mid-1950s. In response, BMW launched the R 60 as a new model generation with frame and independent suspension 1955. This motorcycle was extremely robust, reliable and economic. It enjoyed great popularity and was also used by the police, postal services and customs authorities.



1



2

Die BMW R 60 im Einsatz.
The BMW R 60 on patrol.



1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW Motorrad R 60/2
Beiwagen einzeln**

BMW Motorcycle R 60/2
Sidecar only

1:10

No. 80 43 0 017 553

1973–1976

2 **BMW Motorrad R 60/2, einzeln**

1:10

No. 80 43 0 017 548

1960–1969

Diese hochwertige Miniatur besticht durch folgende Details: bewegliche Lenkung und Räder, fotogeätzte Speichen, funktionierende Federung und Kickstarter. Besonders attraktiv wirken die mit echtem Leder bezogene Sitzbank, die filigranen Rückspiegel sowie die präzise Linierung. Der zusätzlich erhältliche, gefederte Beiwagen lässt sich mit einfacher und stabiler Vierpunktmontage am Rahmen der Maschine befestigen.

This high-quality scale model features the following intriguing details: moving handlebars and wheels, photo-etched spokes, functioning suspension and kick-starter. The leather-covered seat, filigree rear-view mirrors and precisely painted lining are particularly attractive features. The optional sidecar with suspension can easily be fitted to the motorcycle frame by means of a robust four-point attachment.

1973-1976

Zurück zu sportlichen Erfolgen. Return to sporting successes.

Anfang der 70er Jahre erlebte das Motorrad einen Imagewandel, es wurde vom reinen Mobilitäts- zum begehrten Freizeitinstrument. Diesem neuen Boom wurden vor allem die Japaner mit ihren hubraumstarken Maschinen gerecht. Eine Herausforderung, auf die BMW 1973 mit der R 90 S antwortete. Bereits optisch hob sie sich durch die Eleganz ihrer sportlichen Linienführung von der gesamten Konkurrenz ab. Auch ihre Leistung konnte sich sehen lassen, mit ihren 67 PS kam sie in weniger als fünf Sekunden aus dem Stand auf 100 und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Mit ihr hatte BMW auch wieder die Basis für eine wettbewerbsfähige Rennmaschine, mit der 1976 zwei der renommiertesten Rennsportereignisse gewonnen wurden, die Production TT auf der Isle of Man mit Helmut Dähne und Hans-Otto Butenuth sowie die US-Superbike-Meisterschaft.

The motorcycle underwent a change in image at the start of the 1970s: it was transformed from a means of transport into a sought-after instrument of leisure. The new boom was mainly generated by the Japanese with their big bikes. BMW responded to this challenge with the R 90 S in 1973. The elegance of its sporty lines immediately made it stand out visually from the entire competition. Its performance was also impressive. 67 bhp took it from a standing start to 100 km/h in less than five seconds and the bike had a top speed of 200 km/h. The R 90 S once again gave BMW the basis for a competitive racing motorcycle. In 1976, it won two of the major races – the production TT on the Isle of Man with Helmut Dähne and Hans-Otto Butenuth and the US Superbike Championship.

Helmut Dähne, Motorradrennfahrer.
Helmut Dähne, motorcycle racing rider.



1

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW Motorrad R 90 S** 1:10 **No. 80 43 0 148 541** 1973-1976
BMW Motorcycle R 90 S

Diese in Feinarbeit gefertigte Miniatur der BMW R 90 S wurde detailgetreu nachgebaut und mit beweglichen Einzelteilen ausgestattet. Lenkung, Räder, Federung, Ständer und Sitzbank sind flexibel. Die Lackierung in zwei Farbtönen, Daytona-Orange/Silber und der Kontrast zur in Schwarz gehaltenen Sitzbank lassen dieses „Superbike“ besonders attraktiv erscheinen.

This finely crafted scale model of the BMW R 90 S is a faithful copy of the original and has moving parts. The handlebars, wheels, suspension, stand and seat are all flexible. Two-tone paintwork in Daytona orange and silver contrasts with the black seat and lends this superbike a particularly appealing look.



1973–1976

Das Jubiläums-Motorrad.

The anniversary motorcycle.

Mit der /5-Reihe, zu der auch das Spitzenmodell R 75/5 gehörte, gelang BMW ein glänzendes Comeback und konnte gleichzeitig ein Jubiläum feiern – mit einer R 75/5 lief das 500.000. Motorrad vom Band. 50 PS aus 750 ccm Hubraum brachten die Maschine in 6,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Die Nachfrage nach den neuen Modellen war enorm, insbesondere die R 75/5 wurde zum Verkaufsschlager – zum ersten Mal in der BMW Geschichte erzielte das Spitzenmodell die höchsten Verkaufszahlen. Mit einer modifizierten R 75/5 bewies Herbert Schek auch die Geländetauglichkeit dieser Maschine – von 1970 bis 1972 wurde er dreimal Deutscher Geländemeister in der Klasse über 500 ccm. Im Jubiläumsjahr 1973 – das BMW Motorrad feierte den 50. Geburtstag – wurde die /5-Baureihe abgelöst und die R 75/6 schrieb die Erfolgsgeschichte fort.

BMW made a glittering comeback with the /5 Series, which included the top model R 75. This also provided an opportunity to celebrate an anniversary when an R 75/5 rolled off the production line as the 500,000th motorcycle to be manufactured. The Boxer models had been redesigned and remain in the range even today, albeit in a more sophisticated form. The 750 cc engine generated 50 bhp and took the bike from 0 to 100 km/h in 6.7 seconds, generating a top speed of 175 km/h. Demand for the new models was enormous and the R 75/5 in particular became a sales hit. This was the first time in BMW's history that the top model achieved the highest sales figures. Herbert Schek also proved the off-road capability of this motorcycle with a modified R 75/5. He was three times German champion in the class above 500 cc between 1970 and 1972. During the anniversary year 1973 – BMW motorcycles were celebrating a 50th birthday – the /5 Series came to an end and the R 75/6 continued writing the success story.

Herbert Schek, Motorradrennfahrer.
Herbert Schek, motorcycle racing rider.



1

1:87

1:64

1:43

1:24

1:18

1:12

1:10

1 **BMW Motorrad R 75/6**
BMW Motorcycle R 75/6
1:10
No. 80 43 0 393 517
1973–1976



Mille Miglia storica – Erfolge in Serie.

Mille Miglia storica –
a series of successes.

Nachdem BMW mit dem Typ 328 bereits 1938 Klassensieger bei der Mille Miglia wurde und 1940 mit Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäumer den Gesamtsieg einfahren konnte, vergingen sieben Jahre, bevor wieder Rennfahrer an den Start dieses Rennens gehen konnten. Zehn Jahre später, am 12. Mai 1957, führte ein tragischer Unfall zum Aus für die Mille Miglia. Erst 1977 – 50 Jahre nach dem ersten Rennen – lebte die Mille Miglia mit dem Zusatz „storica“ wieder auf. Und damit auch die Erfolgsgeschichte des BMW 328. „Bei dem Rennen in Italien schlechthin“ konnte Giuliano Cané auf einem BMW 328 MM Touring Roadster im Jahr 2002 seinen siebten Gesamtsieg feiern – mehr als je ein Fahrer zuvor. Und auch 2004 bestätigte ein Gesamtsieg, den er gemeinsam mit seiner Frau errang, wieder einmal seine Favoritenrolle.

After BMW had come out class winner with the Type 328 at the Mille Miglia in 1938 and overall winner with Fritz Huschke von Hanstein and Walter Bäumer in 1940, seven years were to pass before racing drivers were once again able to line up for this race. Ten years later, a tragic accident on 12 May 1957 spelled the end of the Mille Miglia. It was not until 1977 – 50 years after the first race – that new life was breathed into the Mille Miglia with the suffix “storica”. This also heralded the start of the success story for the BMW 328. In the year 2002, Giuliano Cané celebrated his seventh overall win, driving a BMW 328 MM Touring Roadster “in the greatest race in Italy” – more wins than any other driver before. In 2004, his role as favourite was again confirmed in an overall win together with his wife.

Giuliano Cané, mehrfacher Sieger
der Mille Miglia storica.
Giuliano Cané, multiple winner
of the Mille Miglia storica.



1



2

1 **Automatik-Chronograph BMW Mille Miglia**
Automatic Chronograph BMW Mille Miglia

No. 80 26 0 150 613

Diese exklusive Uhr mit aufgeprägtem BMW Logo im Zifferblatt verfügt über eine Stoppuhr-Funktion sowie Datums- und Sekundenanzeige. In dem bis 3 bar wasserdichten Edelstahlgehäuse befindet sich ein original Schweizer Uhrwerk mit Automatik-Chronograph. Das Uhrenglas besteht aus Saphirglas, das Armband aus mittelbraunem Leder. Die Gravur auf dem Boden des Gehäuses trägt den Schriftzug „328 Mille Miglia“.

This exclusive watch with the BMW logo stamped on its dial features a stopwatch function as well as a date and second display. The stainless steel case is waterproof up to 3 bar and houses an original Swiss automatic chronograph movement. The cover is made of sapphire glass and the watchstrap is of medium-brown leather. Engraved on the back of the watch is the legend “328 Mille Miglia”.

2 **Schlüsselanhänger BMW Logo**
Key Fob BMW Emblem

No. 80 56 0 307 811

Schlüsselanhänger mit einer Logoplakette, die bis ins Detail dem BMW Logo von 1928 entspricht. Gefasst in braunem Lederband, mit kupfergelb-farbenen Lettern, Verbindung zum Schlüsselring über ein Metallgelenkstück.

Key fob bearing the BMW emblem reflecting the detail of the BMW emblem from 1928. Mounted in brown leather with lettering in copper yellow, connected to the key ring with metal joint.



Der Kult einer Generation. The cult of a generation.

Mit der Eröffnung der IAA 1961 in Frankfurt begann für BMW ein neuer Abschnitt in der Firmengeschichte. Der dort präsentierte BMW 1500, ein Prototyp, führte das Werk in eine neue Phase der Modellpolitik. 1966 wurde der BMW 1600 präsentiert, dem dann sehr rasch der BMW 2002 folgte. Bereits Anfang 1967 hatte man zwei BMW 1600 Zweitürer mit einer Zweiliter-Maschine ausgerüstet, die von Alexander von Falkenhausen und Helmut Werner Bönsch getestet wurden. Der BMW 2002 wurde ein voller Erfolg und zum Symbol einer kompletten Modellreihe: der BMW 02er Reihe, die zum Kultobjekt einer ganzen Generation wurde. 1975 kam der BMW 1502 auf den Markt, das letzte Modell dieser legendären Reihe.

The opening of the IAA Frankfurt Motor Show in 1961 heralded a new chapter in BMW's history. The launch of the BMW 1500 – a prototype – took the company into a new phase of model policy. The BMW 1600 was launched in 1966 and this was quickly followed by the BMW 2002. Already at the start of 1967, two BMW 1600 two-door models had been fitted with a 2-litre engine. The cars were tested by Alexander von Falkenhausen and Helmut Werner Bönsch. The BMW 2002 was a total success and was perceived as symbolic of the entire model series – the BMW 02 Series became a cult icon for an entire generation. The BMW 1502 was launched in 1975, the last model in this legendary series.



Helmut Werner Bönsch, Technischer Direktor.
Helmut Werner Bönsch, technical director.

- 1 Pin BMW 1502–2002 No. 80 32 9 421 399
Pin BMW 2002 No. 80 32 9 421 191

Die BMW Pins, ein Muss für jeden Fan der legendären BMW Baureihen, sind mit allen Details gefertigt. Der Zinnzuss wurde mit glänzender Silberfarbe überzogen.

BMW Pins, a must for every fan of BMW's legendary model ranges, display every key detail. Cast in tin, they are coated in glossy silver paint.

- 2 Pin BMW 328 Mille Miglia No. 80 56 0 394 706

Neu in der Kollektion der BMW Pins, der BMW 328 Stromlinie Mille Miglia 1940 mit einem zeitlos schönen Design. Gespritzter Pin aus Zamak in Juwelierqualität, glanzvernickelt 4-farbig emailliert.

New to the collection of BMW Pins, the BMW 328 streamlined Mille Miglia 1940 sporting a beautiful, timeless design. Die-cast pin from Zamak, jeweller quality, bright nickel-plated, 4-colour enamelled.



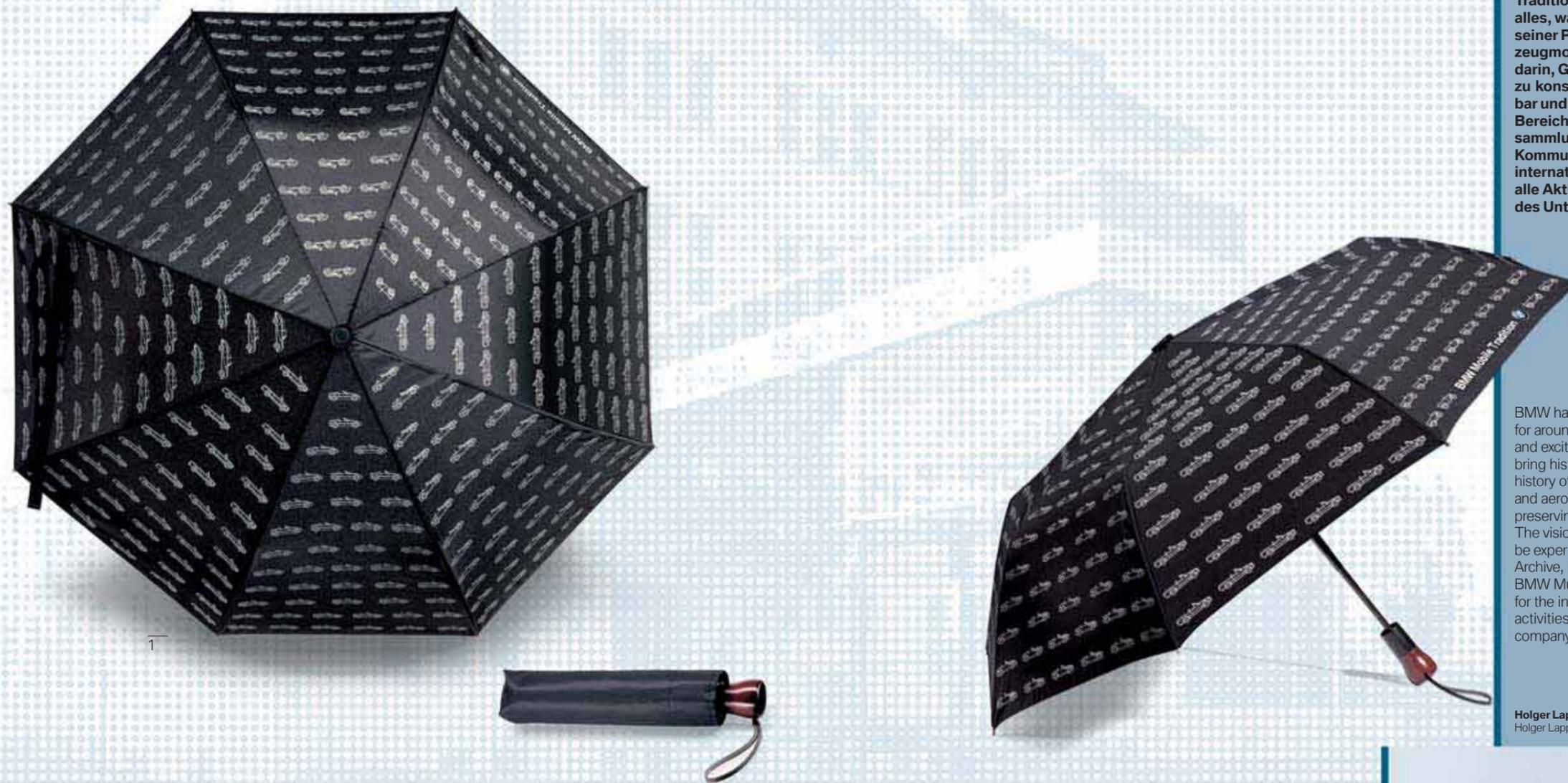
BMW Mobile Tradition. Mit uns läuft die Geschichte.

History moves with us.

BMW schreibt seit rund 85 Jahren Unternehmens-, Marken- und Produktgeschichte – facettenreich, faszinierend und spannend. Um diese Geschichte erlebbar zu machen, wurde 1994 die BMW Mobile Tradition gegründet. Dieser Bereich kümmert sich um alles, was die Historie des Unternehmens BMW und seiner Produkte betrifft: Autos, Motorräder und Flugzeugmotoren. Von Anfang an bestand die Aufgabe darin, Geschichte nicht nur zu dokumentieren und zu konservieren, sondern sie in der Gegenwart erlebbar und nachvollziehbar zu machen. Die einzelnen Bereiche – Konzernarchiv, historische Fahrzeugsammlung, Teile und Accessoires, BMW Museum, Kommunikation und Events sowie die Betreuung der internationalen Clubszene – sind verantwortlich für alle Aktivitäten und Dienstleistungen um die Historie des Unternehmens und die Marken der BMW Group.

BMW has been writing corporate, brand and product history for around 85 years – a narrative that is varied, fascinating and exciting. BMW Mobile Tradition was created in 1994 to bring history to life. This division deals with all aspects of the history of BMW and its products: automobiles, motorcycles and aero-engines. Right from the start, documenting and preserving history was not the sole purpose of the mission. The vision involved transforming history so that it could be experienced and understood. The individual areas – Group Archive, Historic Vehicle Collection, Parts and Accessories, BMW Museum, Communication and Events, and support for the international club scene – are responsible for all activities and services associated with the history of the company and the brands in the BMW Group.

Holger Lapp, Leiter BMW Mobile Tradition.
Holger Lapp, head of BMW Mobile Tradition.



1 **Taschenschirm BMW Mobile Tradition**
Pocket Umbrella BMW Mobile Tradition

No. 80 23 0 305 926

Immer dabei, immer zur Hand. Taschenschirm, uni schwarz, mit Aufdrucken von BMW Modellen. Öffnungs- und Schließautomatik, schwarz eloxiertes Aluminium-Paragongestell, mit plastik-carbon-verstärkter Mittelschiene. Polyester-Pongeebespannung, Holzknopf in Mahagoni mit Lederschleife.
It's always with you, always ready for a rainy day. Pocket umbrella, black with imprints of BMW models. Automatic opening and closing mechanism, black anodized aluminium paragon frame with plastic carbon-fibre reinforced shaft, polyester pongee fabric, wooden mahogany handle with leather strap.



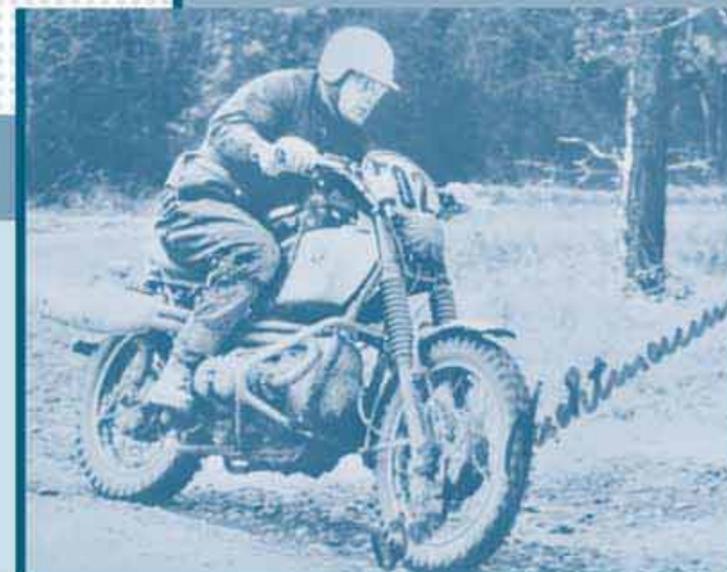
Gespanne und Gelände. Sidecars and off-road.

Neben den Gespannen waren BMW Motorräder in den 50er Jahren vor allem bei Geländemeisterschaften und Internationalen Sechstagesfahrten erfolgreich. So gab es bei der Sechstagesfahrt 1951 in Varese, bei der Österreichischen Alpenfahrt 1952 sowie den in Österreich stattfindenden Sixdays Goldmedaillen in Serie, darunter für Schorsch Meier. Auch später waren in den Ergebnislisten der Deutschen Geländemeisterschaft und bei Internationalen Sechstagesfahrten BMW Motorräder immer an der Spitze ihrer Kategorie zu finden. Große Könner wie Sebastian Nachtmann oder Herbert Schek verhalfen der Marke BMW zu diesen Erfolgen.

In the 1950s, BMW motorcycles were particularly successful in sidecar combinations, off-road championships and International Six Day Races. There was a string of gold medals at the Six Day Race in Varese in 1951, the Austrian Alpine Rally in 1952 and the Six Days held in Austria. Schorsch Meier turned in particularly impressive performances. BMW motorcycles continued to be at the top of their category in results for the German Off-road Championship and International Six Day Races. Big successes like Sebastian Nachtmann or Herbert Schek helped propel the BMW brand to achieve these successes.



Sebastian Nachtmann, Rennfahrer.
Sebastian Nachtmann, racing rider.



1 **Taschenschirm BMW Motorrad**
Pocket Umbrella BMW Motorcycles

No. 80 55 0 300 255

Vier unterschiedliche Abbildungen von BMW Motorradklassikern machen diesen Schirm auch bei düsterem Wetter zum Blickfang. Aufgrund der praktischen Größe lässt er sich schnell und sicher verstauen. Ein Schiebemechanismus in Kombination mit der Auf-zu-Automatik per Knopfdruck vereinfacht das Öffnen. Bezugstoff: 100% Polyester-Pongee, Teflon-imprägniert, wasser- und schmutzabweisend.

Four different images of two-wheeled BMW classics make this umbrella an eye-catcher even in dismal weather. Its convenient size means it can be quickly and securely stowed away. A push mechanism combined with automatic opening and closing at the press of a button make it easy to use. Cover: 100% polyester pongee, Teflon-impregnated, water-proof and dirt-repellent.



1

Neuaufgabe in Planung.
New edition planned.



2

Dimensionen 1+2:
„Geschichte des Motors – Motor der Geschichte“
Das BMW Motorenbuch umfasst zwei Bände mit insgesamt 860 Seiten (Band 1 „1916–1945“, Band 2 „1945–2000“).
Neben der Normalausgabe ist auch eine Luxusversion im leinenkaschierten Schuber mit wertvoller Metallprägung erhältlich.

Dimensions 1+2:
“The History of Engines – Engines that made History”
This book on BMW engines comprises two volumes and a total of 860 pages (vol. 1 “1916–1945”, vol. 2 “1945–2000”). Besides the standard edition there is also a luxury edition in a linen-covered slipcase with high-quality metal stamping.

Dimensionen 3:
„Das Original – Die BMW 3er Reihe: Konzept, Technik, Design“
Über 244 Seiten und 13 Kapitel führt die erfolgreiche Geschichte der BMW 3er Reihe. Konstruktionszeichnungen, Illustrationen und Fotos bilden die Stadien der Entwicklung auf anschauliche und ästhetische Weise ab.

Dimensions 3:
“The Original – The BMW 3 Series: Concept, Technology, Design”
The success story of the BMW 3 Series covers 244 pages divided into 13 chapters. Design sketches, illustrations and photos present the various stages of development in a graphic and aesthetic way.

1 Dimensionen 1+2: „Geschichte des Motors – Motor der Geschichte“ Dimensions 1+2: “The History of Engines – Engines that made History”	
Normalausgabe Deutsch Standard Edition German	No. 01 09 0 027 480
Normalausgabe Englisch Standard Edition English	No. 01 09 0 027 479
Luxusausgabe Deutsch Luxury Edition German	No. 01 09 0 027 477
Luxusausgabe Englisch Luxury Edition English	No. 01 09 0 027 478

2 Dimensionen 3: „Das Original – Die BMW 3er Reihe: Konzept, Technik, Design“ Dimensions 3: “The Original – The BMW 3 Series: Concept, Technology, Design”	
Deutsch German	No. 01 09 0 027 481
Englisch English	No. 01 09 0 027 482

BMW Dimensionen 4:
„Von der Idee zum Erfolg. Die Entwicklungsgeschichte der BMW Automobile 1918–1932“
Mit diesem Buch, das anlässlich des Jubiläums „75 Jahre BMW Automobile“ im März 2004 erschien, gelang es Rainer Simons und Walter Zeichner die facettenreiche Frühzeit der BMW Automobilgeschichte in einem neuen, überraschenden und spannenden Licht erscheinen zu lassen. Im Schubser erhältlich.

BMW Dimensions 4:
“From Vision to Success. The Development History of BMW Automobiles 1918–1932”
This book is being published in March 2004 to mark the anniversary of “75 years of BMW automobiles”. Authors Rainer Simons and Walter Zeichner have presented the multifaceted early years of BMW’s motoring history in a new, surprising and exciting light. Supplied in slipcase.

BMW 328:
„Vom Roadster zum Mythos“
8 Kapitel und natürlich 328 Seiten, die eine Fülle historischer Aufnahmen zeigen, fangen die Faszination des Roadster-Mythos ein. Leinenedition mit Schutzumschlag in Glanz-/Mattlackierung.

BMW 328:
“From Roadster to Legend”
8 chapters and 328 pages – naturally – present a wealth of historical photos and capture the fascination of the mythic roadster. Linen edition with dust jacket in gloss/matt finish.



1 **BMW Dimensionen 4:**
„Von der Idee zum Erfolg. Die Entwicklungsgeschichte der BMW Automobile 1918–1932“
BMW Dimensions 4:
“From Vision to Success. The Development History of BMW Automobiles 1918–1932”

Deutsch German	No. 01 09 0 032 336
Englisch English	No. 01 09 0 032 337

2 **BMW 328:**
„Vom Roadster zum Mythos“
BMW 328:
“From Roadster to Legend”

Deutsch German	No. 82 22 0 035 328
Englisch English	No. 82 22 0 035 250



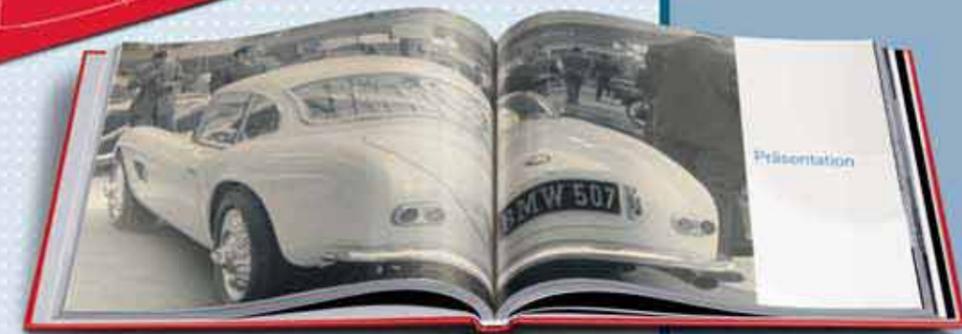
1

**Vorläufiger Arbeitstitel –
Publikation in Produktion.**
Preliminary title –
publication in production.

Neuerscheinung.
New publication.



2



BMW Profile 8:

**„Touren- und Sportwagen“
BMW und Motorsport – seit eh und je untrennbar mit-
einander verbunden. Automobile mit dem weißblauen
Markenemblem schreiben Rennsportgeschichte und
eine Erfolgsbilanz ohnegleichen. Das ausführliche und
reich bebilderte Buch fasst die Sportwagengeschichte
von BMW in einem Werk zusammen – ein absolutes
Muss für jeden Motorsportfan.**

BMW Profiles 8:

“BMW Competition and Touring-car Racing Models”
BMW and motor sport – the two have been linked inseparably
since the very beginning. Automobiles with the white and blue
emblem have been writing motor-sport history and a success
story without parallel. The book provides a considerable
range of information and a wealth of interesting illustrations,
covering the history of sports cars at BMW in a single volume.
This is an absolute must for motor-sport aficionados.

BMW Profile 9:

**„Der legendäre BMW 507“
Beschreibung zum Buch finden Sie auf Seite 43.**

BMW Profiles 9:

“The Legendary BMW 507”
A description of the book is provided on page 43.

**1 BMW Profile 8:
„Touren- und Sportwagen“**

BMW Profiles 8:
“BMW Competition and Touring-car Racing Models”

Deutsch No. 01 09 0 398 981
German

Englisch No. 01 09 0 398 984
English

Preis auf Anfrage ab Juni 2005.
Price available on request from June 2005.

**2 BMW Profile 9:
„Der legendäre BMW 507“**

BMW Profiles 9:
“The Legendary BMW 507”

Deutsch No. 01 09 0 398 982
German

Englisch No. 01 09 0 398 986
English

Preis auf Anfrage ab Juni 2005.
Price available on request from June 2005.

BMW Profile 1+4 Luxusausgabe:
Die Jubiläumsedition BMW Profile 1+4 wird in einem speziellen Luxusschuber mit exklusiver Prägung geliefert. Beide Bücher, erster Band mit 107 Seiten, zweiter Band mit 128 Seiten, tragen einen dekorativ gestalteten Schutzumschlag.

BMW Profiles 1+4 Luxury Edition:
The anniversary edition of BMW Profiles 1+4 is delivered in a special luxury slipcase with exclusive stamping. Both books, the first volume with 107 pages and the second with 128 pages, come with a decorative dust jacket.

BMW Profile 1+4 Normalausgabe:
BMW Profile 1 führt auf 107 Seiten durch die frühe Motorradentwicklung in München. Die Fortsetzung dazu bildet BMW Profile 4, dessen 128 Seiten den modernen Zweiradbau in Berlin beschreiben.

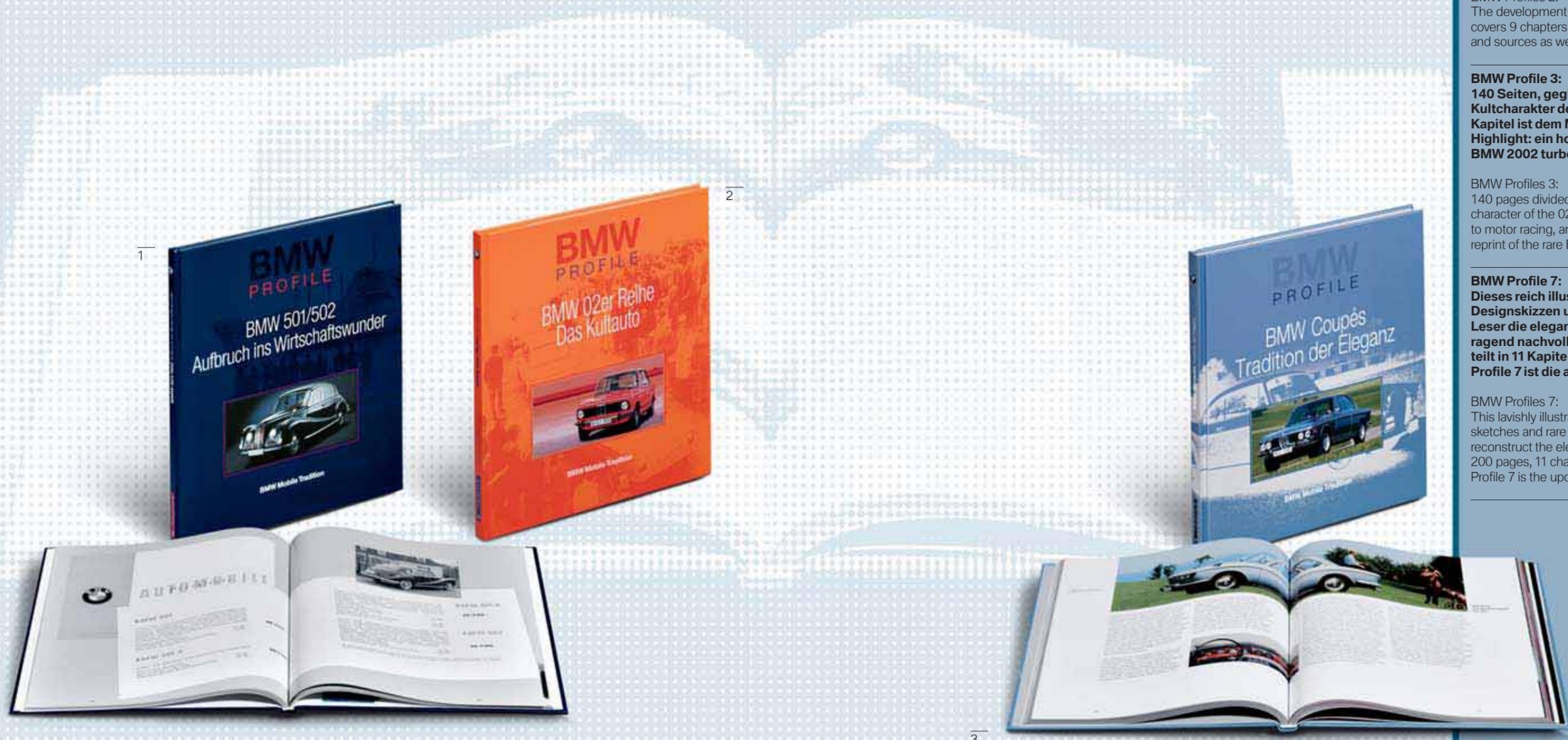
BMW Profiles 1+4 Standard Edition:
BMW Profiles 1 devotes 107 pages to the early days of motorcycle development in Munich. Its continuation is BMW Profiles 4, which describes modern motorcycle construction in Berlin over 128 pages.



1 **BMW Profile 1+4 Luxusausgabe**
Nur in deutscher Sprache erhältlich
BMW Profiles 1+4 Luxury Edition
Only available in German
Deutsch No. 01 09 0 027 474
German

2 **BMW Profile 1:**
„Motorräder aus München“
BMW Profiles 1:
“Motorcycles from Munich”
Deutsch No. 01 09 0 035 252
German
Englisch No. 01 09 0 035 256
English

3 **BMW Profile 4:**
„Motorräder aus Berlin“
BMW Profiles 4:
“Motorcycles from Berlin”
Deutsch No. 01 09 0 035 280
German
Englisch No. 01 09 0 035 281
English



BMW Profile 2:
Über 9 Kapitel und 112 Seiten reicht die Entwicklungsgeschichte der Modelle BMW 501/502, die anhand historischer Bilder und Quellen sowie zeitgenössischer Presstexte aufbereitet wird.

BMW Profiles 2:
The development history of the BMW 501/502 models covers 9 chapters and 112 pages featuring historical photos and sources as well as contemporary press texts.

BMW Profile 3:
140 Seiten, gegliedert in 9 Kapitel, kommen dem Kultcharakter der 02er Reihe auf die Spur. Ein ganzes Kapitel ist dem Motorsport gewidmet. Besonderes Highlight: ein hochwertiger Reprint des seltenen BMW 2002 turbo Prospekts.

BMW Profiles 3:
140 pages divided into 9 chapters track down the cult character of the 02 Series range. An entire chapter is devoted to motor racing, and there's an added bonus – a quality reprint of the rare BMW 2002 turbo brochure.

BMW Profile 7:
Dieses reich illustrierte Buch mit Konstruktionsplänen, Designskizzen und seltenen Fotografien lässt den Leser die elegante Tradition der BMW Coupés hervorragend nachvollziehen. Umfang: 200 Seiten, unterteilt in 11 Kapitel. Profile 7 ist die aktualisierte Ausgabe von Profile 5.

BMW Profiles 7:
This lavishly illustrated book with construction plans, design sketches and rare photographs allows the reader to vividly reconstruct the elegant tradition of the BMW coupés. 200 pages, 11 chapters. Profile 7 is the updated edition of Profile 5.

1 **BMW Profile 2:**
„BMW 501/502 – Aufbruch ins Wirtschaftswunder“
Nur in deutscher Sprache erhältlich.
Only available in German.
Deutsch No. 01 09 0 035 253
German

2 **BMW Profile 3:**
„BMW 02er Reihe – Das Kultauto“
Nur in deutscher Sprache erhältlich.
Only available in German.
Deutsch No. 01 09 0 035 275
German

3 **BMW Profile 7:**
„BMW Coupés – Tradition der Eleganz“
BMW Profiles 7:
“BMW Coupés – A Tradition of Elegance”
Deutsch No. 01 09 0 032 020
German
Englisch No. 01 09 0 032 021
English

BMW Profile 6:
„Formel-Rennsport 1966–2000“
10 Kapitel, die insgesamt 284 Seiten umfassen,
erzählen über 30 Jahre BMW Rennsportgeschichte
in der Formel 1, 2 und 3.

BMW Profiles 6:
“Formula Racing 1966–2000”
10 chapters covering a total of 284 pages relate 30 years
of BMW racing history in Formula 1, 2 and 3.

BMW Portraits 1:
„Paul Rosche“
Innerhalb der Publikationen der BMW Mobile Tradition
erschien die Buchreihe „Portraits“. Die erste Ausgabe
ist dem BMW Motorenkonstrukteur Paul Rosche ge-
widmet, einem Mann, der mit und für BMW Rennsport-
geschichte geschrieben hat.

BMW Portraits 1:
“Paul Rosche”
The “Portraits” series of books was published within the
portfolio of publications issued by BMW Mobile Tradition.
The first edition is dedicated to BMW engine designer
Paul Rosche, a man who played a major role in the history
of BMW racing prowess.



1 **BMW Profile 6:**
„Formel-Rennsport 1966–2000“
BMW Profiles 6:
“Formula Racing 1966–2000”

Deutsch German	No. 01 09 0 024 252
Englisch English	No. 01 09 0 024 267

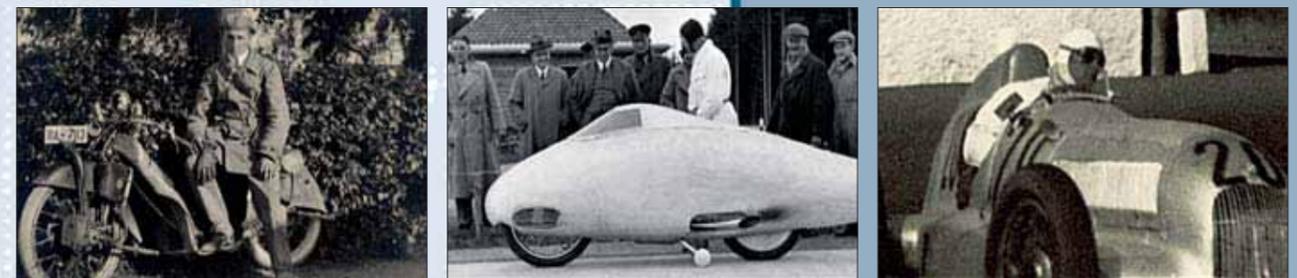
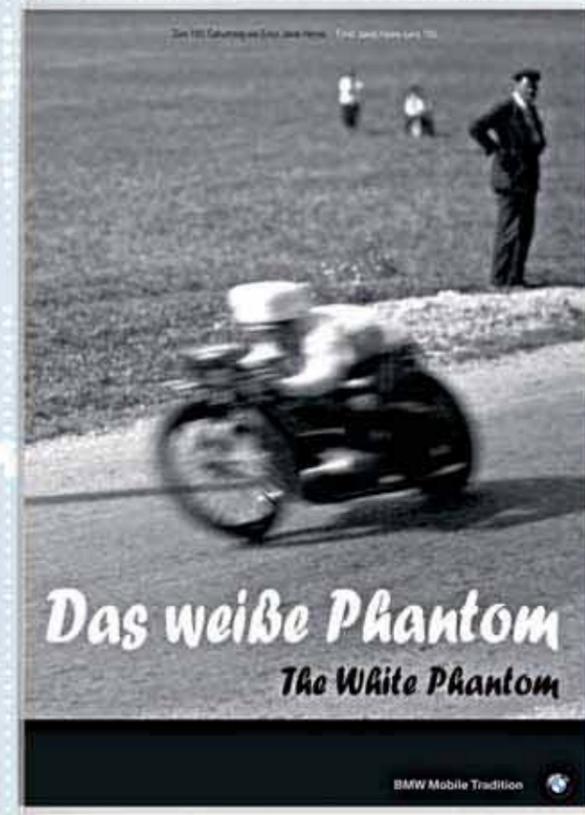
2 **BMW Portraits 1:**
„Paul Rosche“

Deutsch German	No. 01 09 0 031 744
Englisch English	No. 01 09 0 031 747

Neuerscheinung.
New publication.



Neuerscheinung.
New publication.



„Der Scheunenfund“
Ein BMW 3/20 PS, von einem Kind in einer Scheune entdeckt, leitet die Story dieses Films ein, die dann über 75 Jahre hinweg die Geschichte der BMW Automobile lebendig und nachvollziehbar werden lässt. Mit den Automobilen wird in diesem Doku-Spielfilm auch das Lebensgefühl der einzelnen Epochen wieder erweckt – eine Zeitreise, wie sie faszinierender und facettenreicher nicht sein könnte.

„The Barn Discovery“
A BMW 3/20 PS is discovered by a child in a barn. This episode introduces the storyline of a film that tracks the history of the BMW automobile through 75 years and brings that history to life in a way that encourages personal involvement. This documentary film also reflects the lifestyle of the individual eras – a fascinating and varied journey through time.

„Das weiße Phantom“
Anlässlich des einhundertsten Geburtstags von Ernst Jakob Henne wurde aus Originalmaterial ein Film zusammengestellt, der das Leben und die Erfolge dieses herausragenden Motorsportlers und Menschen würdigt. Neben den Siegen bei Auto- und Motorradrennen, die er in Serie errang, sind es vor allem die Geschwindigkeitsweltrekorde Hennes – 76 an der Zahl – die bis heute unvergessen sind.

„The White Phantom“
The one hundredth birthday of Ernst Jakob Henne was celebrated with a film made from original footage. It was dedicated to the life and successes of this outstanding motorcyclist and individual. It shows the series of victories he won in automobile and motorcycle races and focuses especially on Henne's world speed records – 76 in all. They remain unforgettable to this day.

1 **„Der Scheunenfund“**
„The Barn Discovery“
DVD
Deutsch/Englisch No. 80 32 0 033 015
German/English

2 **„Das weiße Phantom“**
„The White Phantom“
DVD
Deutsch/Englisch No. 80 32 0 033 016
German/English

Systemvoraussetzung für Reparaturanleitungen:
Windows 95, 98, 2000, Windows NT 4.0, 32 MB
Arbeitsspeicher, CD-ROM 8x Geschwindigkeit.
Für Teilekatalog wie oben, jedoch + Windows XP.

System requirements for repair manuals:
Windows 95, 98, 2000, Windows NT 4.0, 32 MB main
memory, CD-ROM 8x speed.
For parts catalogue as above, but + Windows XP.



1 **Reparaturanleitung
BMW 1502–2002 turbo
(02er Reihe)**
Repair Manual
BMW 1502–2002 turbo (02 Series)
No. 01 56 0 004 532

2 **Reparaturanleitung
BMW 2.5 CS–3.0 CSL (E9)**
Repair Manual
BMW 2.5 CS–3.0 CSL (E9)
No. 01 56 0 004 534

3 **Reparaturanleitung
BMW 2500–3.3 Li (E3)**
Repair Manual
BMW 2500–3.3 Li (E3)
No. 01 56 0 004 535

4 **Reparaturanleitung
BMW 315–323i, Baujahr 1975–83**
Repair Manual
BMW 315–323i, Model 1975–83
No. 01 56 0 030 282

5 **Reparaturanleitung
BMW 628CSi–M 635CSi,
Baujahr 1976–89**
Repair Manual BMW 628CSi–M 635CSi,
Model 1976–89
No. 01 56 0 030 285

6 **Reparaturanleitung
BMW 728–745i, Baujahr 1977–87**
Repair Manual
BMW 728–745i, Model 1977–87
No. 01 56 0 030 284

7 **Reparaturanleitung
BMW 1500–2000 CS,
Baujahr 1962–72**
Repair Manual BMW 1500–2000 CS,
Model 1962–72
No. 01 56 0 031 473

8 **Reparaturanleitung
BMW Z1, Baujahr 1988–91**
Repair Manual
BMW Z1, Model 1988–91
No. 01 56 0 030 287

9 **BMW Teilekatalog für
historische Motorräder 2003**
BMW Parts Catalogue for Historic Motorcycles
2003
No. 72 00 0 154 486

Deutschland erlebt sein Wirtschaftswunder.

Germany experiences an economic miracle.

In den 50er Jahren erlebt die junge Bundesrepublik einen raschen Wiederaufstieg. Produktionszahlen und Exportdaten steigen rasant an. Durch Lohnzuwächse verbessern sich die Lebensbedingungen, das Konsumverhalten verändert sich deutlich. Coca-Cola, Jeans, Nierentische, Petticoats und die Wurlitzer-Musikbox in der Eisdielen sind ebenso Ausdruck dieser Zeit wie die BMW Isettas, Goggomobile und Messerschmitt-Kabinenroller, die das Straßenbild beleben. Die Erwachsenen generation schwelgt bei Heimatfilmen und Caterina Valente in Nostalgie – die Jugend befindet sich im Aufbruch und begeistert sich vor allem für Elvis Presley, der mit seiner Musik wie ein Hurrikan über Deutschland hereinbricht.

During the 1950s, the young Federal Republic of Germany experienced a rapid recovery. Production figures rocketed. Wage increases brought better living conditions and consumer behaviour underwent a radical change. Coca-Cola, jeans, coffee tables, petticoats and the Wurlitzer jukebox in ice-cream parlours – are also icons of this era, in the same way as the BMW Isetta, Goggomobile and Messerschmitt cabin scooter defined the cityscape at the time. The older generation continued to indulge in nostalgia with films harking back to the past and Caterina Valente – young people were making waves and were big fans of Elvis Presley whose music swept across Germany like a hurricane.



Elvis Presley.



BMW und die 50er Jahre. Mobilität und Lebensfreude. BMW and the 1950s. Embracing mobility and life.



Klassikkalender 2005 vergriffen.
Kalender 2006 in Planung.
Classic calendar 2005 sold out.
2006 calendar planned.

1 BMW Klassikkalender 2006
BMW Classic Calendar 2006

www.bmw-shop.de

No. 80 63 0 401 078

Die 50er Jahre in Deutschland – trotz wirtschaftlich schwerer Zeiten brachte BMW Modelle heraus, die für Design und Konstruktion weithin bewundert wurden: den „Barockengel“ BMW 501, die Roadsterlegende BMW 507 oder die „Knutschkugel“ BMW Isetta. Ein aufregendes Jahrzehnt – voller Höhepunkte für Liebhaber von Oldtimern und Freunde der Marke BMW. Der Kalender im Format 70 x 54 cm zeigt zwölf Originalfahrzeuge in typischen Szenen der 50er Jahre.

Despite the times being economically difficult in Germany, the 1950s continued to see BMW launching models that were widely admired for their design and construction: the “Baroque Angel” BMW 501, the BMW 507 Roadster legend and the BMW Isetta “bubble car”. An exciting decade full of highlights for fans of classic cars and friends of the BMW brand. The calendar in the format 70 x 54 cm shows twelve original vehicles set in typical scenes from the 1950s.

75 Jahre BMW Automobile. 75 Years of BMW Automobiles.

Mit dem ersten BMW, dem BMW 3/15 PS, begann eines der faszinierendsten Kapitel der Automobilgeschichte. Hubraumstärkere Modelle folgten mit dem BMW 326 und dem BMW 327. Mit dem BMW 328 brachte das Unternehmen einen Roadster heraus, der mit seinem von Rudolf Schleicher konstruierten Motor bei nationalen und internationalen Rennen Siege errang, die heute noch Legende sind. Nach dem Krieg startete BMW mit dem BMW 501, bewegte Deutschland mit der Isetta und überraschte mit Traumautos wie dem BMW 503 und BMW 507. Dem folgten der BMW 700, der BMW 1500 und die überaus erfolgreiche BMW 02er Reihe. Meilensteine in einer beispiellosen Geschichte, die immer wieder neue Maßstäbe für Mobilität setzten.

The first BMW – the BMW 3/15 PS – launched one of the most fascinating chapters in automobile history. More powerful models with bigger engines followed with the BMW 326 and BMW 327. When the company launched the BMW 328 with an engine designed by Rudolf Schleicher, it had created a roadster that achieved legendary victories in national and international races. After the war, BMW started up again with the BMW 501, got Germany on the road with the Isetta and surprised a nation with dream cars like the BMW 503 and BMW 507. These were followed by the BMW 700, the BMW 1500 and the extremely successful BMW 02 Series. They were milestones in a story without parallel that continued to set new benchmarks for mobility.

Rudolf Schleicher, Konstrukteur.
Rudolf Schleicher, design engineer.



1 **Posterset 75 Jahre BMW Automobile** No. 80 56 0 307 817
Poster Set 75 Years of BMW Automobiles

12 Motive: Meilensteine der BMW Automobilgeschichte. Vom 3/15 PS über den BMW 328 und das Kultauto BMW 2002 bis hin zum BMW 750i. Zwölf Poster mit je einem Motiv (4-farbig). Maße: 59 x 42 cm.

12 Motifs: milestones in BMW's automobile history. From the 3/15 PS through the BMW 328 and the BMW 2002 cult car to the BMW 750i. Twelve posters, each with one motif (4-colour). Dimensions: 59 x 42 cm.

2 **Mousepad 75 Jahre BMW Automobile** No. 80 56 0 307 814
Mousepad 75 Years of BMW Automobiles

Sechs Motive aus verschiedenen Jahrzehnten werden bei diesem Mousepad Ton in Ton gemorpt. Limitierte Auflage: 1.000 Stück.

Six motifs from different decades are morphed tone by tone onto this mousepad. Limited edition: 1,000 units.

3 **Postkartenset 75 Jahre BMW Automobile**
Postcard Set 75 Years of BMW Automobiles

No. 80 56 0 307 816

Das BMW Postkartenset beinhaltet 12 Motive der schönsten und erfolgreichsten BMW Modelle.

The BMW postcard set includes 12 motifs showing the most beautiful and successful BMW models.



Die Neue Klasse zeigt sich sportlich.

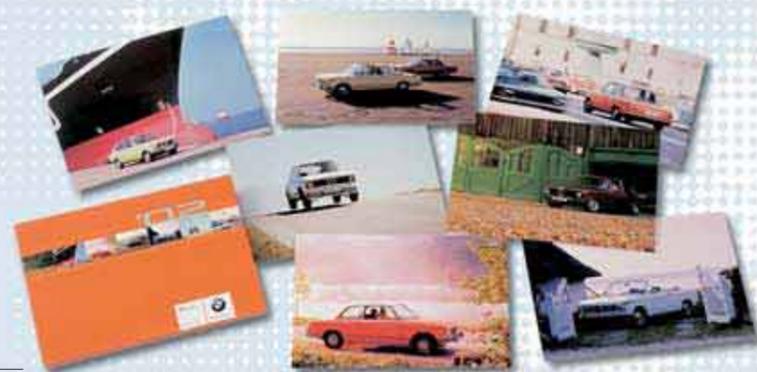
The New Class shows its sporty side.

Mit dem Erscheinen der Neuen Klasse konnte BMW wieder an eine Zeit der großen sportlichen Erfolge anknüpfen. 1964 wurde Hubert Hahne auf einem 1800 TI deutscher Tourenwagenmeister, 1965 und 1966 siegten Wagen der Neuen Klasse bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps und 1966 gewann Hubert Hahne mit seinem BMW 2000 TI die Europameisterschaft. Die ganz große Zeit der BMW Rennsportwagen begann 1968. Sowohl die BMW Rennabteilung als auch der Tuner Schnitzer hatten Zweiliter-Einspritzversionen entwickelt, die über 200 PS leisteten. 1968 gewann Dieter Quester mit einem BMW 2002 den Tourenwagen-Europapokal und Ernst Furtmayr mit seinem Schnitzer BMW 2002 den Titel des Berg-Europameisters für Tourenwagen.

The launch of the New Class allowed BMW to reconnect with the era of big sporting successes. Hubert Hahne driving in an 1800 TI became German Touring Car Champion in 1964. Cars from the New Class achieved wins in the 24 Hour Race at Spa-Francorchamps in 1965 and 1966, and Hubert Hahne won the European Championship driving his BMW 2000 TI in 1966. The big era of BMW racing cars started in 1968. The BMW motor-sport department and engine specialist Schnitzer had developed 2-litre injection versions that generated more than 200 bhp. In 1968, Dieter Quester won the European Touring Car Trophy driving a BMW 2002, and Ernst Furtmayr in his Schnitzer BMW 2002 won the title European Hillclimb Champion for Touring Cars.



1



2

Ernst Furtmayr, Rennfahrer.
Ernst Furtmayr, racing driver.



1 **BMW Posterset** No. 80 32 0 030 788
BMW Poster Set

Das BMW Posterset bestehend aus vier Motiven zeigt Motorsportscenen mit dem rasanten Rennwagen BMW '02. Format: 59 x 42 cm.

The BMW poster set of four different images shows motor racing scenes featuring the pacy BMW '02 race car.

2 **BMW Postkartenset** No. 80 24 0 145 760
BMW Postcard Set

Das BMW Postkartenset beinhaltet sieben stimmungsvolle Aufnahmen der Kultreihe '02.

The BMW postcard set contains seven atmospheric photos of the cult '02 Series.

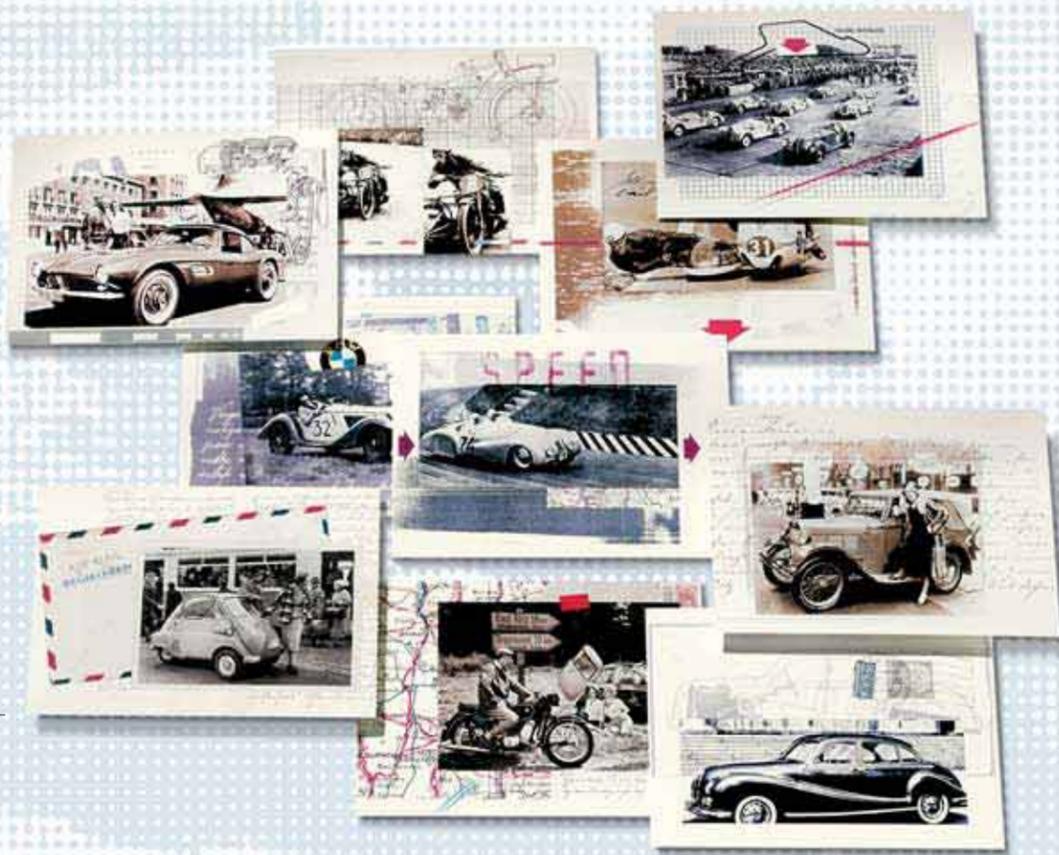
Mobilität mit allen ihren Möglichkeiten.

Mobility with all its possibilities.

Mobilität hat viele Facetten, sie ist abhängig von persönlichen Vorstellungen und Möglichkeiten. Beginnend mit dem Motorrad R 32 und dem Kleinwagen BMW 3/15 PS in den 20er Jahren, hat BMW zu jeder Zeit dem Wunsch von Menschen nach Mobilität Rechnung getragen und es jedermann ermöglicht, seine ganz persönliche Freiheit zu erfahren. Während Modelle wie der BMW 502, der 503 sowie der 507 zum Lebensstil der oberen Zehntausend gehörten, konnte BMW mit seinen Motorrädern und der BMW Isetta in den 50er Jahren den Erfordernissen einer breiten Bevölkerungsschicht gerecht werden. Mit der Neuen Klasse – beginnend mit dem BMW 1500 – erschloss sich das Unternehmen neue Kunden. Und mit den Coupés – Nuccio Bertone entwarf den BMW 3200 CS – setzte es die große Coupé-Tradition der 30er Jahre fort. Eine Modellpolitik, die bis heute an Vielfalt nichts zu wünschen übrig lässt.

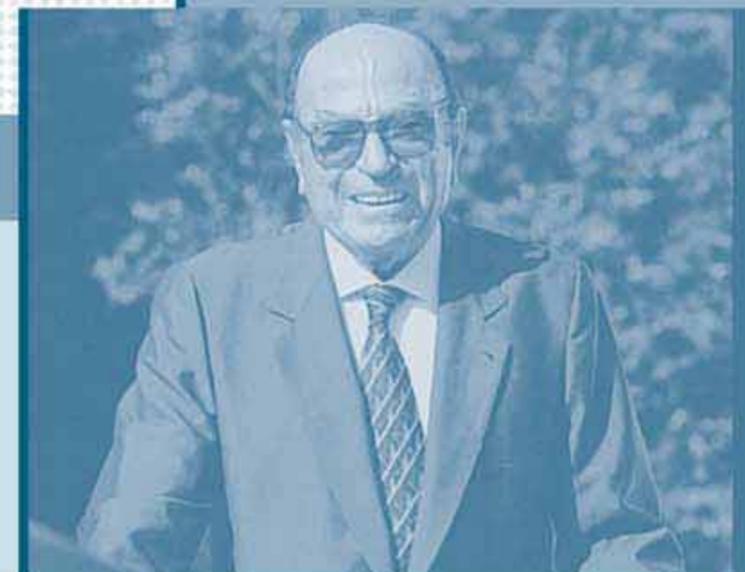
There are many different facets to mobility. It depends on personal aspirations and opportunities. Starting with the R 32 motorcycle and the BMW 3/15 PS small car during the 1920s, BMW consistently responded to people's desire for mobility. BMW made it possible for everyone to experience their very own personal freedom. While models like the BMW 502, the 503 and the 507 were part of the lifestyle associated with the top ten thousand, the 1950s saw BMW meeting the needs of a broad section of the population with its motorcycles and the BMW Isetta. The BMW 1500 was the first model of the New Class, which targeted new customers. The coupés – including the BMW 3200 CS designed by Nuccio Bertone – continued the grand coupé tradition of the 1930s. To this day, it is a model policy that leaves nothing to be desired when it comes to diversity.

Nuccio Bertone, Designer des BMW 3200 CS.
Nuccio Bertone, designer of the BMW 3200 CS.



1 **BMW Postkartenset** No. 80 24 0 026 296
BMW Postcard Set

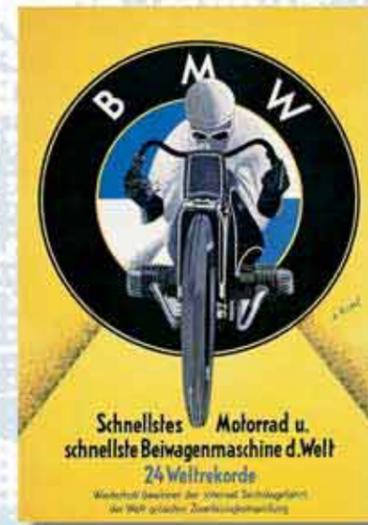
Das schöne Postkartenset beinhaltet zehn Motorrad- und Rennsportmotive aus dem BMW Archiv, Ära 1929 bis 1966.
This attractive postcard set contains ten motorcycle and motor-sport motifs from the BMW archives going back to the era of 1929 to 1966.



Profil durch sportliche Erfolge. Profile with sporting successes.

Bereits ein Jahr nachdem die R 32 auf den Markt kam, hatte BMW auch im Motorsport einen glänzenden Start. Für die Solitude wurden mit Franz Bieber, Rudi Reich und Rudolf Schleicher Fahrer ins Rennen geschickt, die in drei Klassen gewannen. Eine neue Ära sportlicher Erfolge begann mit Ernst Henne, 1926 wurde er deutscher Straßenmeister in der 500-ccm- und 1927 in der 750-ccm-Klasse, 1928 gewann er die Targa Florio auf Sizilien und 1929 begann eine beispiellose Serie von Geschwindigkeitsweltrekorden. Allein an einem Tag, am 28.11.1937, fuhr er auf der Autobahn bei Frankfurt 12 neue Rekorde, darunter auch den, der bis 1951 Bestand haben sollte. Diese Erfolge sprachen sowohl in der Presse als auch in der Werbung für BMW.

A year after the R 23 was launched, BMW also made a fantastic start in motor sport. Franz Bieber, Rudi Reich and Rudolf Schleicher were entered as riders for the Solitude and they won in three classes. A new era of sporting successes began with Ernst Henne. In 1926, he was German Road Champion in the 500 cc class and in 1927 in the 750 cc class. He won the Targa Florio in Sicily in 1928 and started an unparalleled series of world speed records in 1929. On one day alone – 28 November 1937 – he set 12 new records on the autobahn near Frankfurt. These records included one that stood until 1951. These successes were intended to bear testimony to BMW's prowess in the press and advertising campaigns.



Franz Bieber, Rennfahrer.
Franz Bieber, racing driver.



1 **BMW Posterset Motorrad Vorkrieg**
BMW Poster Set Motorcycles
Pre-war
No. 80 32 0 007 350
42 x 59 cm

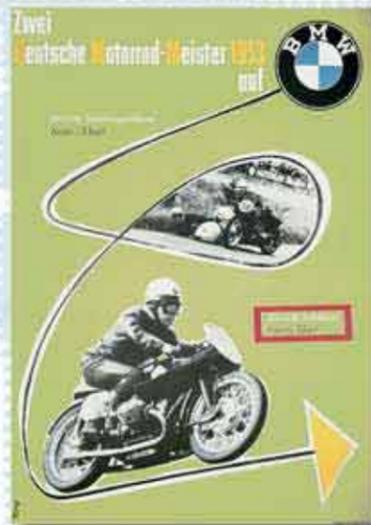
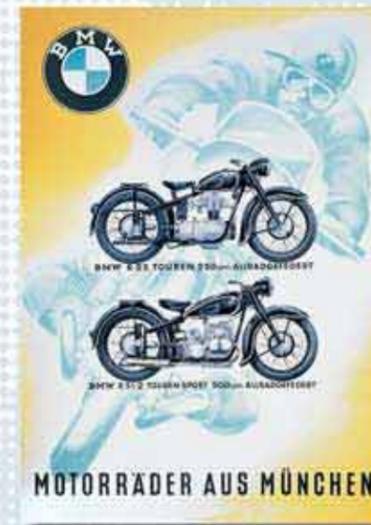
Ein Phönix aus der Asche.

A phoenix from the ashes.

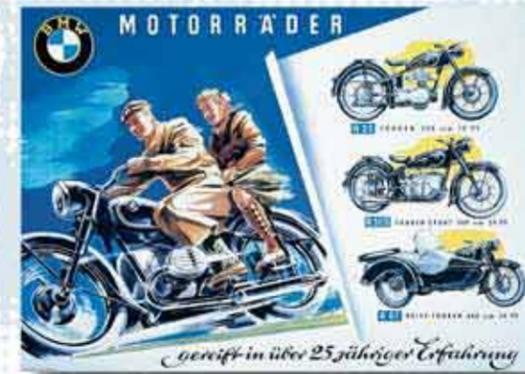
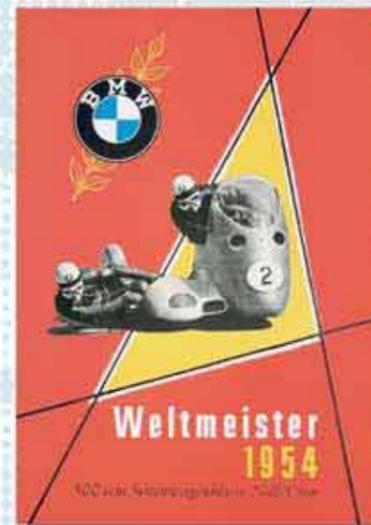
Der Ruf, der BMW vor dem Krieg durch die zuverlässigen Produkte sowie unzählige Erfolge im Motorsport vorausging, verschaffte dem Unternehmen in den 50er Jahren ein glänzendes Comeback. Besonders die ab 1951 gebaute R 67 erfüllte die Bedürfnisse einer breiten Käuferschicht. Durch ihr enormes Drehmoment bot sie den idealen Antrieb für eine Beiwagenmaschine und wurde so zu einem beliebten Fortbewegungsmittel für Kleinfamilien. Auch die ADAC-Pannenhelfer, die mit R 67-Gespanssen unterwegs waren, schätzten ihre Zuverlässigkeit. So wie BMW Gespanne zum alltäglichen Bild auf Deutschlands Straßen gehörten, schrieben sie auch ein einzigartiges Kapitel im Motorradrennsport. Ab 1954 ging 20 Jahre in Folge die Gespannweltmeisterschaft an BMW, wobei sich Klaus Enders und Ralf Engelhardt als das erfolgreichste Team erwiesen.

Before the war, BMW had built up a reputation with dependable products and innumerable successes in motor sport. This allowed the company to make a glittering comeback in the 1950s. Manufacture of the R 67 started up in 1951 and was particularly successful in meeting the requirements of a wide range of customers. The super torque made it an ideal power unit for sidecar combinations and it became one of the most popular means of transport for small families. ADAC automobile club patrolmen used the R 67 and they too prized its reliability. Just as BMW sidecar combinations were part of the landscape on Germany's roads, they also wrote a unique chapter in the history of motorcycle racing. BMW won the Sidecar World Championship for 20 years in succession starting in 1954 with Klaus Enders and Ralf Engelhardt proving to be the most successful team.

Klaus Enders und Ralf Engelhardt, Rennfahrer.
Klaus Enders and Ralf Engelhardt, racing motorcyclists.



1954 BMW WORLDCHAMPION
1955 BMW WORLDCHAMPION
1956 BMW WORLDCHAMPION
1957 BMW WORLDCHAMPION
1958 BMW WORLDCHAMPION
1959 BMW WORLDCHAMPION
1960 BMW WORLDCHAMPION
1961 BMW WORLDCHAMPION
1962 BMW WORLDCHAMPION
1963 BMW WORLDCHAMPION
1964 BMW WORLDCHAMPION
1965 BMW WORLDCHAMPION
1966 BMW WORLDCHAMPION
1967 BMW WORLDCHAMPION



1 BMW Posterset Motorrad
Nachkrieg
BMW Poster Set Motorcycles
Post-war
No. 80 32 0 007 351
42 x 59 cm



Seite	Artikelbezeichnung	Maßstab Größe Sprache	Bestellnummer	Unverbindliche Preisempfehlung in EUR inkl. MwSt.
134	Reparaturanleitung BMW 2.5 CS–3.0 CSL (E9)		01 56 0 004 534	65,00
134	Reparaturanleitung BMW 2500–3.3 Li (E3)		01 56 0 004 535	65,00
134	Reparaturanleitung BMW 315–323i, Bj. 1975–1983		01 56 0 030 282	65,00
134	Reparaturanleitung BMW 628CSi–M 635CSi, Bj. 1976–1989		01 56 0 030 285	65,00
134	Reparaturanleitung BMW 728–745i, Bj. 1977–1987		01 56 0 030 284	65,00
135	Reparaturanleitung BMW 1500–2000 CS, Bj. 1962–1972		01 56 0 031 473	65,00
135	Reparaturanleitung BMW Z1, Bj. 1988–1991		01 56 0 030 287	65,00
135	Teilekatalog für historische Motorräder 2003		72 00 0 154 486	30,00
136	BMW Klassikkalender 2006, www.bmw-shop.de	70 x 54 cm	80 63 0 401 078	25,00
138	Poster, 75 Jahre BMW Automobile	59 x 42 cm	80 56 0 307 817	21,55
138	Mousepad, 75 Jahre BMW Automobile		80 56 0 307 814	4,50
139	Postkartenset, 75 Jahre BMW Automobile		80 56 0 307 816	7,00
140	BMW Poster	59 x 42 cm	80 32 0 030 788	25,00
140	BMW Postkartenset		80 24 0 145 760	8,00
142	BMW Postkartenset		80 24 0 026 296	4,00
144	BMW Poster Motorrad Vorkrieg	42 x 59 cm	80 32 0 007 350	25,00
146	BMW Poster Motorrad Nachkrieg	42 x 59 cm	80 32 0 007 351	25,00
148	BMW Logotafel	59 x 50 cm	80 55 0 300 968	149,00
148	BMW Briefbeschwerer		80 23 0 396 704	79,50
150	BMW Blechschild Motorrad 1925	39 x 59 cm	80 23 0 030 196	40,00
150	BMW Emailleblechschild Motorrad	30 x 40 cm	80 56 0 300 258	59,00
151	Blechschild BMW Isetta	29 x 39 cm	80 23 0 030 197	40,00
151	Emailleschild Motor und Sport	30 x 40 cm	80 56 0 307 813	64,00
152	BMW Felgenreiniger	500 ml	83 12 0 396 058	7,60
152	BMW Glasreiniger mit Antibeschlag	500 ml	83 12 0 396 059	5,30
153	BMW Autoshampoo	1000 ml	83 12 0 396 065	5,30
154	BMW Kunststoffpflege	500 ml	83 12 0 396 062	13,35
155	BMW Chrompolitur	500 ml	83 12 0 396 064	4,50
156	BMW Lederemulsion	250 ml	83 12 0 396 063	12,95
157	BMW Lackkonservierung	500 ml	83 12 0 396 060	8,35
158	BMW Classic Oil XL SAE 30	5 l	83 21 0 398 770	39,90
158	BMW Classic Oil XL SAE 20W-50	5 l	83 21 0 398 771	39,90
160	BMW 2002 Kokosfußmatten (2 vordere, 2 hintere) schwarz/weiß schwarz/blau beige/braun		51 47 0 307 526 51 47 0 307 527 51 47 0 307 528	102,00 102,00 102,00
162	Puzzle BMW Motorrad		80 56 0 300 253	19,00
164	BMW Steiff-Teddy „Monteur“	32 x 22 x 11 cm	80 56 0 309 524	189,00

Alle Preise inkl. 16 % MwSt.
Druckfehler, Irrtümer und Änderungen vorbehalten.
BMW Mobile Tradition, printed in Germany.

Sammlerobjekte und Accessoires



Preisliste



2005

BMW Mobile Tradition
D-80788 München

www.bmw-mobiletradition.com
www.bmwmobiletradition.de

BMW Mobile Tradition

BMW Mobile Tradition

Seite	Artikelbezeichnung	Maßstab Größe Sprache	Bestellnummer	Unverbindliche Preisempfehlung in EUR inkl. MwSt.
6	BMW 3/15 PS „Reichspost“, 1930–1931	1: 43	80 42 0 396 037	25,00
6	BMW 3/15 PS „Teile in Eile“, 1931	1: 18	80 43 0 393 476	59,00
6	BMW 315/1, 1934–1935	1: 43	80 42 0 306 574	25,00
7	BMW 3/15 PS, 1929–1931	1: 43	80 42 0 018 113	25,00
8	BMW 327 Coupé, 1938–1941	1: 43	80 42 0 306 572	25,00
8	Diorama BMW 327 Coupé „Straßenszene“, 1938–1941	1: 87	80 41 0 309 333	31,50
9	BMW 327 Kabriolett, 1937–1941	1: 43	80 42 0 306 571	25,00
9	BMW 335, 1939–1941	1: 43	80 42 0 306 570	25,00
10	BMW 328 Roadster, 1937–1940	1: 18	80 43 0 300 749	59,00
10	BMW 328 Le Mans, Roese/Heinemann 1939	1: 43	80 42 0 302 330	29,00
11	BMW 328 Mille Miglia, Schaumburg-Lippe/Lurani 1938	1: 43	80 42 0 302 329	29,00
12	BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé, Hanstein/Bäumer 1940	1: 43	80 42 0 300 740	29,00
12	BMW 328 Mille Miglia Roadster, Briem/Richter 1940	1: 18	80 43 0 300 743	69,00
13	BMW 328 Mille Miglia Roadster, Briem/Richter 1940	1: 43	80 42 0 300 737	29,00
14	BMW 501 „lsar 12“, 1956	1: 18	80 43 0 393 093	59,00
14	BMW 501, 1952–1958	1: 18	80 43 0 393 098	59,00
15	BMW 502 Limousine, 1954–1957	1: 43	80 42 0 301 384	25,00
16	BMW 2,6 Luxus, 1958–1961	1: 18	80 43 0 393 095	59,00
16	BMW 502 Cabriolet, 1955	1: 18	80 43 0 027 926	30,00
17	BMW 502 Limousine, 1954–1957	1: 24	80 43 0 027 927	39,00
18	BMW 503 Cabriolet, 1955–1960	1: 43	80 42 0 396 035	25,00
18	BMW 503 Cabriolet, 1955–1960	1: 18	80 43 0 309 315	59,00
19	BMW 503 Coupé, 1956–1960	1: 18	80 43 0 309 311	59,00
24	Containeruhr BMW Isetta 50 Jahre		80 26 0 396 688	225,00
26	Spardose BMW Isetta	7 x 12 x 7 cm	80 55 0 396 692	23,10
27	Fun Car BMW Isetta	1: 64	80 55 0 396 693	2,90
28	Tuch BMW Isetta	90 x 90 cm	80 23 0 396 702	60,00
29	Pin BMW Isetta		80 55 0 396 690	9,30
30	Skyline BMW Isetta 50 Jahre	1: 18	80 43 0 398 138	65,00
32	BMW Isetta Export, 1956–1962	1: 12	80 43 0 308 709	119,00
32	BMW Isetta Standard, 1955–1957	1: 43	80 42 0 026 609	25,00
33	BMW Isetta Pickup, 1955–1957	1: 43	80 42 9 423 106	25,00
34	BMW Isetta mit Campinganhänger, 1956–1962	1: 18	80 43 0 302 339	49,00
35	BMW Isetta mit Campinganhänger, 1955–1957	1: 43	80 42 0 146 653	37,00
40	BMW 507 Graf Goertz, 1955	1: 18	80 43 0 398 137	65,00
42	BMW Profile 9: „Der legendäre BMW 507“	Deutsch Englisch	01 09 0 398 982 01 09 0 398 986	Preis auf Anfrage ab Juni 2005
44	Tickethalter BMW 507		80 55 0 396 696	12,90
44	Schlüsselanhänger BMW 507		80 23 0 396 695	19,90
46	Tuch BMW 507	120 x 120 cm	80 23 0 396 698	85,00
47	Cap BMW 507		80 55 0 396 697	19,90
48	BMW 507, 1955–1959	1: 18	80 43 0 302 338	59,00
48	BMW 507 „Schauinsland“-Rennen, Hans Stuck 1959	1: 43	80 42 0 029 429	29,00
49	BMW 507, 1955–1959	1: 43	80 42 0 301 383	25,00
50	Posterset BMW und die 50er Jahre	84 x 59 cm	80 32 0 033 175	35,00
50	Postkartenset BMW und die 50er Jahre		80 32 0 403 223	13,50
52	BMW 700, 1959–1962	1: 43	80 42 0 153 662	25,00
52	BMW 700 Cabriolet, 1961–1964	1: 43	80 42 0 390 531	25,00
53	BMW 700 Coupé, 1959–1964	1: 43	80 42 0 390 532	25,00

Seite	Artikelbezeichnung	Maßstab Größe Sprache	Bestellnummer	Unverbindliche Preisempfehlung in EUR inkl. MwSt.
54	BMW 2000, 1966–1972	1: 43	80 42 0 026 608	25,00
54	BMW 1600 Cabriolet, 1967–1971	1: 18	80 43 0 145 819	59,00
55	BMW 1600, 1966–1970	1: 43	80 42 0 146 514	25,00
56	BMW 2000 tii touring, 1971–1974	1: 18	80 43 0 145 824	59,00
56	BMW 1600 touring, 1971–1973	1: 43	80 42 0 145 821	25,00
57	BMW 2000 tii touring, 1971–1974	1: 43	80 42 0 145 822	25,00
58	BMW 1600 touring, 1971–1973	1: 18	80 43 0 145 823	59,00
58	BMW 2000 Limousine, 1966–1972	1: 43	80 42 0 396 036	25,00
59	BMW 1600 Cabriolet, 1967–1971	1: 43	80 42 0 396 188	25,00
60	BMW 2002 Cabriolet, 1971	1: 18	80 43 0 145 820	59,00
60	BMW 2002 Cabriolet, 1971	1: 43	80 42 0 145 818	25,00
61	BMW 2002 tii, 1971–1973	1: 18	80 43 0 146 517	55,00
62	BMW 2002 tii L, 1974–1975	1: 18	80 43 0 151 479	59,00
62	BMW 2002 Cabriolet, 1971–1973	1: 18	80 43 0 300 713	59,00
64	BMW 2002 turbo, 1973–1975	1: 43	80 42 9 418 124	25,00
64	BMW 2002 turbo, verchromt, 1973–1975	1: 18	80 43 0 151 529	89,00
65	BMW 2002 turbo, 1973–1975	1: 18	80 43 0 026 610	55,00
66	BMW 3.0 CSL, 1971–1973	1: 18	80 43 0 137 980	59,00
67	BMW 635CSi, 1978–1987	1: 18	80 43 0 145 827	59,00
68	BMW 635CSi, Brun/Grohs, 1984	1: 18	80 43 0 139 185	65,00
68	BMW M1, 1978–1981	1: 43	80 42 0 153 661	25,00
69	BMW 635CSi, Quester/Stuck, 1984	1: 18	80 43 0 145 825	65,00
70	BMW M1 Procar, Lauda, 1979	1: 43	80 42 0 309 421	29,00
70	BMW M1 „München“, Danner/von Bayern/Oberndorfer 1981 Le Mans	1: 18	80 43 0 306 592	69,00
71	BMW M1 Procar, Andretti, 1979	1: 43	80 42 0 309 422	29,00
72	Benetton BMW B186 Turbo, Berger, 1986	1: 43	80 42 9 418 129	29,00
72	Arrows BMW A8 Turbo, Berger, Grand Prix Detroit 1985	1: 43	80 42 0 393 341	29,00
73	March BMW 792, Surer 1979	1: 43	80 42 9 418 131	29,00
74	BMW Z1, 1988–1991	1: 87	80 41 0 140 524	15,00
74	BMW Z1, 1988–1991	1: 43	80 42 0 152 798	25,00
74	BMW Z1, 1988–1991	1: 18	80 43 0 148 536	65,00
75	BMW 850i, 1989–1994	1: 87	80 41 0 139 193	15,00
75	BMW Z1, 1988–1991	1: 43	80 42 0 152 797	25,00
80	BMW M3, 1986–1990	1: 18	80 43 0 148 538	59,00
80	BMW M3, 1986–1990	1: 43	80 42 0 149 841	25,00
81	BMW 323i, 1978–1979	1: 43	80 42 0 029 561	25,00
82	Tischkalender 30 Jahre BMW 3er		80 65 0 033 176	12,60
84	Dimensionen 3: „Das Original – Die BMW 3er Reihe: Konzept, Technik, Design“	Deutsch Englisch	01 09 0 027 481 01 09 0 027 482	35,00 35,00
86	Posterset 30 Jahre BMW 3er	84 x 59 cm	80 32 0 033 173	35,00
86	Postkartenset 30 Jahre BMW 3er		80 32 0 401 063	13,50
88	Alexander Calder, Art Car, BMW 3.0 CSL, 1975	1: 18	80 43 0 150 918	119,00
88	Frank Stella, Art Car, BMW 3.0 CSL, 1976	1: 18	80 43 0 150 928	119,00
90	Andy Warhol, Art Car, BMW M1, 1979	1: 18	80 43 0 150 922	119,00
90	Roy Lichtenstein, Art Car, BMW 320i, 1977	1: 18	80 43 0 150 936	119,00
92	Ernst Fuchs, Art Car, BMW 635CSi, 1982	1: 18	80 43 0 150 940	119,00
93	Robert Rauschenberg, Art Car, BMW 635CSi, 1986	1: 18	80 43 0 150 924	119,00
94	Michael Jagamara Nelson, Art Car, BMW M3, 1989	1: 18	80 43 0 150 926	119,00
94	A. R. Penck, Art Car, BMW Z1, 1991	1: 18	80 43 0 150 934	119,00

Seite	Artikelbezeichnung	Maßstab Größe Sprache	Bestellnummer	Unverbindliche Preisempfehlung in EUR inkl. MwSt.
96	Sandro Chia, Art Car, BMW M3 GTR, 1992	1: 18	80 43 0 150 920	119,00
96	Jenny Holzer, Art Car, BMW V12 LMR, 1999	1: 18	80 43 0 150 916	119,00
100	BMW Motorrad R 32 auf Acrylsockel, 1923–1926	1: 18	80 43 0 300 866	79,00
101	BMW Motorrad R 32, 1923–1926	1: 18	80 43 9 421 543	35,00
102	BMW 500 ccm Kompressor-Rennmotorrad, 1939	1: 10	80 43 0 393 518	69,00
104	BMW Motorrad R 25/3, Beiwagen einzeln, 1953–1956	1: 10	80 43 0 026 600	59,00
104	BMW Motorrad R 25/3, einzeln, 1953–1956	1: 10	80 43 0 026 599	69,00
106	BMW Motorrad R 60/2, Beiwagen einzeln, 1960–1969	1: 10	80 43 0 017 553	59,00
106	BMW Motorrad R 60/2, einzeln, 1960–1969	1: 10	80 43 0 017 548	69,00
108	BMW Motorrad R 90 S, 1973–1976	1: 10	80 43 0 148 541	69,00
110	BMW Motorrad R 75/6, 1973–1976	1: 10	80 43 0 393 517	69,00
112	Automatik-Chronograph BMW Mille Miglia		80 26 0 150 613	745,00
113	Schlüsselanhänger BMW Logo		80 56 0 307 811	25,00
114	Pin BMW 1502–2002		80 32 9 421 399	8,00
114	Pin BMW 2002		80 32 9 421 191	8,00
115	Pin BMW 328 Mille Miglia		80 56 0 394 706	8,00
116	Taschenschirm BMW Mobile Tradition		80 23 0 305 926	59,00
118	Taschenschirm BMW Motorrad		80 55 0 300 255	39,00
120	Dimensionen 1+2: „Geschichte des Motors – Motor der Geschichte“, Normalausgabe	Deutsch Englisch	01 09 0 027 480 01 09 0 027 479	149,00 vergriffen 149,00 vergriffen
120	Dimensionen 1+2: „Geschichte des Motors – Motor der Geschichte“, Luxusausgabe	Deutsch Englisch	01 09 0 027 477 01 09 0 027 478	269,00 vergriffen 269,00 vergriffen
121	Dimensionen 3: „Das Original – Die BMW 3er Reihe: Konzept, Technik, Design“	Deutsch Englisch	01 09 0 027 481 01 09 0 027 482	35,00 35,00
122	Dimensionen 4: „Von der Idee zum Erfolg.“ Die Ent- wicklungsgeschichte der BMW Automobile 1918–1932	Deutsch Englisch	01 09 0 032 336 01 09 0 032 337	78,00 78,00
123	BMW 328 „Vom Roadster zum Mythos“	Deutsch Englisch	82 22 0 035 328 82 22 0 035 250	50,00 50,00
124	BMW Profile 8: „Touren- und Sportwagen“	Deutsch Englisch	01 09 0 398 981 01 09 0 398 984	Preis auf Anfrage ab Juni 2005
125	BMW Profile 9: „Der legendäre BMW 507“	Deutsch Englisch	01 09 0 398 982 01 09 0 398 986	Preis auf Anfrage ab Juni 2005
126	BMW Profile 1+4: Luxusausgabe	Deutsch	01 09 0 027 474	75,00
126	BMW Profile 1: „Motorräder aus München“	Deutsch Englisch	01 09 0 035 252 01 09 0 035 256	30,00 30,00
126	BMW Profile 4: „Motorräder aus Berlin“	Deutsch Englisch	01 09 0 035 280 01 09 0 035 281	30,00 30,00
128	BMW Profile 2: „BMW 501/502 – Aufbruch ins Wirtschaftswunder“	Deutsch	01 09 0 035 253	30,00
128	BMW Profile 3: „BMW 02er Reihe – Das Kultauto“	Deutsch	01 09 0 035 275	30,00
129	BMW Profile 7: „BMW Coupés – Tradition der Eleganz“	Deutsch Englisch	01 09 0 032 020 01 09 0 032 021	35,00 35,00
130	BMW Profile 6: „Formel-Rennsport 1966–2000“	Deutsch Englisch	01 09 0 024 252 01 09 0 024 267	50,00 50,00
131	BMW Portraits 1: „Paul Rosche“	Deutsch Englisch	01 09 0 031 744 01 09 0 031 747	29,90 29,90
132	„Der Scheunenfund“, DVD	Deutsch/Englisch	80 32 0 033 015	42,50
133	„Das weiße Phantom“, DVD	Deutsch/Englisch	80 32 0 033 016	42,50
134	Reparaturanleitung BMW 1502–2002 turbo (02er Reihe)		01 56 0 004 532	65,00

Immer am Puls der Zeit. Experiencing the pulse of time.

Wenn BMW in den 50er Jahren die Zielgruppe für die Isetta auf einem Plakat mit der Aussage „Geh mit der Zeit – fahr BMW“ anspricht, dann trifft das genau die Geschichte des Unternehmens. Seit der Gründung der „Bayerischen Motoren Werke GmbH“ im Jahre 1917 steht das Firmenzeichen in den bayerischen Landesfarben für Innovationen – beginnend bei Flugzeugmotoren über Motorräder bis hin zu Automobilen. Immer war BMW am Puls der Zeit und dieser in vieler Hinsicht sogar voraus. So war der V8-Motor des BMW 502 aus Leichtmetall weltweit einzigartig und mit dem Brabham BMW konnte zum ersten Mal ein Turbomotor-Rennwagen eine Formel-1-Weltmeisterschaft gewinnen. Innovationen, die sich bis heute fortsetzen und zu einem festen Bestandteil der BMW Markenphilosophie geworden sind.

During the 1950s, BMW addressed the target group for the Isetta with an advertisement bearing the message “Go with the times – drive BMW”. This is precisely what the BMW story is about. Since “Bayerische Motoren Werke GmbH” was established in 1917, the BMW company emblem in the Bavarian national colours has represented innovation. The company’s pioneering track record started with aero-engines, continued with motorcycles and developed with automobiles. BMW also had its finger on the pulse of time. In many respects, the company even proved to be ahead of its time. For example, the V8 alloy engine in the BMW 502 was unique in the world and the Brabham BMW became the first turbo-engine racing car to win a Formula 1 World Championship. Such innovations continue to the present day and have become a fixed element in the BMW brand philosophy.

Franz-Joseph Popp, Generaldirektor.
Franz-Joseph Popp, general manager.



1 **BMW Logotafel** No. 80 55 0 300 968
BMW Logo Panel 59 x 50 cm

Die dekorative BMW Logotafel zeigt die BMW Originalplaketten unterschiedlicher Epochen. Von den 30er Jahren (Ø 60 mm) über die 50er (Ø 60 mm) und die 70er Jahre (Ø 78 mm) bis hin zur Plakette in den 80ern (Ø 80 mm). Den Hintergrund bildet ein hochwertiger Aluminiumrahmen.

This decorative logo panel shows original BMW badges from various eras: the 1930s (Ø 60 mm) and 1950s (Ø 60 mm) all the way to the 1970s (Ø 78 mm) and 1980s (Ø 80 mm). They are displayed against the background of a high-quality aluminium frame.



2 **BMW Briefbeschwerer** No. 80 23 0 396 704
BMW Paper Weight

Hochwertiger Briefbeschwerer aus edlem Acrylglas mit eingebettetem BMW Markenemblem aus den 30er Jahren. Das Emblem aus einer Messing-Kupfer-Legierung ist massiv geprägt und feuervermaillert. Maße: Durchmesser ca. 90 mm, Höhe ca. 28/34 mm, Gewicht: ca. 285 g.

High-quality paper weight made of fine acrylic glass with embedded BMW emblem from the 1930s. The emblem is made of a solid brass-copper alloy and finished in enamel. Dimensions: diameter approx. 90 mm, height approx. 28/34 mm, weight approx. 285 g.



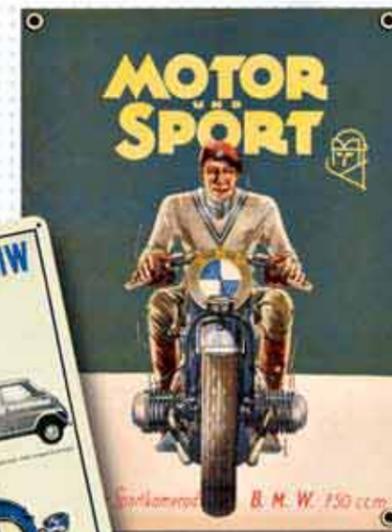
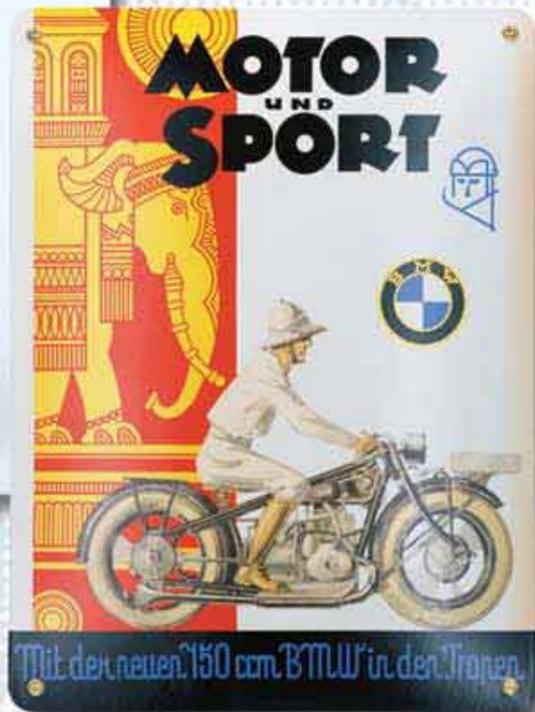
Werbung wird zu begehrten Sammlerobjekten.

Advertising becomes sought-after collectors' item.

Mit sportlichen Erfolgen zu werben oder Träume zu wecken, indem man Produkte fern vom Alltag zeigt, sollte dem Absatz spürbare Impulse verleihen: durch Werbung in Inseraten und Prospekten, auf Plakaten und wetterfesten Reklame-Blechschildern, die an den Fassaden der Händlerbetriebe die Aufmerksamkeit auf sich zogen. Werbung sollte zum Kauf animieren und auch nach dem Kauf das Gefühl vermitteln, die richtige Wahl getroffen zu haben. BMW setzte von Anfang an das ganze Spektrum an Kommunikationsmöglichkeiten ein – unter vielen anderen war es in den frühen 30er Jahren der Werbegrafiker H. Ehlers, der den werblichen Auftritt des Unternehmens mitbestimmte. BMW Werbung – zu ihrer Zeit mit einem klaren Zweck verbunden, heute begehrte Sammlerstücke.

The idea was to advertise sales with sporting successes and conjure up dreams by showing products well away from the rut of everyday life. Promotion campaigns were designed to give a tangible impetus to sales, and were based on advertisements in newspapers, prospectuses, and posters. Weather-resistant metal signs displayed outside dealerships were also intended to attract attention to BMW. The purpose of promotional material was to persuade people to purchase the products and reinforce customer's opinion after they had made a purchase that they had reached the right decision. Right from the start, BMW used the entire range of communication options. In the early 1930s, these included the advertising graphic artist H. Ehlers who played a key role in defining the advertising profile of the company. In their time, BMW advertisements were linked to a clearly defined aim. Now, they are sought-after collectors' items.

Entwurf aus dem Jahr 1929 von
H. Ehlers, Werbegrafiker.
Draft from the year 1929 by
H. Ehlers, advertising graphic artist.



1 **BMW Blechschild Motorrad 1925**
BMW Tin Sign
Motorcycle 1925
No. 80 23 0 030 196
39 x 59 cm

2 **BMW Emailleblechschild Motorrad**
BMW Enamelled Tin Sign
Motorcycle
No. 80 56 0 300 258
30 x 40 cm

3 **Blechschild BMW Isetta**
Tin Sign BMW Isetta
No. 80 23 0 030 197
29 x 39 cm

4 **Emailleschild Motor und Sport**
Enamel Sign Motor and Sport
No. 80 56 0 307 813
30 x 40 cm



Leidenschaft bewegt. Moving passion.

Mobilität – ob Automobil oder Motorrad – hatte in ihren Anfängen einen ganz anderen Stellenwert als heute, da sie zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Es wurde wesentlich mehr technisches Verständnis vorausgesetzt als heute. Man musste sein Fahrzeug kennen und es nach Möglichkeit selbst warten und pflegen. Alles war beschwerlicher und gerade deshalb mit umso mehr Leidenschaft verbunden. Auch im Motorsport, bei den für Fahrer und Material strapaziösen Sechstagesfahrten, sah es das Reglement vor, dass die Fahrer ihre Maschine selbst reparierten. So war eine schnelle Reparatur mit entscheidend für den Sieg der Internationalen Sechstagesfahrt 1933 durch das Team Henne, Stelzer, Mauermayer und Kraus. Leidenschaft für eine Marke und ihre Produkte verbindet auch heute noch alle BMW affinen Menschen miteinander.

In the pioneering days of motorized transport, mobility – whether by car or motorcycle – had a different status to today when it is taken for granted. You had to have far more technical knowledge than is necessary today. An owner had to know the vehicle and if necessary maintain and care for it. Everything was much more laborious and therefore associated with all the more passion. The same was true in motor sport. The regulations for the arduous Six Day Race – tough for both driver and materials – stipulated that drivers must be able to repair their vehicles themselves. The ability to carry out a quick repair proved decisive in the 1933 International Six Day Race, which was won by the team Henne, Stelzer, Mauermayer and Kraus. Today, passion for a brand and its products still represents a binding force for all BMW enthusiasts.

Henne-Team von links nach rechts:
Stelzer, Mauermayer, Kraus und
Ernst Henne, Rennfahrer.
Team Henne from left to right:
Stelzer, Mauermayer, Kraus and
Ernst Henne, racing riders.



1

2

3

1 BMW Felgenreiniger (nicht verfügbar in den USA)
BMW Rim Cleaner (not available in the USA)

500 ml

No. 83 12 0 396 058

Mit dem Felgenreiniger-Gel lassen sich hartnäckige Oxidationsbeschläge, Bremsabrieb sowie verkrusteter Straßenschmutz schnell und schonend entfernen. Durch die gelartige Konsistenz wird eine optimale Wirkung gewährleistet.

The rim cleaner gel quickly removes stubborn oxide layers, brake dust and encrusted road dirt without damaging the wheels. The gel consistency guarantees optimum cleaning action.

2 BMW Glasreiniger mit Antibeschlag (nicht verfügbar in den USA)
BMW Glass Cleaner with Anti-Fog (not available in the USA)

500 ml

No. 83 12 0 396 059

Glasreiniger mit Antibeschlag, der speziell für Verschmutzungen auf Autoglasscheiben entwickelt wurde. Typische Verschmutzungen wie Staub-, Fett-, Öl- und Nikotinspuren werden schnell und streifenfrei beseitigt.

Glass cleaner with anti-fog specially developed to remove dirt deposited on car windows. Typical deposits include dust, grease, oil and nicotine traces and these contaminants are removed quickly without leaving any smears.

3 BMW Autoshampoo (nicht verfügbar in den USA)
BMW Car Shampoo (not available in the USA)

1000 ml

No. 83 12 0 396 065

Dieses Autoshampoo reinigt zuverlässig und materialschonend zugleich. Die waschaktiven Substanzen schonen die Schutzschicht von Polituren und Wachsen und sind biologisch abbaubar.

This car shampoo cleans reliably while keeping materials in good condition. The active cleaning agents condition the protective coating of polishes and waxes and they are biologically degradable.



Tradition hat ein Gesicht – die BMW Niere.

Tradition has a countenance – the BMW kidney grille.

Seit 1933 wird das Gesicht der BMW Automobile von der Doppelnieren geprägt. Es war der neue Entwicklungsingenieur Fritz Fiedler, der sich dem Thema Design von der praktischen Seite näherte und Technik nach ästhetischen Gesichtspunkten formte. Zur optimalen Kühlung platzierte er den Wärmetauscher der neuen 303 Limousine mit einer leichten Neigung nach hinten, dazu zweigeteilt und leicht spitz zulaufend. Um das Ganze eleganter erscheinen zu lassen, rundete er die Ecken ab – der „Nierenkühler“ und damit das typische Gesicht der BMW Automobile ist geboren. Im Laufe der Jahre hat sich die BMW Niere immer wieder dem Design ihrer Zeit angepasst und sich entsprechend verändert. Doch eines ist sie immer geblieben – typisch BMW.

The countenance of BMW cars has been dominated by the two kidney-shaped grilles since 1933. The new development engineer Fritz Fiedler approached the subject of design from a practical perspective and evolved engineering solutions based on aesthetic principles. He positioned the heat exchangers for the new 303 Sedan slanted slightly to the rear in order to provide optimum cooling. They were also split into two parts and provided with a slight taper. He rounded the corners to make the assembly look more elegant – the “kidney radiator” – and this was how the typical countenance of BMW automobiles came into being. Over the years, the design of the BMW kidney grille has continually been adapted and modified to reflect the times. But the “kidney” has always retained one feature – typically BMW.

Fritz Fiedler, technischer Ingenieur.
Fritz Fiedler, development engineer.



1

1 BMW Kunststoffpflege (nicht verfügbar in den USA)

BMW Care for Plastics (not available in the USA)

500 ml

No. 83 12 0 396 062

Silikonhaltige Emulsion mit hochwertigen Wirkstoffen zur Pflege von allen Kunststoffen im Fahrzeug. Die aufgebrauchte Schutzschicht ist antistatisch und schützt den Kunststoff lang anhaltend vor Versprödung und Vergraung. Ausgewählte Orangenöle vermitteln eine angenehme Frische.

Emulsion containing silicon with high-quality active ingredients for looking after all plastic components in the vehicle. The protective layer applied is antistatic and provides the plastic with long-term protection against brittleness and discolouration. Selected orange oils convey a relaxing freshness.



2

2 BMW Chrompolitur (nicht verfügbar in den USA)

BMW Chrome Polish (not available in the USA)

500 ml

No. 83 12 0 396 064

Reinigungs- und Pflegemittel für alle verchromten Teile am Fahrzeug. Oberflächenverschmutzung und Rost lassen sich leicht damit beseitigen.

Cleaning agent and conditioner for all chrome components on the vehicle. This polish easily removes surface dirt and rust.

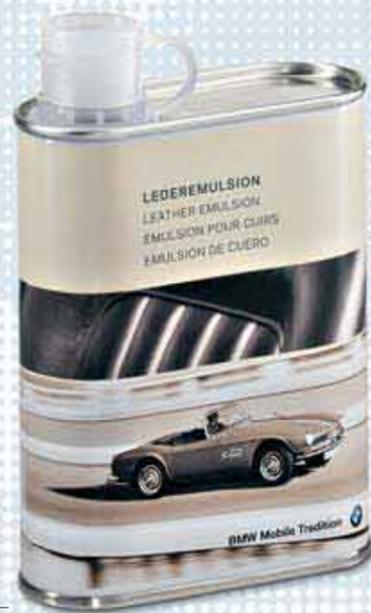
Wegweisend für Komfort und Funktionalität.

Trailblazing for comfort and functionality.

Schon früh hatte BMW begonnen vor allem der Klientel ihrer exklusiven Reisewagen auch im Interieur ein Höchstmaß an Komfort und Funktionalität zu bieten. So ist bereits das BMW 327 Coupé nicht nur in stilistischer Richtung wegweisend. Auch das Interieur strahlt mit seiner zur Wagenfarbe passenden Polsterung und der speziell entworfenen Anordnung der Instrumente höchste Noblesse aus. Die beiden Einzelsitze sind nicht nur verstellbar, ihre Lehnen können sogar bis zum Sitzkissen der Fondbank heruntergeklappt werden. 1938 wurde die erste Designabteilung bei BMW unter der Leitung von Wilhelm Meyerhuber gegründet. Seit dieser Zeit haben BMW Designer auch Innenraumkonzepte immer wieder optimiert, um dem Fahrer eines zu ermöglichen – sich ganz aufs Fahren zu konzentrieren.

Already in the early years, BMW started to provide its clientele with a high level of comfort and functionality in the interior of the car, particularly in the exclusive long-distance sedans. Consequently, the BMW 327 Coupé was not just pioneering in style. The interior also exuded an aristocratic air, displaying a specially designed configuration of the instruments and upholstery that reflected the colour of the car's paintwork. The two single seats were not simply adjustable: the seat backs could even be reclined to be on a level with the seat cushions of the rear bench seat. In 1938, the first design department was established in Munich, headed by Wilhelm Meyerhuber. Since then, the mission of BMW designers included optimizing the interior designs with the sole aim of allowing the driver to focus on driving.

Wilhelm Meyerhuber, Designer.
Wilhelm Meyerhuber, designer.



1

1 BMW Lederemulsion (nicht verfügbar in den USA)
BMW Leather Emulsion (not available in the U.S.)

250 ml

No. 83 12 0 396 063

Spezielle Emulsion aus hochwertigen Wirkstoffen zur nachhaltigen Pflege aller Arten von glattem Leder und Kunstleder im Automobil. Ausgesuchte Pflegekomponenten wirken antistatisch und schützen das Leder lang anhaltend vor Versprödung und Abrieb.

Special leather conditioner made of high-quality ingredients for long-term care of all types of smooth leather and artificial leather in cars. Specially selected conditioning components have an antistatic effect and provide long-term protection for the leather against brittleness and abrasion.



2

2 BMW Lackkonservierung (nicht verfügbar in den USA)
BMW Paint Preservation (not available in the U.S.)

500 ml

No. 83 12 0 396 060

Schnell wirkendes flüssiges Pflegemittel für lang anhaltenden Glanz. Lack- und Metalloberflächen werden optimal geschützt.

Fast-acting liquid care product for long-lasting shine. Optimum protection for paintwork and metal surfaces.



BMW Coupés. Ausdruck von Individualität.

BMW Coupés. Expression of individuality.

Die Geschichte der BMW Coupés nach dem Krieg nahm ihren Lauf mit dem luxuriösen BMW 503, der 1955 präsentiert wurde. Nur wenige Exemplare wurden von ihm gebaut und nur wenige konnten ihn sich leisten. Ab 1959 gab es mit dem BMW 700 Coupé ein Modell, das für viele erschwinglich war und in seiner Ponton-Bauweise genau den Zeitgeschmack traf. Auch im Motorsport wurden diese Flitzer mit großer Aufmerksamkeit verfolgt: Alex v. Falkenhausen, Sepp Greger, Walter Schneider und Hans Stuck gewannen am Nürburgring, in Monthéry, in Monza und Hockenheim Tourenwagenrennen – ebenso alle Wettbewerbe am Berg. Die große Zeit der BMW Coupés begann jedoch 1965 mit dem BMW 2000 C/CS, gefolgt vom BMW 2800 CS und dem 3.0 CS. Die Krönung jedoch war der 635CSi, ein Automobil der Superlative und damals Deutschlands schnellstes viersitziges Coupé.

The story of BMW coupés after the war continued with the luxurious BMW 503 launched in 1955. Only a few were manufactured and only a privileged few could afford to buy it. From 1959, the BMW 700 Coupé provided a model that more people could afford. Its pontoon design was in line with the tastes of the time. These sporty little cars also aroused great interest in motor sport. Alex von Falkenhausen, Sepp Greger, Walter Schneider and Hans Stuck notched up wins in touring-car races at the Nürburgring, in Monthéry, in Monza and Hockenheim – and in all hillclimb competitions. The really big era of BMW coupés started in 1965 with the BMW 2000 C/CS, followed by the BMW 2800 CS and the 3.0 CS. The most successful was the 635CSi, an automobile of superlatives and at the time, Germany's fastest four-seater coupé.

Rechts: Walter Schneider, Rennfahrer.
Right: Walter Schneider, racing driver.



1 **BMW Classic Oil XL SAE 30**
(nicht verfügbar in den USA)

BMW Classic Oil XL SAE 30
(not available in the U.S.)

5 l

No. 83 21 0 398 770

2 **BMW Classic Oil XL SAE 20W-50**
(nicht verfügbar in den USA)

BMW Classic Oil XL SAE 20W-50
(not available in the U.S.)

5 l

No. 83 21 0 398 771

Ein klassisches Fahrzeug zu besitzen, ist weit mehr als ein Hobby. Es ist eine Leidenschaft, die oft mit sehr viel Zeitaufwand bei der Suche nach den entsprechenden Teilen verbunden ist. Sie müssen bis ins Detail stimmen und nach Möglichkeit auch noch original sein. Diesen besonderen Ansprüchen an Authentizität wird Castrol jetzt mit dem Classic-Oil-Programm gerecht – Schmierstoffe für die speziellen Anforderungen klassischer Motoren.

Owning a classic vehicle is much more than a hobby. It's a passion that generally involves a lot of time in looking for the right parts. They need to be correct down to the last detail and they should be original parts if possible. Castrol is now meeting the aspirations for authenticity with the Classic Oil Programme – lubricants for the special needs of classic engines.



BMW 02er Reihe. Vom Kultobjekt zum Klassiker. BMW 02 Series. From cult object to classic.

Wenn eine BMW Modellreihe die Voraussetzungen zu einem Klassiker der jüngeren Automobilgeschichte hat, dann ist das unbestritten die 02er Reihe. Weil sie damals nicht nur wenigen, sondern einer ganzen Generation leistungsorientierter Autofahrer erlaubte, sich ihre Träume vom sportlichen Fahren zu verwirklichen, bekam sie den Kultcharakter, den sie auch heute noch bei zahlreichen Fanclubs weltweit innehat. Diese typischen Fahrerautos vereinten Kompaktheit, Attraktivität und Sportlichkeit in unnachahmlicher Weise. Bis heute, wenn sie uns auf der Straße begegnen, wecken sie Emotionen und Erinnerungen an automobiler Freiheit sowie große sportliche Erfolge, die unter vielen anderen auch Hans-Joachim Stuck ab seinem Debüt 1970 verbuchen konnte.

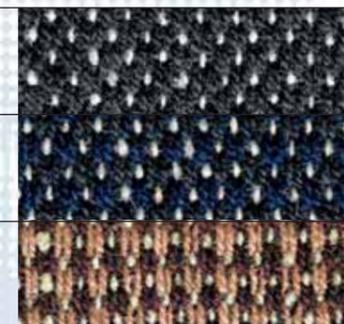
If any BMW model series meets the requirements for a classic in recent automobile history, the 02 Series is without question the series of choice. This series allowed a whole generation of performance-oriented drivers to live out their dreams of sporty driving, not just the privileged few. This is what gave the series a cult character that is expressed in the many fan clubs that exist across the world to this very day. The 02 Series are typical drivers' cars uniting compactness, attractive styling and sportiness in an inimitable way. When you see one on the roads today, you are inspired by emotions and memories of motoring freedom and the big sporting successes achieved by racing drivers such as Hans-Joachim Stuck, who made his debut in 1970.



Farbmuster Fußmatten

Colour Pattern Mats

schwarz/weiß
black/white



schwarz/blau
black/blue



beige/braun
beige/brown



1	BMW 2002 Kokosfußmatten, 2 vordere, 2 hintere BMW 2002 Coconut Mats, 2 front, 2 rear	
	schwarz/weiß black/white	No. 51 47 0 307 526
	schwarz/blau black/blue	No. 51 47 0 307 527
	beige/braun beige/brown	No. 51 47 0 307 528

Nostalgie pur – die Kokosfußmatten für den BMW 2002. Der original 70er-Jahre-Look erinnert an die große Zeit des BMW 2002. Sie passen für alle Modelle der BMW 02er Baureihen. Das Set beinhaltet Matten für den vorderen und hinteren Fußraum.

Pure nostalgia – cocomats for the BMW 2002. The original 1970s look harks back to the heyday of the BMW 2002. They fit all the models in the BMW 02 Series. The set has mats for front and rear.

„Strietzel“ Stuck, Rennfahrer.
“Strietzel” Stuck, racing driver.

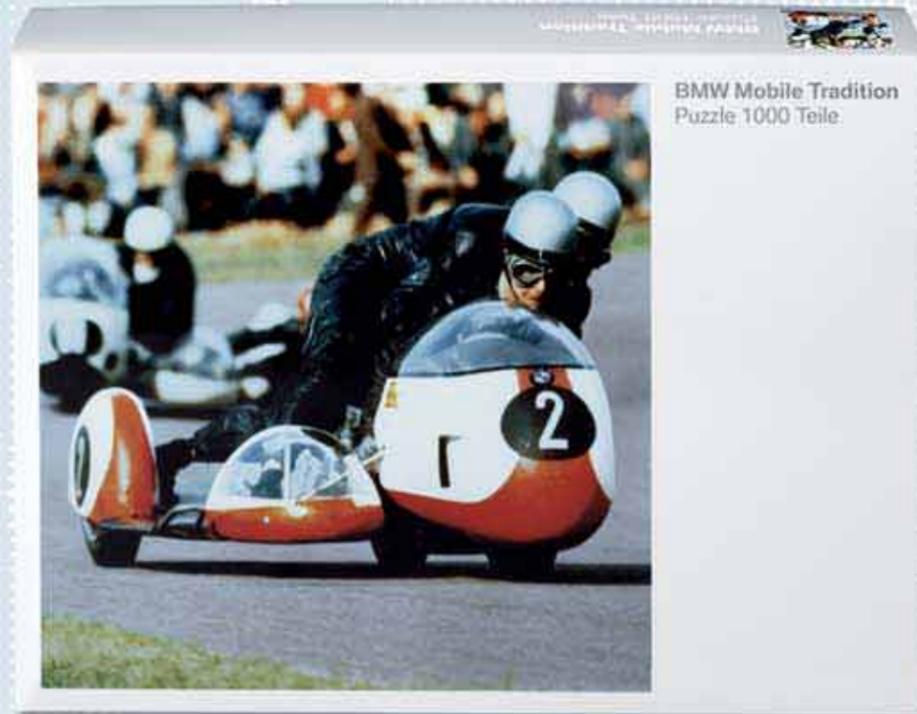


Weltmeisterschaft auf drei Rädern.

World Champion on three wheels.

In der Zeit nach dem Krieg sorgten die Gespanne für die Erfolge, die mit zur großen Welle der Begeisterung für Motorradrennen in Deutschland beitrugen. 1951 gewann in Hockenheim das Team Kraus/Huser vor dem zweimaligen Weltmeister Eric Oliver mit seinem Norton-Gespann. Zwei Wochen später, beim ersten internationalen Grand Prix in Deutschland auf der Solitude hießen die Sieger abermals Kraus/Huser. 1954 traten Noll/Cron die Nachfolge von Kraus/Huser im BMW Werksteam an und nach einem souveränen Endlauf in Monza hatten sie sich mit ihrem BMW Gespann die Weltmeisterschaft gesichert.

Sidecar combinations achieved the successes during the post-war period that contributed to the wave of enthusiasm for motorcycles that swept Germany at the time. In 1951, the Kraus/Huser team won in Hockenheim ahead of two-times World Champion Eric Oliver on his Norton combination. Two weeks later the winners were again Kraus/Huser at the first international Grand Prix in Germany held at the Solitude. In 1954, Noll/Cron joined the BMW Works Team as successors to Kraus/Huser and with a comfortable lead in Monza they secured the World Championship title with their BMW sidecar combination.



Links Bernhard Huser, rechts Ludwig Kraus, Motorradrennfahrer.
Left Bernhard Huser and right Ludwig Kraus, motorcycle racing riders.



1 **Puzzle BMW Motorrad** No. 80 56 0 300 253
Jigsaw Puzzle BMW Motorcycle

Dieses aus 1.000 Teilen bestehende Puzzle ist eine wahre Herausforderung für jeden Motorradfan. Das großzügige Format von 680 x 480 mm bringt das Motiv hervorragend zur Geltung. Verpackung: Kartonschachtel mit Leinenstruktur.

This 1,000-piece jigsaw puzzle is a true challenge for all motorcycle fans. Its large 680 x 480 mm format shows the image off to advantage. Packaging: cardboard box with linen structure.



1

Der Liebling der Frauen. The ladies' darling.

So vielfältig die Varianten des BMW 3/15 PS ohnehin schon waren – Viersitzer-Limousine, Viersitzer mit Allwetterverdeck, Zweisitzer-Kabriolett, Lieferwagen, und, und, und – versuchte man dennoch den Absatz noch weiter zu forcieren, indem man ihn zum idealen Automobil für eine bestimmte Zielgruppe machte. Neben Geistlichen und Ärzten, die „damit jedes Haus erreichen konnten“, Jägern und Förstern, stand vor allem die Frau im Fokus dieser Nischenpolitik. So kam bereits kurz nach dem Serienanlauf eine kleine Broschüre heraus, in der der BMW 3/15 PS als Wagen für die Dame dargestellt wurde. Die Illustrationen übernahm der Grafiker Bernd Reuters, der schon zuvor für Dixi gearbeitet hatte.

There were many variants of the BMW 3/15 PS – four-seater sedan, four-seater with all-weather roof, two-seater convertible, delivery van, etc. etc., and attempts were made to promote sales as much as possible by creating the ideal car for a specific target group. Target groups were the clergy and doctors, who could “reach any house with this car”, then there were hunters and foresters, and women were a particular focus of this niche policy. Shortly after mass production started up, a brochure was produced in which the BMW 3/15 PS was presented as a car for women. Graphic artist Bernd Reuters had already worked for Dixi and he carried out the illustrations for the brochure.

Das erste Werbeplakat für den BMW 3/15 PS, gestaltet von Bernd Reuters.
The first advertising poster for the BMW 3/15 PS, designed by Bernd Reuters.



1 **BMW Steiff-Teddy „Monteur“** Maße: ca. 32 x 22 x 11 cm No. 80 56 0 309 524
BMW Steiff-Teddy “Mechanic” Dimensions: approx. 32 x 22 x 11 cm

Die Replika des braunen Steiff „Petsy“-Teddy aus dem Jahr 1928 ist ein attraktives Erinnerungsstück an die Anfänge der BMW Historie. Durch Handfertigung und hochwertige Verarbeitung ist er äußerst strapazierfähig. Material Latzhose mit BMW Propeller, 100 % Baumwolle, Teddy 50 % Wolle, 50 % Baumwolle. Die Werkzeugbox aus Metall ist oben offen, so kann man kleine Gegenstände darin aufbewahren.

The replica of the brown Steiff “Petsy” Teddy from 1928 is an attractive reminder of the beginnings of BMW’s history. This article is handcrafted and beautifully finished to produce an extremely robust teddy. Dungarees with BMW emblem made of 100% cotton, teddy 50% wool and 50% cotton. The toolbox made of metal is open at the top so that you can keep small items in it.

Inhalt

Contents

Miniaturen	Scale Models
6 BMW 3/15 PS „Reichspost“ 1:43	BMW 3/15 PS “Post Car” 1:43
BMW 3/15 PS „Teile in Eile“ 1:18	BMW 3/15 PS “Speedy Parts” 1:18
BMW 315/1 1:43	BMW 315/1 1:43
BMW 3/15 PS 1:43	BMW 3/15 PS 1:43
8 BMW 327 Coupé 1:43	BMW 327 Coupé 1:43
Diorama BMW 327 Coupé „Straßenzene“ 1:87	Diorama BMW 327 Coupé “Street Scene” 1:87
BMW 327 Kabriolett 1:43	BMW 327 Cabriolett 1:43
BMW 335 1:43	BMW 335 1:43
10 BMW 328 Roadster 1:18	BMW 328 Roadster 1:18
BMW 328 Le Mans Roesel/Heinemann 1:43	BMW 328 Le Mans Roesel/Heinemann 1:43
BMW 328 Mille Miglia Schaumburg-Lippe/Lurani 1:43	BMW 328 Mille Miglia Schaumburg-Lippe/Lurani 1:43
12 BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé Hanstein/Bäumer 1:43	BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé Hanstein/Bäumer 1:43
BMW 328 Mille Miglia Roadster Briem/Richter 1:18	BMW 328 Mille Miglia Roadster Briem/Richter 1:18
BMW 328 Mille Miglia Roadster Briem/Richter 1:43	BMW 328 Mille Miglia Roadster Briem/Richter 1:43
14 BMW 501 „Isar 12“ 1:18	BMW 501 “Isar 12” 1:18
BMW 501 1:18	BMW 501 1:18
BMW 502 Limousine 1:43	BMW 502 Sedan 1:43
16 BMW 2,6 Luxus 1:18	BMW 2.6 Luxus 1:18
BMW 502 Cabriolet 1:18	BMW 502 Cabriolet 1:18
BMW 502 Limousine 1:24	BMW 502 Sedan 1:24

Miniaturen	Scale Models
18 BMW 503 Cabriolet 1:43	BMW 503 Cabriolet 1:43
BMW 503 Cabriolet 1:18	BMW 503 Cabriolet 1:18
BMW 503 Coupé 1:18	BMW 503 Coupé 1:18
30 Skyline BMW Isetta 50 Jahre 1:18	Skyline BMW Isetta 50 Years 1:18
32 BMW Isetta Export 1:12	BMW Isetta Export 1:12
BMW Isetta Standard 1:43	BMW Isetta Standard 1:43
BMW Isetta Pickup 1:43	BMW Isetta Pickup 1:43
34 BMW Isetta mit Campinganhänger 1:18	BMW Isetta with Camping Trailer 1:18
BMW Isetta mit Campinganhänger 1:43	BMW Isetta with Camping Trailer 1:43
40 BMW 507 Graf Goertz 1:18	BMW 507 Graf Goertz 1:18
48 BMW 507 1:18	BMW 507 1:18
BMW 507 „Schauinsland“-Rennen 1:43	BMW 507 “Schauinsland” Race 1:43
BMW 507 Hans Stuck 1:43	BMW 507 Hans Stuck 1:43
BMW 507 1:43	BMW 507 1:43
52 BMW 700 1:43	BMW 700 1:43
BMW 700 Cabriolet 1:43	BMW 700 Cabriolet 1:43
BMW 700 Coupé 1:43	BMW 700 Coupé 1:43
54 BMW 2000 1:43	BMW 2000 1:43
BMW 1600 Cabriolet 1:18	BMW 1600 Cabriolet 1:18
BMW 1600 1:43	BMW 1600 1:43
56 BMW 2000 tii touring 1:18	BMW 2000 tii touring 1:18
BMW 1600 touring 1:43	BMW 1600 touring 1:43
BMW 2000 tii touring 1:43	BMW 2000 tii touring 1:43
58 BMW 1600 touring 1:18	BMW 1600 touring 1:18
BMW 2000 Limousine 1:43	BMW 2000 Limousine 1:43
BMW 1600 Cabriolet 1:43	BMW 1600 Cabriolet 1:43

Miniaturen	Scale Models
60 BMW 2002 Cabriolet 1:18	BMW 2002 Cabriolet 1:18
BMW 2002 Cabriolet 1:43	BMW 2002 Cabriolet 1:43
BMW 2002 tii 1:18	BMW 2002 tii 1:18
62 BMW 2002 tii L 1:18	BMW 2002 tii L 1:18
BMW 2002 Cabriolet 1:18	BMW 2002 Cabriolet 1:18
64 BMW 2002 turbo 1:43	BMW 2002 turbo 1:43
BMW 2002 turbo verchromt 1:18	BMW 2002 turbo chrome-plated 1:18
BMW 2002 turbo 1:18	BMW 2002 turbo 1:18
66 BMW 3.0 CSL 1:18	BMW 3.0 CSL 1:18
BMW 635CSi 1:18	BMW 635CSi 1:18
68 BMW 635CSi Brun/Grohs 1:18	BMW 635CSi Brun/Grohs 1:18
BMW M1 1:43	BMW M1 1:43
BMW 635CSi Quester/Stuck 1:18	BMW 635CSi Quester/Stuck 1:18
70 BMW M1 Procar Lauda 1:43	BMW M1 Procar Lauda 1:43
BMW M1 „München“ 1:18	BMW M1 “München” 1:18
Danner/von Bayern/Oberndorfer 1:18	Danner/von Bayern/Oberndorfer 1:18
BMW M1 Procar Andretti 1:43	BMW M1 Procar Andretti 1:43
72 Benetton BMW B186 Turbo 1:43	Benetton BMW B186 Turbo 1:43
Arrows BMW A8 Turbo 1:43	Arrows BMW A8 Turbo 1:43
Berger Grand Prix Detroit 1:43	Berger Grand Prix Detroit 1:43
March BMW 792 Surer 1:43	March BMW 792 Surer 1:43
74 BMW Z1 1:87	BMW Z1 1:87
BMW Z1 1:43	BMW Z1 1:43
BMW Z1 1:18	BMW Z1 1:18
BMW 850i 1:87	BMW 850i 1:87
BMW Z1 1:43	BMW Z1 1:43

Miniaturen	Scale Models
80 BMW M3 1:18	BMW M3 1:18
BMW M3 1:43	BMW M3 1:43
BMW 323i 1:43	BMW 323i 1:43
88 Alexander Calder Art Car 1:18	Alexander Calder Art Car 1:18
BMW 3.0 CSL 1:18	BMW 3.0 CSL 1:18
Frank Stella Art Car 1:18	Frank Stella Art Car 1:18
90 Andy Warhol Art Car 1:18	Andy Warhol Art Car 1:18
BMW M1 1:18	BMW M1 1:18
Roy Lichtenstein Art Car 1:18	Roy Lichtenstein Art Car 1:18
92 Ernst Fuchs Art Car 1:18	Ernst Fuchs Art Car 1:18
BMW 635CSi 1:18	BMW 635CSi 1:18
Robert Rauschenberg Art Car 1:18	Robert Rauschenberg Art Car 1:18
94 Michael Jagamara Nelson 1:18	Michael Jagamara Nelson 1:18
BMW M3 1:18	BMW M3 1:18
A. R. Penck Art Car 1:18	A. R. Penck Art Car 1:18
96 Sandro Chia Art Car 1:18	Sandro Chia Art Car 1:18
BMW M3 GTR 1:18	BMW M3 GTR 1:18
Jenny Holzer Art Car 1:18	Jenny Holzer Art Car 1:18
100 BMW Motorrad R 32 1:18	BMW Motorcycle R 32 1:18
BMW Motorrad R 32 1:18	BMW Motorcycle R 32 1:18
102 BMW 500 ccm Kompressor-Rennmotorrad 1:10	BMW 500 cc Supercharged Racing Motorcycle 1:10
104 BMW Motorrad R 25/3 1:10	BMW Motorcycle R 25/3 1:10
BMW Motorrad R 25/3 1:10	BMW Motorcycle R 25/3 1:10
BMW Motorrad R 25/3 1:10	BMW Motorcycle R 25/3 1:10

Miniaturen	Scale Models
106 BMW Motorrad R 60/2 1:10	BMW Motorcycle R 60/2 1:10
BMW Motorrad R 60/2 1:10	BMW Motorcycle R 60/2 1:10
108 BMW Motorrad R 90 S 1:10	BMW Motorcycle R 90 S 1:10
110 BMW Motorrad R 75/6 1:10	BMW Motorcycle R 75/6 1:10

Silber/Metall/ Uhren	Silver/Metal/ Timepieces
24 Containeruhr 1:43	Container Watch 1:43
BMW Isetta 50 Jahre 1:43	BMW Isetta 50 Years 1:43
26 Spardose 1:43	Piggy Bank 1:43
BMW Isetta 1:43	BMW Isetta 1:43
28 Pin BMW Isetta 1:43	Pin BMW Isetta 1:43
44 Tickethalter 1:43	Ticket Holder 1:43
BMW 507 1:43	BMW 507 1:43
Schlüsselanhänger 1:43	Key Ring 1:43
BMW 507 1:43	BMW 507 1:43
112 Automatik-Chronograph 1:43	Automatic Chronograph 1:43
BMW Mille Miglia 1:43	BMW Mille Miglia 1:43
Schlüsselanhänger 1:43	Key Fob 1:43
BMW Logo 1:43	BMW Emblem 1:43
114 Pin BMW 1502–2002 1:43	Pin BMW 1502–2002 1:43
Pin BMW 2002 1:43	Pin BMW 2002 1:43
Pin BMW 328 Mille Miglia 1:43	Pin BMW 328 Mille Miglia 1:43

Inhalt

Contents

Textilien/ Accessoires

Clothing/ Accessories

28 Tuch BMW Isetta	Scarf BMW Isetta
46 Tuch BMW 507 Cap BMW 507	Scarf BMW 507 Cap BMW 507
116 Taschenschirm BMW Mobile Tradition	Pocket Umbrella BMW Mobile Tradition
118 Taschenschirm BMW Motorrad	Pocket Umbrella BMW Motorcycles

Bücher/CDs/ DVDs

Books/CDs/ DVDs

42 BMW Profile 9: „Der legendäre BMW 507“	BMW Profiles 9: “The Legendary BMW 507”
84 Dimensionen 3: „Das Original – Die BMW 3er Reihe: Konzept, Technik, Design“	Dimensions 3: “The Original – The BMW 3 Series: Concept, Tech- nology, Design”
120 Dimensionen 1+2: „Geschichte des Motors – Motor der Geschichte“	Dimensions 1+2: “The History of Engines – Engines that made History”
Dimensionen 3: „Das Original – Die BMW 3er Reihe: Konzept, Technik, Design“	Dimensions 3: “The Original – The BMW 3 Series: Concept, Tech- nology, Design”
122 Dimensionen 4: „Von der Idee zum Erfolg. Die Entwick- lungsgeschichte der BMW Automobile 1918–1932“	Dimensions 4: “From Vision to Success. The Develop- ment History of BMW Automobiles 1918–1932”
BMW 328: „Vom Roadster zum Mythos“	BMW 328: “From Roadster to Legend”
124 BMW Profile 8: „Touren- und Sportwagen“	BMW Profiles 8: “BMW Competition and Touring-car Racing Models”
BMW Profile 9: „Der legendäre BMW 507“	BMW Profiles 9: “The Legendary BMW 507”
126 BMW Profile 1+4: Luxusausgabe	Only available in German
BMW Profile 1: „Motorräder aus München“	BMW Profiles 1: “Motorcycles from Munich”
BMW Profile 4: „Motorräder aus Berlin“	BMW Profiles 4: “Motorcycles from Berlin”
128 BMW Profile 2: „BMW 501/502 – Aufbruch ins Wirt- schaftswunder“	Only available in German
BMW Profile 3: „BMW 02er Reihe – Das Kultauto“	Only available in German
BMW Profile 7: „BMW Coupés – Tradition der Eleganz“	BMW Profiles 7: “BMW Coupés – A Tradition of Elegance”
130 BMW Profile 6: „Formel-Rennsport 1966–2000“	BMW Profiles 6: “Formula Racing 1966–2000”
BMW Portraits 1: „Paul Rosche“	BMW Portraits 1: “Paul Rosche”
132 „Der Scheunen- fund“ DVD	“The Barn Discovery” DVD
„Das weiße Phantom“ DVD	“The White Phantom” DVD

Bücher/CDs/ DVDs

Books/CDs/ DVDs

134 Reparaturanleitung BMW 1502–2002 turbo (02er Reihe)	Repair Manual BMW 1502–2002 turbo (02 Series)
Reparaturanleitung BMW 2.5 CS – 3.0 CSL (E9)	Repair Manual BMW 2.5 CS – 3.0 CSL (E9)
Reparaturanleitung BMW 2500 – 3.3 Li (E3)	Repair Manual BMW 2500 – 3.3 Li (E3)
Reparaturanleitung BMW 315–323i Baujahr 1975–83	Repair Manual BMW 315–323i Model 1975–83
Reparaturanleitung BMW 628CSi – M 635CSi Baujahr 1976–89	Repair Manual BMW 628CSi – M 635CSi Model 1976–89
Reparaturanleitung BMW 728–745i Baujahr 1977–87	Repair Manual BMW 728–745i Model 1977–87
Reparaturanleitung BMW 1500– 2000 CS Baujahr 1962–72	Repair Manual BMW 1500– 2000 CS Model 1962–72
Reparaturanleitung BMW Z1 Baujahr 1988–91	Repair Manual BMW Z1 Model 1988–91
BMW Teilekatalog für historische Motorräder 2003	BMW Parts Catalogue for Historic Motor- cycles 2003

Kunstdrucke/ Poster

Prints/ Posters

50 Posterset BMW und die 50er Jahre	Poster Set BMW and the 1950s
Postkartenset BMW und die 50er Jahre	Postcard Set BMW and the 1950s
82 Tischkalender 30 Jahre BMW 3er	Desk Calendar 30 Years of BMW 3 Series
86 Posterset 30 Jahre BMW 3er	Poster Set 30 Years of BMW 3 Series
Postkartenset 30 Jahre BMW 3er	Postcard Set 30 Years of BMW 3 Series
136 BMW Klassik- kalender 2006	BMW Classic Calendar 2006
138 Posterset 75 Jahre BMW Automobile Mousepad 75 Jahre BMW Automobile	Poster Set 75 Years of BMW Automobiles Mousepad 75 Years of BMW Automobiles
Postkartenset 75 Jahre BMW Automobile	Postcard Set 75 Years of BMW Automobiles
140 BMW Posterset BMW Postkarten- set	BMW Poster Set BMW Postcard Set
142 BMW Postkarten- set	BMW Postcard Set
144 BMW Posterset Motorrad Vorkrieg	BMW Poster Set Motorcycles Pre-war
146 BMW Posterset Motorrad Nachkrieg	BMW Poster Set Motorcycles Post-war
148 BMW Logotafel BMW Brief- beschwerer	BMW Logo Panel BMW Paper Weight
150 BMW Blechschild Motorrad 1925 BMW Emaille- blechschild Motorrad	BMW Tin Sign Motorcycle 1925 BMW Enamelled Tin Sign Motorcycle
Blechschild BMW Isetta	Tin Sign BMW Isetta
Emailleschild Motor und Sport	Enamel Sign Motor and Sport

Pflegeserie

Heritage Series

152 BMW Felgen- reiniger	BMW Rim Cleaner
BMW Glasreiniger mit Antibeschlag	BMW Glass Clean- er with Anti-Fog
BMW Auto- shampoo	BMW Car Shampoo
154 BMW Kunst- stoffpflege BMW Chrompolitur	BMW Care for Plastics BMW Chrome Polish
156 BMW Leder- emulsion BMW Lack- konservierung	BMW Leather Emulsion BMW Paint Preservation
158 BMW Classic Oil XL SAE 30 BMW Classic Oil XL SAE 20W-50	BMW Classic Oil XL SAE 30 BMW Classic Oil XL SAE 20W-50
160 BMW 2002 Kokosfußmatten 2 vordere, 2 hintere	BMW 2002 Coconut Mats 2 front, 2 rear

Spiel/Spaß/ Hobby

Fun/Games/ Leisure

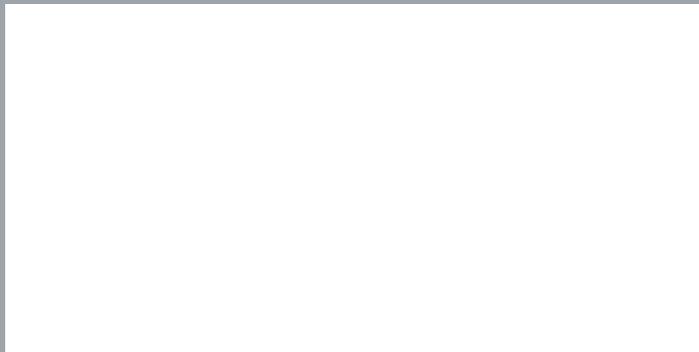
26 Fun Car BMW Isetta 1:64	Fun Car BMW Isetta 1:64
149 BMW Brief- beschwerer	BMW Paper Weight
162 Puzzle BMW Motorrad	Jigsaw Puzzle BMW Motorcycle
164 BMW Steiff-Teddy „Monteur“	BMW Steiff-Teddy “Mechanic”



30 Jahre BMW 3er.
Von Anfang an erfolgreich.
30 Years of the BMW 3 Series.
Successful right from the start.

Druckfehler, Irrtümer und (Farb-)Änderungen vorbehalten. © BMW AG, München, Deutschland. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung von BMW AG, München. Diese Broschüre wurde umweltfreundlich auf chlor- und säurefreiem Papier hergestellt. Printed in Germany 03/2005.

Printing errors, omissions, colour changes and alterations excepted. © BMW AG, Munich, Germany. Reproduction, even of extracts, only with written permission of BMW AG, Munich. This brochure was produced in an environmentally friendly way using chlorine-free, acid-free paper. Printed in Germany 03/2005.



BMW Mobile Tradition
D-80788 München

www.bmw-mobiletradition.com
www.bmwmobiletradition.de

No. 01 20 3 398 451

BMW Mobile Tradition