

EIN AUTO

DIE UNGLAUBLICHE GESCHICHTE DES BMW GARMISCH

ZWISCHEN DEN ZEITEN



Design zum Niederknien: Classic Cars-Chefredakteur Christian Steiger (r.) traf den Garmisch vor seiner offiziellen Premiere im Fotostudio, BMW-Sprecher Benjamin Voß erzählte aus seiner Geschichte

Er ist neu, er riecht sogar so, und doch stammt er von 1970: BMW hat den Garmisch nachgebaut. Das Bertone-Einzelstück auf Basis des 2002 war vergessen – genau darin liegt der Reiz des unvernünftigen Projekts

Den Platz für ein deutsches Nummernschild hat Marcello Gandini nicht vorgesehen. In Italien waren die vorderen Nummerntafeln in den Siebzigern winzig, der Designer konnte das Detail vor 49 Jahren glatt vernachlässigen. Heute wirkt es eher so, als habe er das Schicksal seines Entwurfs vorausgeahnt. Denn BMW wird den Garmisch nicht zulassen können. Vor dem Gesetz ist er kein altes Auto, sondern ein Neuwagen ohne Gurte und Außenspiegel, natürlich auch ohne Abgasreinigung. Damit er leben kann, hat BMW

zwar einen 2002 ti geopfert, aber das lässt sich nur noch auf den zweiten Blick erkennen. Außerdem ist es gar nicht wichtig, ob der Garmisch fährt. Schon das Original war 1970 nur als Blickfang gedacht, es stand im März auf dem Genfer Salon, um dann spurlos zu verschwinden. Es gibt eine Handvoll historischer Fotos, die meisten davon in Schwarzweiß, da parkt der Garmisch auf dem Bertone-Stand und vor einer Steinmauer. Keines lässt vermuten, dass er damals am Alltag teilnehmen musste. Es passt also alles, wenn er jetzt vom Concorso d'Eleganza



Eiskalt genießen: Garmisch besaß in den 60er-Jahren das Image des mondänen Skiators

Villa d'Este direkt ins BMW-Museum einzieht. Da steht er richtig, weil er eine Lücke in der Markengeschichte füllt – ein BMW 02, aber eben kein gewöhnlicher, sondern ein Auto zwischen den Zeiten. Das umreißt nicht nur seine Geschichte, sondern auch Gandinis Formensprache, die ihren Weg zwischen klassischer Filigranität und modischer Wuchtigkeit sucht. Der 02 ist kein ganz neuer Entwurf mehr, als Gandini im Winter 1969 damit beginnt, den Garmisch zu zeichnen. Er will die zierliche Sportlimousine eine Klasse höher positionieren, ihm >



Uhrenvergleich:
Nur die Rundinstrumente verraten den Basis-2002, das restliche Interieur krepelte Gandini komplett um. Mit dem hochkant platzierten Radio hielt er die Mittelkonsole schlank



schwebt ein Gran-Turismo-Coupé vor, wie es im Programm der Nischenmarke fehlt, schließlich ist da noch Platz unter den CS-Coupés der Baureihe E9. Allerdings kommt der Auftrag nicht direkt von BMW-Vertriebsvorstand Paul G. Hahnemann, sondern von Gandinis Chef Nuccio Bertone, der auf größere Geschäfte mit den Bayern hofft.

Scheinwerfer wie Glasbausteine – und sogar die Nieren sind eckig

Bertone kennt sich aus mit der BMW-Oberklasse, er hat 1961 den 3200 CS gezeichnet, das Coupé, mit dem die V8-Reihe auf mondäne Art in den Ruhestand ausrollte. Und 1968 hat er den Spicup entwickelt, eine knallige Neufassung der 507-Idee, die am Ende aber nicht beim Hersteller in München landete, sondern nur beim Edelauto-Händler Helmut Becker in Düsseldorf. Woran der Garmisch scheiterte, ist nicht überliefert. Aber es lässt sich ahnen, wenn er heute vor einem steht: Er ist ein grandioser Gandini, aber kein ganz typischer BMW. Schon diese Nieren, die eigentlich eher Rauten sind, handgefräst aus Messing, dann verchromt – so monumental dür-



DER DESIGNER WEISS
NACH 49 JAHREN NOCH,
DASS DIE ZIERBLENDEN
AUS HOLZ WAREN,
NICHT AUS PLASTIK

fen sie erst Jahrzehnte später aussehen. Oder die vier Scheinwerfer, klotzige Glasbausteine hinter Streuscheiben, die feine Nadelstreifen tragen. Oder die wabenförmig strukturierte Sonnenschutzblende auf der Heckscheibe: Sie findet sich nicht nur beim Lamborghini Marzal wieder, einem anderen Gandini-Entwurf, sondern ähnelt auch der „Dalli Dalli“-Bühnendekoration aus dem deutschen Fernsehen. Es heißt heute, dass Bertone damals bewusst dick auftrug, um die Aufmerksamkeit des Vorstands zu erregen. Das klappte tatsächlich, kurz darauf zeichnete Marcello Gandini am ersten 5er mit, dessen schöne Schlichtheit zeigte, wohin die BMW-Zukunftslinie wirklich führte. Und der Garmisch geriet in Vergessenheit. Die Designskizzen vergilbten bei Bertone im Archiv, ein paar unscharfe Bilder tauchten irgendwann in den 2000ern im Internet auf – auch dieses eine, das die Aufmerksamkeit des BMW-Designchefs Adrian van Hooydonk weckte. Der hat den Garmisch vorher nicht gekannt, aber jetzt geht es ihm nicht aus dem Kopf, das Auto zwischen den Zeiten: „Es stammte ganz offensichtlich aus der Vergangenheit und hatte etwas übera-

schend Modernes an sich.“ Vor allem aber ist es ein echter Gandini. Und van Hooydonk verehrt den Italiener als Vorbild. Der Meister war erst 32, als er den Garmisch zeichnete. Als weißhaariger alter Herr lebt er noch immer in Turin, wo ihn van Hooydonk im Sommer 2018 besucht. Gandini hält die Idee der Rekonstruktion zwar für „ein wenig verrückt“, wie er sagt, aber er bietet seine Hilfe an. Und vor allem erinnert er sich noch sehr genau an seine Arbeit im Winter 1969/70. Was nie den Weg ins BMW-Werksarchiv fand und auch die Schwarzweiß-Fotos nicht verraten – der Gestalter ruft es ab, als sei es zwei Wochen her. Er weiß, wie es 1970 zum seltsamen Namen Garmisch kam: Der bayerische Wintersportort hat im Italien jener Zeit den selben exklusiven Ruf wie St. Moritz. Er erinnert sich an den Originallack: Champagner Metallizzato, und das Anillinleder im Innenraum war nicht Schwarz und Weiß, wie die BMW-Leute anfangs glaubten, sondern cremefarben und schokoladenbraun. Und natürlich weiß er auch noch, dass die Zierblenden in den Türtafeln aus Nussbaumholz sein müssen. Auf den alten Fotos sehen sie wie Kunststoff aus.

**Marcello Gandini:
Ein Stil-Leben**



Ursprünglich ist er freier Industriedesigner, die erste Autokarosserie entwirft Marcello Gandini 1958 für einen Freund – da ist er 20 Jahre alt. 1963 kommt er als Chefdesigner zu Bertone und löst dort Giorgetto Giugiaro ab. Seine erste Arbeit für Bertone ist gleich ein großes Werk: Gandini zeichnet den Lamborghini Miura. Neben zahlreichen Sportwagen – unter anderem Fiat X 1/9, Lancia Stratos, Lamborghini Countach – gestaltet er später auch Massenautos wie den Fiat 132, den Citroën BX oder die zweite Generation des Renault 5 („Supercinq“). Seit 1980 betreibt Marcello Gandini sein eigenes Designstudio.



LAMBORGHINI MIURA Mit 27, als Branchen-neuling, glückte Gandini der ganz große Entwurf



CITROËN BX Er war als kompakter Volvo geplant, dann kauften die Franzosen den Entwurf

In München schreibt ein ganzes Expertenteam mit, das van Hooydonk aus der Design- und Klassikabteilung zusammengestellt hat. Am Computer konstruieren sie den Garmisch in 3D nach und



KURZPARKER Der Garmisch ist nur ein Mal in der Öffentlichkeit zu sehen: auf dem Genfer Salon 1970. Danach wird er zu BMW nach München transportiert – und verschwindet dann auf mysteriöse Weise

bauen ein Modell im Maßstab 1:1. Das brauchen sie, um die endgültigen Proportionen mit Marcello Gandini abzustimmen – und die letzten Details zu klären. In dieser Projektphase betätigt sich etwa Klaus Kutscher, Chef der BMW-Oldtimer-

werkstatt, als Ersatzteil-Detektiv, der ermittelt, dass die Felgen und Türgriffe des Garmisch vom Fiat X 1/9 stammten und die Lüftungsgitter vom Alfa Romeo GT Coupé. Beide entstanden, natürlich, bei Bertone. Aber weil es die Carrozzeria Bertone seit 2014 nicht mehr gibt, sind es die Experten der Prototypen-Manufaktur Super Stile in Moncalieri bei Turin, die den Garmisch in Handarbeit bauen.

Das Original bleibt verschollen – doch die Suche geht weiter

Da steht er jetzt und verwirrt die Sinne seiner Betrachter, ein neues altes Auto, von dem es heißt, dass es auch seinem Designer schwer fiel, es vom Original zu unterscheiden. Aber was, wenn jetzt doch irgendwo der Garmisch von 1970 auftaucht? „Das wünschen wir uns sehr“, sagt BMW-Classic-Sprecher Benjamin Voß: „Im Grunde ist das hier eine aufwendige Suchanzeige: Wer hat das Auto nach 1970 gesehen? Wo ist der BMW Garmisch?“ Vielleicht ist er ja doch noch irgendwo gefahren. Nur ein Einzelstück wäre er heute nicht mehr. **Christian Steiger**



BMW GARMISCH
Technische Daten

R4-Zylinder, 1990 cm³, 88 kW/120 PS bei 5500/min, 167 Nm bei 3600/min, Viergang-Getriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4370/1641/1301 mm (Serienmodell 2002 ti: 4230/1590/1410 mm), Radstand: 2500 mm, Leergewicht: 990 kg¹, 0-100 km/h in 10,0 s¹, 185 km/h¹, unverkäufliches Einzelstück
¹Werkangaben für 2002 ti Limousine Serienmodell

Die seitliche Sicke erinnert an den Fiat X 1/9, von dem auch die Türgriffe stammen. Gandini entwarf ihn im selben Jahr wie den Garmisch



Schubladen-Denken gehört 1970 noch dazu: Schminkspiegel und ein XXL-Handschuhfach für die mondäne Dame



Spurensuche

Ein paar abfotografierte Designskizzen, eine Handvoll alter Fotos – und die Erinnerungen des Designers: Viel mehr haben sie bei BMW nicht, als im Sommer 2018 die Entscheidung fällt, den Garmisch nachzubauen. Die Rekonstruktion in 3D glückt am Rechner, daraus entsteht ein Modell in 1:1, dessen Details der Zeitzeuge autorisiert – und schließlich das handgefertigte Einzelstück.



Zwei Meister, ein Werk: Adrian van Hooydonk und Marcello Gandini am BMW Garmisch



Die zweite Haut: So könnte das auch 1970 bei Bertone ausgesehen haben

Rekonstruktion per CAD in der Designabteilung – und analog bei Super Stile in der Nähe von Turin