

FREUDE AM FLANIEREN

Eines der meistbesuchten Museen in München ist das BMW Museum. Museumsleiter Ralf Rodepeter hatte selbst jahrelang ölverschmierte Hände. Er weiß genau, wie Faszination funktioniert.

Text | Anne Lehwald



■ BMW Z1

■ BMW Z3

■ BMW 507

■ BMW Z8

■ BMW 328

R-Evolution:
Die Roadster gehören
zu den beliebtesten
Fotomotiven im
Museum.



a ist ja das Auto von James Bond“, jubelt ein etwa 12-jähriger Junge und läuft auf den silbernen Z8 zu. In dem Roadster war Hollywood-Schönling Pierce Brosnan im Blockbuster „Die Welt ist nicht genug“ als Geheimagent im Auftrag Ihrer Majestät unterwegs. Jetzt steht der Wagen im BMW Museum in München. Manche behaupten, dass man noch das After-shave von Brosnan an den cremefarbenen Ledersitzen riechen kann. Das ist dem 12-jährigen Fan aber egal. „Boah, 400 PS!“, ruft der Kleine begeistert. Er studiert die Info-Tafel am Boden so konzentriert wie es sich jeder Deutschlehrer im Unterricht wünschen würde. Stolz macht der Vater ein Foto von seinem Sohn. Von allen Museen in München ist das BMW Museum eines der beliebtesten. Zumindest, wenn man die Besucherzahlen als Maßstab nimmt, kommt es gleich nach dem Deutschen Museum. Gefolgt von der Pinakothek der Moderne. Im letzten Jahr waren 420.000 Gäste da. In diesem Jahr sollen es 450.000 werden. „Obwohl wir wegen eines Wasserschadens in der Hochsaison einige Tage schließen mussten“, sagt Ralf Rodepeter. Jetzt ist das Museum wieder geöffnet und der Museumsleiter zusehends vorsichtiger, dass der Rekord bald geknackt wird. Mit Rekor-den und Superlativen kennt sich Rodepeter aus. Darum ging es oft in der fast 100-jährigen Geschichte des bayerischen Autobauers: Leichter, schneller, formvollender sollten die Fahrzeuge sein. Damit sich alle von der Ingenieurskunst „Made in München“

überzeugen können, wurde 1973 das BMW Museum eröffnet. Heute gibt es kaum mehr eine Marke, die kein eigenes Museum betreibt. Damals war das Neuland. Hinzu kam die besondere Architektur. Für das Museum hatte Architekt Karl Schwanzer einen futuristischen Rundbau konzipiert. „Das war revolutionär“, sagt Ralf Rodepeter. Der Rundbau wirkt, als ob er schwebt. Innen sollte es aussehen wie in einer Stadt. Die Wege sollten wie Straßen wirken. Auf der oberen Ebene erwartete den Besucher schon vor fast 40 Jahren eine visionäre Inszenierung: Zwischen den 60 ausgestellten Autos und Motorrädern gab es eine 360-Grad-Bespielung mit Dia-Projektoren und Mischpult für einen VJ. „Man war damals unheimlich seiner Zeit voraus“, sagt Rodepeter. Die Architektur wirkt noch immer futuristisch, aber die Ausstellung kam irgendwann in die Jahre. Auch der Platz reichte bald nicht mehr aus. Die Produktpalette war größer geworden. Auf 1.000 Quadratmetern konnte nicht mehr alles gezeigt werden, was für die Unternehmensgeschichte wichtig war. Das

Viel Glas, viel Licht und viel Platz. Im Museum gibt es nur wenige Absperrungen

rangehen können. „Nur wenige Exponate sind abgesperrt. Es gibt viel Glas, Millionen von LEDs und keine Kreuzungen. Im Gegensatz zum Unternehmen, muss sich der Besucher nicht entscheiden, welchen Weg er geht. Es gibt nur einen. Der ist etwa einen Kilometer lang und führt vorbei an Autos, Motorrädern, Installationen, Ton-Modellen und Konzept-Fahrzeugen. Im „Weißwurstkessel“ sind die

Wechselausstellungen, im Flachbau auf drei Ebenen ist die Dauerausstellung. Bis Ende September sollen die Folgen des Wasserschadens behoben sein. Wenn die Technik wieder funktioniert, ist alles multimedial erlebbar. Aber viele Besucher sind auch ohne ausgeklügelte Licht- und Klangkonzepte zufrieden. „Bei vielen lebt ein Teil der Vergangenheit auf, wenn sie bei uns sind“, sagt Rodepeter. Es gibt viele Geschichten, die die Besucher dann erzählen. Manche dieser Geschichten sind sogar im Museum ausgestellt. „Wir haben unsere Kunden gebeten, uns Bilder von



Wahrzeichen: Museum und Konzernzentrale stehen unter Denkmalschutz.

Fast 100 Jahre Unternehmensgeschichte auf der Fläche eines Fußballfeldes

Museum wurde erweitert. Der „Weißwurstkessel“ – wie die Münchner sagen – wurde mit dem benachbarten Flachbau verbunden. Seit dem Sommer 2008 sind auf 5.000 Quadratmetern nun 120 Exponate zu sehen. Nur doppelt so viele wie zuvor. Denn: „Wir wollen den Fahrzeugen Raum geben“, erklärt der Museumsleiter. „Wir wollen, dass die Besucher

sich und ihrem BMW zu schicken“, erzählt Ralf Rodepeter. Junge und alte BMW-Fahrer haben ihre Fotoalben geplündert und Erinnerungen geschickt. Dr. Rodepeter kommt ins Schwärmen: „Das ist es, was unsere Autos ausmacht. Denn der Charakter entsteht vor allem durch das Erlebte.“ Das muss nicht immer ein Sieg auf der Rennstrecke sein. Manchmal reicht auch der erste Italienurlaub mit der Isetta. Die Dauerausstellung ist nicht chronologisch aufgebaut, sondern nach Themen: ▶

Kleine Zahlen: Seit den 70ern gibt es die Haupt-Baureihen 3er, 5er, 6er und 7er.



Große Träume: Mit dem Konzeptfahrzeug H2R erzielten die Münchner viele Rekorde.



„Der Charakter unserer Autos entsteht vor allem durch das Erlebte.“

Ralf Rodepeter, Leiter des BMW Museums

► Unternehmen, Marke, Design, Erfolge im Motorsport, Technik, Baureihen und Visionen. „Klar hören wir ab und an von Besuchern, dass sie enttäuscht sind, weil ein bestimmtes Fahrzeug nicht ausgestellt ist“, sagt Rodepeter. Es gibt zum Beispiel keinen 8er im Museum. „Aber wir wollten Schwerpunkte setzen und die Fahrzeuge zeigen, die die spannendsten Geschichten erzählen.“ Dem Museumsleiter geht es um Leidenschaft und Faszination. Davon versteht Ralf Rodepeter eine Menge. „Freude am Fahren“ ist der Slogan der Münchner. Freude an Autos hatte auch Rodepeter sein Leben lang. Sein Studium der Volkswirtschaft

Leichter, schneller und formvollendeter sollten die Fahrzeuge – „Made in München“ – sein

und Mathematik hat er sich damit finanziert, indem er alte Autos restaurierte. In einer angemieteten Garage in seinem Heimatdorf bei Heilbronn hat er mit seinen Kumpels geschraubt, geschweißt und lackiert. Aber als seine Tochter irgendwann mal einen rostigen Schraubenzieher im Mund hatte, war Schluss

damit. Dann wurde aus dem jungen Vater mit den ölverschmierten Händen der VWL-Dozent Dr. Rodepeter. Die Leidenschaft ist bis heute geblieben.

„Wir wollen ein Teil der Kulturlandschaft in München sein“, sagt der 46-Jährige über das Museum und sein Team aus 130 Mitarbeitern. Über die Ausstellungen hinaus finden deshalb regelmäßig Veranstaltungen statt. Es gibt After-Work-Partys, Konzerte, Versteigerungen und am 22. November die „Nacht der weißen Handschuhe“. Dann dürfen die Besucher nach Herzenslust alles anfassen, wo sonst „Do not touch!“ draufsteht. „Natürlich provozieren wir mit solchen Veranstaltungen in einem Museum“, weiß der Museumsleiter. „Aber bisher waren wir fast immer ausverkauft.“

Das erste Auto, das Rodepeter jeden Morgen sieht, wenn er aus der Tiefgarage kommt, ist ein grau-brauner 507 mit roter Innenausstattung. „Eines unserer schönsten Autos“, sagt er. Der Lack funkelt, Chrom blitzt. Elvis Presley hatte so einen Roadster – in Weiß. Aber weil





Legenden unter sich:
Als Soldat in Deutschland fuhr
Elvis Presley einen weißen 507.

ZUR PERSON

Ralf Rodepeter leitet das

BMW Museum seit 2008.

Vorher war der 46-jährige

Hobby-Rallye-Fahrer

in der Marktforschung

beschäftigt. Er weiß, warum

Menschen Autos kaufen –

und lieben.

seine unzähligen Verehrerinnen ihre Liebesbotschaften mit Lippenstift und Nagellack darauf kritzelten, musste er ihn umlackieren. Rodepeter streicht über die Motorhaube. Dann geht er weiter und läuft die steinerne Rampe nach oben. Vorbei an dem Raum, in dem die Unternehmensgeschichte gezeigt wird. „Wir verheimlichen nichts“, sagt Rodepeter. Nicht, dass im Dritten Reich Zwangsarbeiter für BMW gearbeitet haben; auch nicht, dass eines der wichtigsten Autos, der 328, eine Auftragsarbeit der Nationalsozialisten war.

Rodepeter nimmt die Abkürzung über das Treppenhaus und ist dann dort, wo der Rund-

Im BMW Museum spürt man das Presswerk – den Herzschlag des Unternehmens

gang für die Besucher beginnt. Ein Flugzeugmotor ist ausgestellt und die R32. Damit begann 1923 die Erfolgsgeschichte von BMW Motorrad. Vor ein paar Jahren hat ein Australier bei einer Auktion im BMW Museum eine R32 ersteigert. Für 100.000 Euro die bis dahin teuerste der Welt. Er hatte sein Leben lang davon geträumt und darauf gespart. Jetzt fährt er sie durch das australische Outback. „Dafür

wurden die Fahrzeuge ja gemacht“, sagt Dr. Rodepeter. „Um gefahren und gesehen zu werden.“ Deshalb sind auch viele der Old- und Youngtimer aus dem Museum bei Rallyes im Einsatz.

Der Museumschef hält kurz inne. Der Boden unter seinen Füßen vibriert. Denn gleich nebenan ist das Presswerk. Immer, wenn ein Unterboden für einen neuen BMW fertig wird, ist das im Museum zu spüren. „Unser Herzschlag“, sagt Rodepeter. Hier, im Münchner Norden, direkt neben dem BMW-Werk hat 1916 alles angefangen. Und wenn es nach Ralf Rodepeter geht, wird hier wohl noch lange

Geschichte gemacht. „Das Museum ist zukunftsfähig“, sagt er. „Das passt jetzt erstmal 20, 30 Jahre, bis man sich wieder neue Gedanken machen muss.“ Gedanken macht sich allerdings der 12-jährige Z8-Fan: „Wurde das Auto im Film nicht zersägt?“, fragt er seinen Vater. Diese Frage stellen sich viele Bond-Fans. Aber im Film wurde nur ein Plastikmodell zweigeteilt. Weil nur 5.700 Stück gebaut wurden? „Nein“, sagt Rodepeter. „Das Original war einfach zu stabil.“ ■

ELEGANT OBEN OHNE // Vom 21. Oktober 2011 bis 30. September 2012 gibt es im BMW Museum die Sonderausstellung „Die großen BMW Coupés und Cabrios“. In der „Museumsschüssel“ werden 14 Fahrzeuge gezeigt, die zwischen 1937 und 2011 gebaut wurden. Unter anderem der Barockengel als Cabriolet, ein 327 Sportcabriolet, das 503 Cabrio und der BMW 6er.

Öffnungszeiten // Dienstag bis Sonntag // 10 bis 18 Uhr // 12 Euro // www.bmw-museum.de

Fotos: BMW Group Archiv (1), BMW AG (6)