

JAHRESMAGAZIN 2016



Fahrzeugporträts: AC Ace Bristol | Alfa Romeo 6C 1750 Zagato | Alfa Romeo Alfasud Sprint | AMC Gremlin | BMW 328 | BMW M1 | Ferrari 365 GTC/4
Fiat 1500 6C | Fiat-Abarth 1000 TCR | Fiat-Abarth 595 esseesse | Jensen FF | Mercedes-Benz 190 Ponton | Opel GT | Panhard CD | Porsche 911 T
Renault 16 | Suzuki LJ 80 | Trabant 601 | Venturi 260 Cup | VW-Porsche 914/6 Tapiro | ...und viele weitere

Auktions- und Veranstaltungsrückblick 2015 sowie Kalender 2016

In Zusammenarbeit mit  SwissClassics

Schweiz CHF 12.80
Deutschland EUR 9.90
AT/BE/LUX EUR 10.90



BMW M1

Der bayrische Supersportwagen und dessen eigene Rennserie

Der M1 war das erste Wettbewerbsauto der Motorsport GmbH ohne Serienvorlage. Während die Technik bei BMW entstand, sollte Lamborghini die Karosserie und die Bodengruppe liefern. Auf Grund der wirtschaftlichen Probleme bei Lamborghini kam es jedoch zu erheblichen Verzögerungen. Letztendlich musste eine neue Fertigungskette gefunden werden und die Produktion des BMW M1 wurde zum Puzzlespiel: Der Gitterrohrrahmen entstand bei Marchesi, die glasfaserverstärkte Kunststoffkarosserie bei T.I.R., beide in Modena ansässig. Giorgio Giugiaros Firma ItalDesign baute beides zusammen und sorgte für die Innenausstattung. Das Auto kam daraufhin nach Stuttgart, wo Bauer die gesamte BMW-Mechanik und das von ZF gelieferte Getriebe montierte. Der ursprüngliche Zeitplan konnte mit diesen Änderungen natürlich nicht eingehalten werden und auch die Homologation für Rennsporteinsätze in der Gruppe 4 und 5 verzögerte sich.





Procar Deutschland, Hockenheim 1979, Regazzoni vor vollen Tribünen im Motodrom.

Text: Daniel Reinhard
Bilder: Daniel Reinhard

Um den BMW M1 für den Motorsport im Sinne der FIA Gruppe 4 homologieren zu können, mussten mindestens 400 Exemplare gebaut werden. Der strassentaugliche M1 musste mit Sportwagen wie dem Ferrari 512 BB oder dem Lamborghini Countach konkurrieren können, gleichzeitig wollte man aber auch in der Serie so nahe wie möglich an der Gruppe-4-Version bleiben.

1978 beschrieb die Automobil Revue die notwendigen Anpassungen wie folgt: «Abgesehen von einer komfortableren Anlenkung der beweglichen Teile, sowie einer entsprechend „zivileren“ Feder-/Dämpferabstimmung entspricht das Fahrwerk der Serienausführung jenem der M1-Version Gruppe 4, welche jedoch um eine mit 70 Prozent höheren Motorleistung von 470 PS aufwartet. Hinsichtlich Fahreigenschaften dürfte somit der serienmässige BMW M1 allerhöchsten Anforderungen genügen.»

Die Gruppe-4 Procar-Version hatte es in sich! Der auf 3500 cm³ (94 x 84 mm) vergrösserte Sechszylinder mit einer Leistung von 345 kW (470 PS) bei 9000 U/min (Serie 277 PS bei 6000 U/min) und einem Drehmoment von 390 Nm bei 7000 U/min beschleunigte die Rennsportversion innerhalb von 4,5 Sekunden aus dem Stillstand auf 100 km/h und verlieh ihr eine Spitze von über 300 km/h. Das Procar-Mittelmotorcoupé unterschied sich von der M1 Serienausführung zudem durch Kühlerelemente für das Motor-, Getriebe- und Differentialöl, Aluminiumradnaben mit Zentralverschluss, einstellbare Stabilisatoren, Faustsattel-Scheibenbremsen, eine während der Fahrt verstellbare Bremskraftverteilung und eine noch direktere Zahnstangenlenkung. Dicke Räder steigerten die Fahrzeugbreite auf 192,5 cm, das Leergewicht lag bei 1020 kg (Serie 1300 kg).

Grosse Nachfrage nach der Serienvariante

Die Strassenvariante der Mittelmotor-Flunder – der M1 war gerade mal 1,14 Meter hoch – war das erste Auto von BMW mit der Bezeichnung „M“ auf dem Markt.

Für exakt 100'000 Mark (CHF 105'000) wurde der Wagen für den Strasseneinsatz angeboten, aber trotz des hohen Preises überstieg die Nachfrage bei weitem das Angebot. Als nach einem Jahr 130 Fahrzeuge fertiggestellt waren, lagen immer noch mehr als 300 feste Bestellungen vor.

Schliesslich war der M1 auf Anhieb der schnellste deutsche Strassensportwagen, wie die Fachpresse freudig verkündete: 264,7 km/h lief der M1 in einem Test von 1979. „Erst bei 213 km/h ist es beispielsweise nötig, vom vierten in den fünften Gang zu schalten, und anschliessend geht es zügig weiter bis zur Höchstgeschwindigkeit,“ so einer der Journalisten damals.

M1 im Härtestest

Getestet wurde natürlich auch vom Werk und da lief nicht immer alles rund. Einer der Testfahrer war damals Marc Surer und der hatte dabei Erlebnisse mit dem M1, an die er sich bis heute erinnert: „Manfred Winkelhock, ein Testfahrer von Lamborghini und ich werden 1977 zu einem Dauertest am Nürburgring aufgegeben. Ich fahre bis zur „Fuchsröhre“, dann bricht eine Achse! Das Auto spielt Pingpong zwischen den Leitplanken und bleibt als übel ramponiertes,



Procar Frankreich Dijon 1979, Einfahrt Bretelle-Kurve, Regazzoni vor Surer.



Für die Rennstrecke optimiert: Tiefer Frontspoiler, Verbreiterungen, grosse Räder an Zentralnaben.



Das Cockpit der Procar-Version erinnert nur noch beschränkt an den Serien-M1.

jedoch reparables Fahrzeug liegen. Ein Jahr später (1978) sitze ich wieder in einem M1 am Nürburgring, diesmal jedoch in einem nach Gruppe-4-Reglement aufgebauten Renner. Dieter Stappert von BMW erinnert mich eindringlich an die Aufgabenstellung: Ich solle es in der ersten Runde gemütlich nehmen, dann für einen Check an die Box kommen und anschliessend beginnen, schneller zu fahren. Ich rolle wie befohlen gemächlich um den Ring. Ausgangs „Pflanzgarten“ hebt das Auto leicht ab, keine dramatische Situation. Als ich lande, habe ich nur noch drei Räder. Wieder spiele ich Billard zwischen den Leitplanken. Als Stappert eintrifft, packt er mich energisch am Arm, zieht mich ein paar Meter zur Seite und staucht mich lautstark zusammen. Später stellt sich heraus, dass bei der Entlastung der Aufhängung ein Unibal-Gelenk aus seiner Führung gesprungen ist: Ich war also unschuldig.

Im Spätsommer 1978 prüfen wir den M1 auf seine Strassentauglichkeit. Wir haben eine Teststrecke von rund 500 km im Raum München ausgetüftelt, die bis nach Nürnberg hochführt und jede Art von Verkehr umfasst: Stadt, Land und Autobahn. Stuck, Höttinger und ich drehen jeweils zwei solcher Runden pro Tag. Eines Tages steckt in meinem Auto ein Versuchsmotor aus der Küche von Paul Rosche. Wir wollen unbedingt herausfinden, wie stark das BMW-Triebwerk sein muss, um den Porsche 911 Turbo - unseren grossen Prestigegegner - hinter uns zu lassen. Neben mir sitzt Ing. Herzog mit seinen Messgeräten und als wir so über die Autobahn rauschen, zeigt der Fahrtenschreiber mehr als 270 km/h an. Rosches Motor ist ein Hammer. Wir brauchen aber eine Referenzmessung auf dem Weg zurück. «Das Auto fühlt sich irgendwie komisch an», sage ich noch zu Herzog. Ich überhole eben einen Lastwagen, als ich an der Hinterachse einen

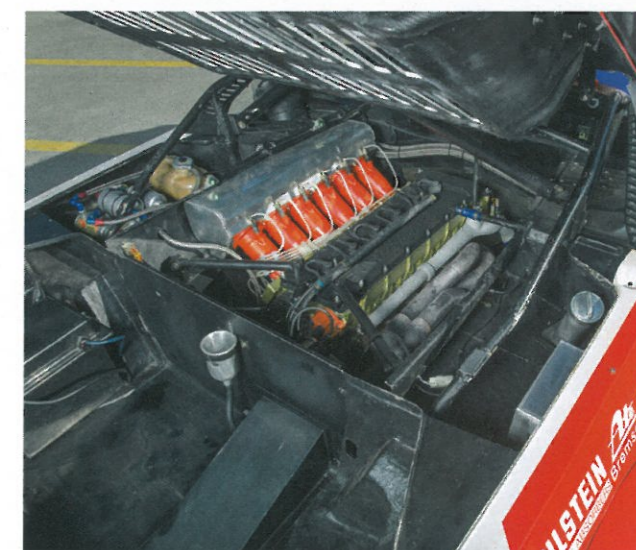


Schlag spüre, schon kreiselt das Auto dreimal um die eigene Achse und nach rund 300 Metern kommen wir auf dem Pannestreifen zu stehen, ohne auch nur irgendwo angeschlagen zu haben. Wir springen aus dem Wagen, schauen in unsere weissen Gesichter und Herzog meint: «Mensch Marc, jetzt haben wir aber Urlaub verdient!». (Auszug aus dem Buch von Marc Surer). Marc Surer gewann im M1 übrigens dann auch prompt die Gruppe-4-Wertung beim Auftaktrennen zur deutschen Rennsportmeisterschaft am 29. April 1979 - vor allen Porsche.

Procar-Serie als Notlösung

Durch die Verzögerung beim Serienbau und die entsprechende Verspätung beim Bau der nachweisbaren 400 Exemplare war der M1 vorerst nur bedingt in FIA-Wettbewerben einsetzbar.

Deshalb hob der Chef der Motorsport GmbH Jochen Neerpasch gemeinsam mit Bernie Ecclestone und Max Mosley die Procar-Serie aus der Taufe. Sie wurde als Auftaktrennen vor den meisten europäischen Formel-1-Grand Prix der Saison 1979/80 ausgetragen. Gefahren wurde mit der Gruppe-4-Version des BMW M1. Jeweils 20 Fahrzeuge sollten anlässlich von acht ausgesuchten Formel-1-Grand-Prix in einem Rahmenrennen an den Start gehen. Die ersten fünf Startplätze gingen an Formel-1-Fahrer, der Rest an "Privatfahrer". Der Saison-Sieger erhielt einen BMW M1. Auch das Formel-1-Team, das den bestplatzierten Grand-Prix-Piloten im Team hatte, wurde mit einem M1 geehrt. Es gab weitere Sach- und Geldpreise und die Privatfahrer erhielten 50 USD pro Runde, die sie vor einem Grand-Prix-Fahrer absolvierten.



Die Procar-Version des M1-Sechszylinders leistet rund 470 PS.



Ein Charakterkopf: der Tessiner Clay Regazzoni.

Jedes Rennen war auf einen Drittel der Grand-Prix-Distanz ausgelegt. Pro Kilometer gab es also einiges zu gewinnen. Für Motivation war also gesorgt, bei den Privatiers genauso wie bei den Profis.

1979 hatte Rennsport-As Niki Lauda, damals schon zweimaliger Formel-1-Weltmeister, im Procar-M1 seinen grossen Auftritt: In acht Rennen der M1 ProCar-Serie errang er drei Siege und einen zweiten Platz. Clay Regazzoni wurde 1979 Gesamt-Dritter mit 61 Punkten hinter Niki Lauda und Hans-Joachim Stuck.

Im zweiten Jahr schwang Nelson Piquet obenauf, Zweiter wurde Alan Jones, Dritter als bester Privatfahrer Hans-Joachim Stuck.

Der Regazzoni-M1

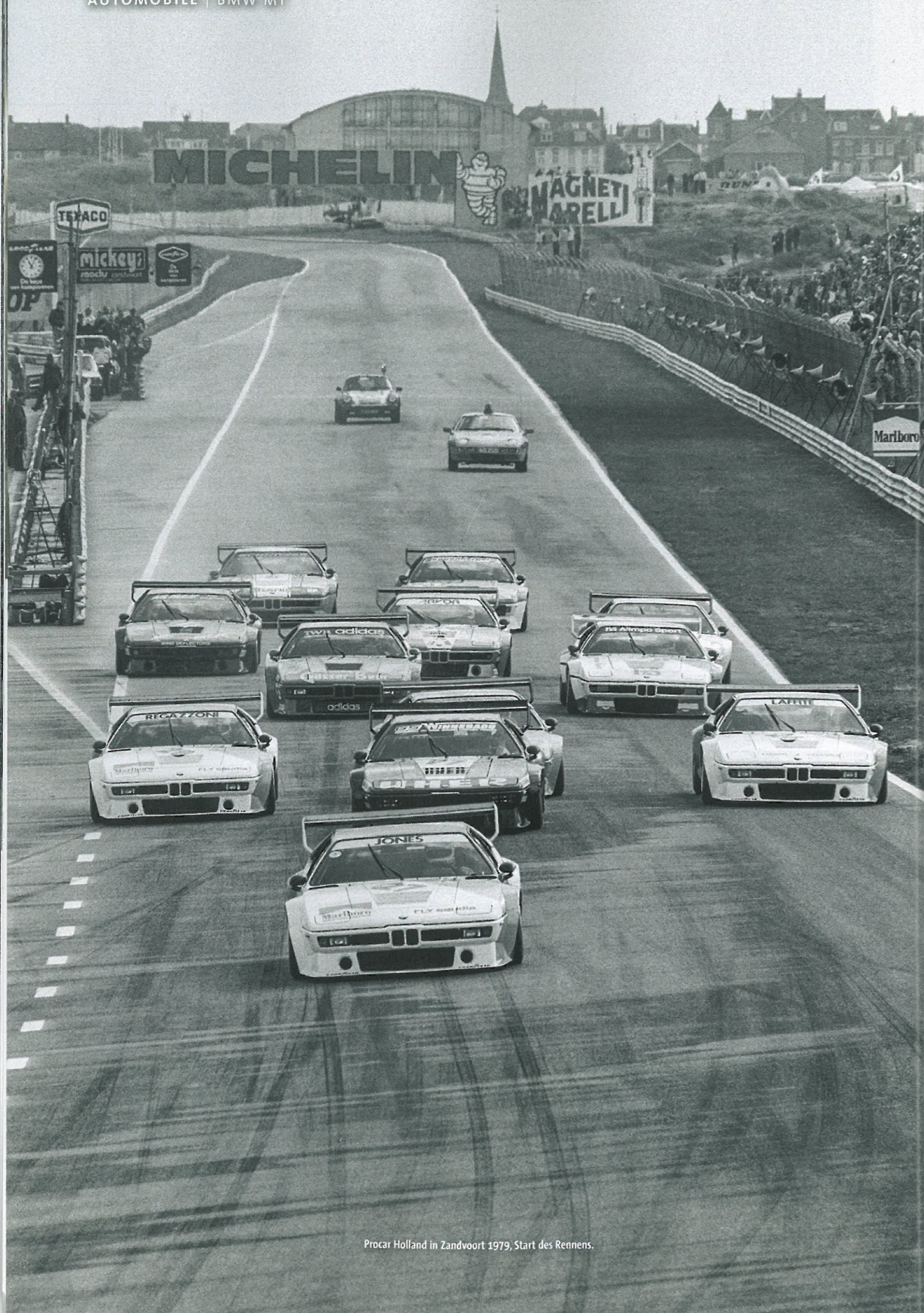
Alle Procar-M1 für die Formel-1-Fahrer entstanden bei der BMW Motorsport GmbH in München, während für die privaten Teams auch Osella in Italien und Project Four in England Fahrzeuge aufbauten. In der Summe entstanden so rund vier Dutzend Rennwagen. Einer wurde in der ersten Procar-Saison von Clay Regazzoni gefahren.

Im zweiten Jahr fuhr Reutemann den Regazzoni-M1 und wurde damit Gesamtfünfter der Procar-Serie.

1981 wurde der M1 von Toine Hezemans an Mr. Mardikian in die USA verkauft. Das Auto gelangte zum Dallas Motorsport Racing Team, wurde aber nie in Rennen eingesetzt. 1986 kam der Rennwagen aus den USA zurück nach Europa, genauer in die Schweiz. Der neue Besitzer hiess Franco Sbarro und er nutzte das Auto über 18 Jahre lang als Privatwagen. Schliesslich konnte Michael Hinderer den Gruppe-4-Rennwagen übernehmen. Seither wird der M1 gehegt, gepflegt, aber auch rennmässig gefahren. Wenn Hinderer nicht selber am Lenkrad sitzt, lässt er gerne auch Prinz Leopold von Bayern ans Steuer. Dieser fuhr 1979/1980 nicht in der ProCar-Serie. Er machte seine ersten M1-Erfahrungen 1981 mit dem Gruppe-4-M1 „München Spatenbräu“ in Le Mans. Zusammen mit Christian Danner und Peter Oberndorfer startete er damals zum 24 Stunden Rennen. Die drei kamen aber nur 49 Runden weit.



Oben: Regazzoni-M1 in der Nacht unterwegs anlässlich der Le Mans Classic 2014
Unten: Procar Italien Monza 1979, Regazzoni strandet in der Variante Ascari.



Procar Holland in Zandvoort 1979, Start des Rennens.



Einsatz im historischen Rennsport

Als "Poldi" vor einigen Jahren gefragt wurde, ob er mit Hinderer im Regazzoni-Auto bei der Le Mans Classic fahren wollte, fühlte er sich geehrt. Denn er hatte Clay Regazzoni noch persönlich gekannt, ihn sehr geschätzt und auch das Auto hatte es ihm angetan. Bereits dreimal starteten seither Poldi und Hinderer in Le Mans, als bestes Ergebnis schaute ein 2. Platz heraus. Und noch immer schätzt der Bayer den M1. Poldi erzählt: „Erstens ist seine Form noch heute wunderschön, ohne viele Schnörkel ist er einfach und klar in seiner Linienführung. Man hat das Gefühl, dass dieses Auto nie älter wird. Zweitens ist der Sound des Reihen-Sechszylinders schlichtweg genial. Wegen der infernalischen Lautstärke empfehlen sich allerdings Ohrstöpsel, will man den Tinnitus nicht weiter fördern. Den optimal vorbereiteten Regazzoni-Wagen zu fahren, ist ein besonderer Leckerbissen, da diese Autos auch heute noch extrem gut gehen und eine Geschwindigkeit von 300 km/h auf der Hunaudières noch immer problemlos erreichen können. Der Grenzbereich des Mittelmotorsportwagens ist allerdings sehr, sehr schmal. Er haftet lang, aber wenn man es zu doll treibt, ist ein Dreher kaum noch vermeidbar.“

Auch Marc Surer erinnert sich noch immer begeistert an die Procar-Serie. „Die damaligen F1-Piloten hatten viel Freude an den Rennen mit identischen Autos. Sie fahren nicht aus Zwang, sondern steigerten sich geradezu hinein, genauso wie beim nur Stunden später gestarteten Grand Prix.“



Prinz Leopold von Bayern im ehemaligen Regazzoni-Procar-BMW M1, bereit zum Start an der Le Mans Classic 2014.



Procar Belgien 1979, Start der Procar-Serie anlässlich des ersten europäischen F1 GP in Zolder.

Poldi ergänzt: „Regazzoni fuhr, wie er mir erzählte, den M1 sehr gerne.“ Clay Regazzoni kämpfte zu jener Zeit mit Alain Jones im damals aufstrebenden Saudia Williams-Ford Team um Punkte in der F1-Weltmeisterschaft. Heute wäre ein ähnliches Engagement wie jenes von BMW mit der Procar-Serie undenkbar, damals verweigerten nur die Ferrari- und Renault-Teams die Teilnahme.


Nur zwei Jahre

Nach der Bekanntgabe von BMW im April 1980, als Motorenlieferant in die Formel 1 einzusteigen, wurden in München die Mittel zur Weiterentwicklung des M1 gestrichen. Die 400 Exemplare, die für die Homologation benötigt wurden, waren produziert und der Wagen entsprechend zu FIA-Meisterschaften zugelassen.

BMW aber beschloss, die Procar Serie 1981 nicht weiter fortzusetzen. Es blieb bei der zwar guten, aber wohl auch sehr teuren zweijährigen Promotion des bayrischen Supersportwagens.

Vergleich der technischen Daten: BMW M1

Modell	M1 (Strasse)	M1 Gruppe 4 (Procar)
Hubraum	3453	3500
HubxBohrung mm	93.4x84	94x84
Leistung PS	277	470
bei U/min	6500	9000
max. Drehmoment Nm	330	390
bei U/min	5000	7000
Länge mm	4360	
Breite mm	1825	1920
Höhe mm	1140	
Leergewicht kg	1300	1020
0-100 km/h (Werk) in s	5,6	4,5
Höchstgeschw. (Werk) km/h	262	310
Verkaufspreis DM (ungef.)	100'000	150'000

 Mehr zum M1 und über BMW lesen Sie online: bmw.zwischengas.com



Wieso ein Jahr bis zum nächsten Jahresmagazin warten, wenn es täglich Neues auf zwischengas.com gibt?



Fahrzeug-Portraits, detailliert mit Bild & Ton



Über 300'000 Zeitschriften- und Katalogseiten



Über 500'000 Fotos von damals und heute



Technische Daten von über 30'000 Fahrzeugen



Aktuelle Marktpreise & Auktionsberichte



Marktplatz mit Fahrzeug- und Teile-Inserate

