



Es gibt nicht mehr viele M1 Procars weltweit und noch weitaus weniger dieser Fahrzeuge werden regelmäßig auf der Strecke eingesetzt.

Wir trafen ein spezielles Fahrzeug und seinen nicht weniger speziellen Besitzer.

Though the M1 Procar series may have been short lived, the M1 Procars themselves made quite an impression on motorsport fans across the world and while there may not be many left, the M1 Procar has not lost any of its visual drama or sense of presence and specialness and remains as thrilling a car to be in the presence of today as it undoubtedly would have been back in the late '70s and early '80s. The chances of being able to spend some time with a Procar are slim these days but a few individuals who are lucky enough to own these magnificent machines have taken it upon themselves to introduce a whole new generation to the thrill and drama of the Procar,

whilst ensuring that they are not forgotten by those that were lucky enough to remember them from the first time round.

Franz Ostermaier is one such man and rarely have I met anyone with such an overwhelming passion for a car, a passion that is palpable from the moment you meet him and the M1 is mentioned. It's actually quite emotional watching and listening to this man speak about his Procar and I can think of no one more deserving of the ownership of such a magnificent car than Franz.

Six years ago Franz was competing in the Formula 2 series in Germany and was looking for a Procar that he would be able to race with and that's when he

found this car. "It belonged to a private owner and when I saw the body in white in his garage I felt an explosion of feeling and emotion," he tells me with visible passion. "But I did not think I would buy it. It was in bad condition, it was missing its original parts and it was just a rolling chassis. After this car had finished racing, lots of people had tried to make something out of it but they didn't have the money or emotion. However, I decided to buy it and rescue it. I saw beauty in the car beneath the shell. I started carrying out a full restoration in 2009 and it was a lot of work. The parts were a real problem as you can't get them from BMW."

Fortunately help was at hand. "I have a friend with



Obwohl die M1 Procar Serie nur ein kurzes Leben genoss, haben die M1 Procars jedoch einen gehörigen Eindruck auf Motorsport Fans in der ganzen Welt gemacht und da auch nicht viele Fahrzeuge überlebt haben, hat das M1 Procar nichts von seinem dramatischen, optischen Auftritt, der Besonderheit seiner Präsenz verloren und ist nach wie vor am heutigen Tage genauso ein aufregendes Auto, wie es zweifelsohne in den späten '70ern und frühen '80ern gewesen ist.

Die Wahrscheinlichkeit heutzutage, einige Zeit mit einem Procar verbringen zu können, ist gering, aber einige Individualisten, welche das Glück haben, eines dieser wundervollen Fahrzeuge zu besitzen, haben es sich (glücklicherweise) zur Aufgabe gemacht, das Aufregende und das Dramatische eines Procars, sowohl einer ganz neuen Generation zugänglich zu machen als auch gleichzeitig sicherstellen, dass diese Fahrzeuge in Erinnerung derer verbleiben, die das Glück hatten, sie von Beginn an fahren zu sehen.

Franz Ostermaier ist einer dieser Männer und selten habe ich jemanden mit einer solchen überwältigenden Leidenschaft für ein Auto getroffen, eine Leidenschaft, welche fast tastbar wird, von dem Moment des Treffens an und wenn die Sprache auf den M1 kommt.

Es ist tatsächlich mitreißend, ihn zu beobachten und ihm beim Reden über sein Procar zu lauschen und ich kann mir niemanden vorstellen, der es mehr verdiente, ein solch wunderbares Fahrzeug zu besitzen, als Franz.

Sechs Jahre zuvor war Franz aktiv in der deutschen Formel 2 Serie und hielt bereits damals Ausschau nach einem Procar, mit dem er Rennen bestreiten könnte und fand zu der Zeit auch genau dieses Fahrzeug. "Es gehörte einem Privatmann und als ich die weiß lackierte Karosserie in seiner Garage sah, empfand ich eine wahre Explosion meiner Gefühle," erzählt mir Franz mit erkennbarer Leidenschaft. "Aber ich zweifelte, ob ich es kaufen sollte. Es war in schlechtem Zustand, Originalteile fehlten und es war nur ein 'rolling chassis'. Als dieses Auto aus dem Rennbetrieb herausgenommen wurde, haben einige Menschen versucht, wieder etwas daraus zu machen, aber es fehlte wohl an Mitteln oder an der notwendigen Hingabe. Schließlich entschloss ich mich doch es zu kaufen und zu retten. Ich erkannte die Schönheit des Fahrzeug unter der geschundenen Schale. Ich begann mit einer vollständigen Restaurierung im Jahr 2009 und es war ein Haufen Arbeit. Die Teile waren ein ernsthaftes Problem, da man sie nicht mehr bei BMW beziehen konnte."

Glücklicherweise war Hilfe zur Stelle.



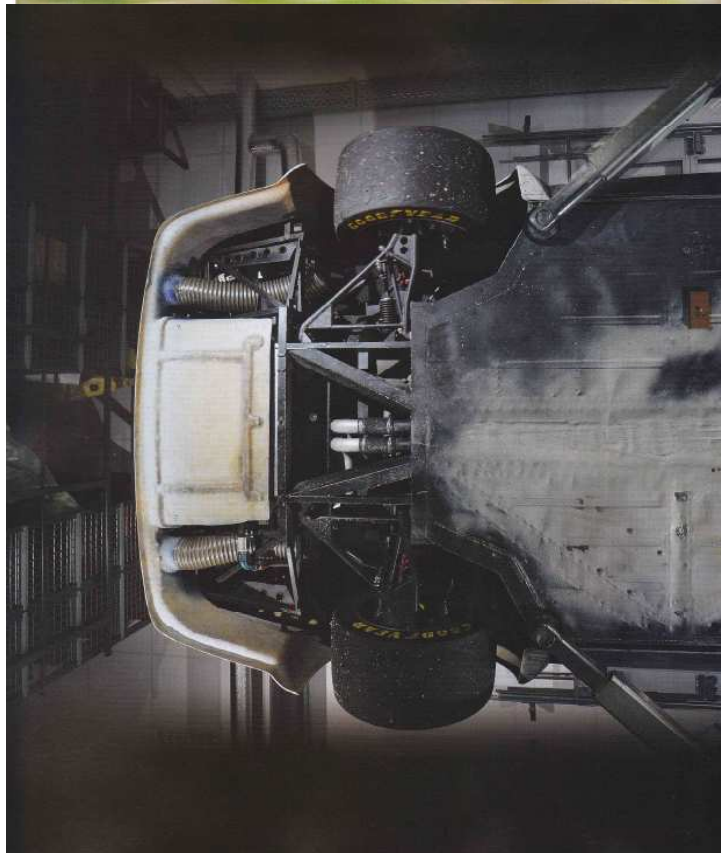
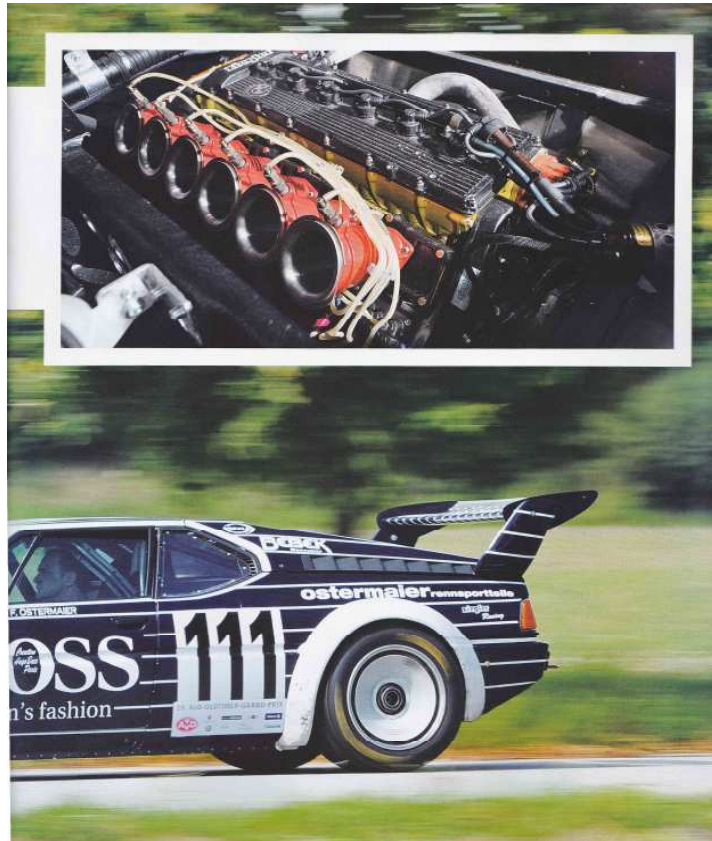
Ich habe einen Freund, der ein originales Procar besitzt und dieses habe ich von ihm geliehen, alles was ich an Teilen brauchte abgebaut und da ich eine Maschinenbau-Firma besitze, versetzte mich in die Lage die Teile nachzufertigen. Tatsächlich waren die von mir angefertigten Teile letztendlich besser als die originalen!

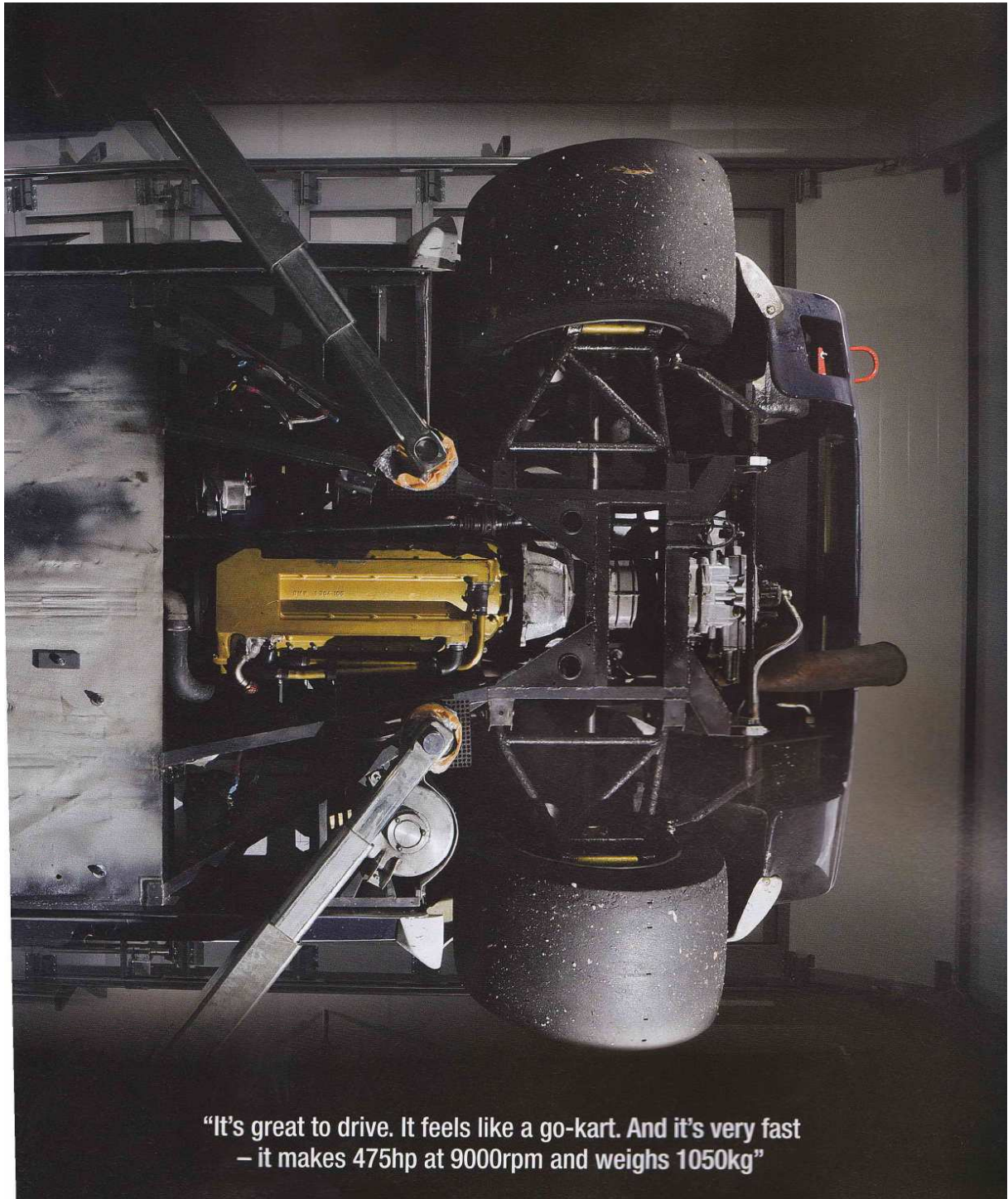
"Ich wollte das Auto beim OGP 2009 einsetzen; so arbeitet ich Tag und Nacht und es wurde tatsächlich in der letzten Minute fertig - Ich kam am Nürburgring mit noch schmutzigen Händen an!" erzählt Franz mit einem Lächeln. "Dies war das erste Mal, dass ich es in die Startaufstellung fuhr, aber ich erwartete nicht, dass ich wettbewerbsfähig wäre, für mich war dieses erste Rennen als Training gedacht. Ich hatte einige Probleme mit der Fahrwerks-Abstimmung und dem Getriebe, aber insgesamt war das Auto in Ordnung. Als ich dann die richtige Abstimmung gefunden habe und es gut lief, war es richtig gut - 2010 beendete ich den GP als dritter und dieses Jahr wurde ich zweiter." Also haben Sie vor nächstes Jahr erster zu werden? "Mal sehen, aber ich bin kein Rennfahrer," sagt Franz mit bescheidenem Lächeln.

Ich frage Franz, ob ihm die Rennhistorie dieses Procars in der damaligen Rennperiode bekannt sei, aber bedauerlicherweise ist sie verschollen. "Die Autos verunfallten und wurden wieder mit Teilen aus anderen Fahrzeugen wieder aufgebaut und so ist es unmöglich nachzuvollziehen, welches Auto mit welchen Nummern von wem gefahren wurde. Aber ich kenne die gesamte Rennhistorie des Fahrzeugs nach Ende der Procar Serie. Ich besitze alle Original-Dokumente und einer meiner Freunde hat alle historischen Daten und Details der Renngeschichte des Fahrzeugs gesammelt. Dank der dazugehörigen Aufnahmen fand ich heraus, dass es die Boss Lackierung hatte und es gelang mir, diese Graphiken wieder herzustellen. Ich ermittelte ebenfalls die originale Rennnummer. Das Fahrzeug entstand aus einem verunfallten Procar, in dem man einen neuen Rahmen verwendete und es 1981 von Obermaier Racing für die DRM Serie aufbaute. Es wurde bis 1986 eingesetzt und danach lieblos entsorgt bevor ich es gefunden habe," erzählt Franz.

Von 1982 bis 1986 wurde das Auto intensiv in Rennen eingesetzt, hauptsächlich von Obermaier Racing und mit Jürgen Lässig am Steuer, unter anderem in Hockenheim, dem Nürburgring und am Salzburgring; 1983 wurde es von Prinz Leopold von Bayern gesteuert für die Vogelsang Automobil GmbH und trug bereits die bekannte Boss Lackierung, welche es bis an das Ende seiner Rennkarriere behalten sollte.

Ich bin sehr neugierig zu erfahren, wie sich das Fahrzeug aktuell fahren lässt, in der Annahme, dass sich ein 30 Jahre alter Rennwagen nur mit Mühe und unter Einsatz großer Kraft über die Rennstrecke treiben ließe, aber es stellt sich heraus, dass ich falsch liege. "Es lässt sich toll fahren," lächelt Franz. "Es fühlt sich an, wie ein Go-Kart, und es ist sehr schnell - es liegen 475PS bei 9000U/min an und es wiegt nur 1050kg.





"Es lässt sich toll fahren. Es fühlt sich an, wie ein Go-Kart. Und es ist sehr schnell - es liegen 475PS bei 9000U/min an und es wiegt nur 1050kg"



Das einzige Problem ist, dass bei 9000U/min die Kurbelwelle zu brechen droht, es ist der einzige Schwachpunkt der Maschine." Benötigt der Motor viel Wartungsaufwand nach dem Rennen? "Nein," kommt die überraschende Antwort, oder auch nicht überraschend, berücksichtigt man, dass es sich um einen BMW handelt. "Ich wechsle lediglich das Öl und inspiziere die Kurbelwelle nach jedem Rennen."

So ein klassisches Rennauto zu betreiben ist jedoch nicht ganz einfach, auch angesichts der Tatsache, dass Franz in der glücklichen Lage ist, einige Ersatzteile selbst herstellen zu können. "Der Motorblock und andere Motorteile sind ein Problem, da sie aus Magnesium gefertigt und nicht aufzutreiben sind. Das Getriebe stammt von ZF und es gibt einen Spezialisten in Amerika, der sie fertigt - er hat es für den Ford GT40 angefertigt und hält die Rechte. Er fertigt für Kunden weltweit; In vielen Fahrzeugen findet es Verwendung auch in Maseratis und De Tomasos. Das Getriebe startete sein Dasein in einem Hanomag Transporter und wurde dann auch in Schneeräumfahrzeugen eingebaut, bevor es für Rennfahrzeuge verwendet wurde, obwohl es eigentlich zu schwer ist, aber es funktioniert gut."

Was am meisten beeindruckt, ist jedoch die Tatsache, dass Franz keine Angst hat, mit seinem M1 Rennen zu fahren und es der Welt zu präsentieren und das ist sehr wichtig für Franz. "Die meisten dieser Fahrzeuge stehen im Museum," sagt er, "aber ich meine, es ist wichtig, dass Leute das Auto in Aktion erleben können. Mir gefällt es, dass die Leute das Auto in der Startaufstellung sehen können und den Sound, der wie eine Droge ist hören und das alles macht mir dann noch mehr Vergnügen. Es ist eine sehr emotionale Erfahrung, dieses Auto zu besitzen, es ist sehr persönlich," erklärt er mit einer unglaublichen innewohnenden Leidenschaft. "Und ich mag es sehr, wenn die Leute das Auto sehen. Als ich beim OGP mit anderen M1 im Rennen war, fühlte ich mich in die Zeit von Stuck und Piquet zurückversetzt, gemeinsam mit ihnen auf der Strecke. Es ist wie eine Zeitmaschine," lächelt er. Ich frage mich, wie es sein muss, wenn man sich mit so einem Auto gemeinsam mit gleichwertigen auf der Strecke befindet und Franz versucht sein Bestes, mir dieses Gefühl nahe zu bringen: "Mein Herz pocht vor dem Rennen. Dann schaltet die Ampel auf grün und ich entspanne mich. Draußen herrscht großer Lärm, aber im Auto und mit dem Helm auf, hört man es nicht, man fühlt nur die Vibrationen des Motors." Es war ein ganz schön langer Weg für Franz, ein Projekt, das nicht weniger erforderte, als absolute Leidenschaft und Hingabe, um es zu vollenden.



“My cars have a heart,
and I put everything
into a project”

required nothing but absolute passion and dedication to complete. “It took more time to find the parts I needed than the actual restoration,” he tells me. “Buying the car I didn’t know anything and I spent three years researching what I needed because I had to know the right parts. The restoration time to go from a frame to a new body took half a year, but I was working day and night to finish the car in time for my deadline. My cars have a heart, and I put everything into a project.”

And currently Franz is putting everything into something very special that is taking shape inside his workshop: “This project is finished; now my next project needs my passion, and I have the greatest passion in BMW race cars.” ●



"Es benötigte mehr Zeit, die Teile die ich brauchte aufzutreiben, als für die Restaurierung selbst," sagt er mir. "Als ich das Auto erwarb, wusste ich gar nichts und ich verbrachte drei Jahre mit Recherchen um zu ermitteln, welches die richtigen Teile waren, die ich brauchte. Die Restaurierung vom Rahmen weg bis zum Auto betrug ein halbes Jahr, aber ich arbeitete auch Tag und Nacht, um es für mich Termin gerecht fertig zu stellen. Meine Autos haben ein Herz und ich investiere alles in ein Projekt." Und zur Zeit investiert Franz alles in etwas besonderes, das in seiner Werkstatt Gestalt annimmt: "Das Projekt ist abgeschlossen; jetzt erfordert mein nächstes Projekt meine Leidenschaft und meine größte Leidenschaft sind BMW Rennwagen."