



Teil 2: In der Fortsetzung seiner TRACKDAY-Artikelserie über historische Rennwagen im „Jägermeister“-Look berichtet Marco Werner exklusiv für CURBS von seinen Fahrten mit einem BMW 320 Gruppe 5 und einem BMW 3.0 CSL.



Project Orange

Nachdem ich an diesem sonnigen Herbsttag in Oschersleben gerade einmal so als Auftakt den March Formel 1 fahren durfte - welch ein Warm Up, einen Formel 1 bewegen zu dürfen -, kommt für mich ein weiteres Highlight, historische Rennwagen fahren zu können. Ich darf den Jägermeister-BMW 320 Gruppe 5 fahren. Die Gruppe 5-Autos waren ein Teil meiner Jugend

und sind tief im Gedächtnis mit der Nordschleife verankert. Oft bekniete ich meinen Vater, doch zum Sprunghügel zu fahren. Es war ein ganz spezielles Flair dort. Ich stand mit Vorliebe am „großen Sprunghügel“, Nordschleife-Kennern besser als „Pflanzgarten Zwei“ bekannt. Man hörte die Meute schon eine Zeit lang vorher, wie sie durch die Eifel den langen Anstieg durchs „Kesselchen“ hoch zur „Hohen Acht“ heulte. Dann wurde der Sound von den Wäldern der Eifel kurz verschluckt, bevor die Wagen mit infernalischem Geschrei den Sprung-

hügel hinunter sprangen. Legendär ist hier das Foto des Jägermeister-BMW, auf dem Harald Grohs hoch in der Luft zu sehen ist. Dieses Bild ist Kult!

Ich setze den Helm nach einer kurzen Verschnaufpause von meinen Formel-1-Runden wieder auf und gehe zum BMW. Er läuft schon warm, und als ein Mechaniker einmal eben kurze Gasstöße gibt, habe ich genauso ein Kribbeln im Körper wie als Jugendlicher, bevor die Gruppe-5-Meute den Sprunghügel hinunter flog. Jetzt darf ich endlich so ein Auto fahren - damals ein

Jugendtraum, heute geht er in Erfüllung. Lange habe ich darauf gewartet. Ich habe das Auto geliebt, Tamiya-Bausätze gebastelt und so das Auto von Markus Höttinger und eben jenen Jägermeister-BMW 320 im Regal stehen gehabt. Damals habe ich auch mein Idol Ronnie Peterson mit dem HAT-BMW 320 Gruppe 5 ehrfürchtig beobachtet und bewundert. Hans-Joachim Stuck war einer der schnellsten BMW-Treter seiner Zeit im Jägermeister-320. Ihm folgte ich noch eben im Formel 1, als er den Porsche 956 bewegte. Heute ist ein Tag mit einer ganz beson-

deren Zeitreise, geht es mir durch den Kopf.

Jetzt entere ich das Cockpit des BMW 320. Eine fast normale Türöffnung macht es mir einfach, in dieses Auto zu kommen. Damals gab es zwar „Türstreben“ des Überrollkäfigs, aber das ist Lichtjahre von dem entfernt, wie man sich heute zum Beispiel in ein DTM-Auto zwingt. Der Begriff Überrollkäfig war damals gerade erst geboren und weit von den heutigen Sicherheitsstandards entfernt - also Platz satt. Trotzdem bestimmen die Rohre des „Käfigs“ das Bild im Cockpit, Armaturenbrett aus der Serie, Fehl-

anzeige. Ich schaue auf die Käfigrohre, und allerhand Technik ist zu sehen - großes Lenkrad, langer Schalthebel, aber renntypisch für einen BMW der weiße Kunststoffknauf, eben ein spartanisches Cockpit, in ein Blech gesetzte Armaturen. In der Mitte präsentiert sich ein fetter Drehzahlmesser umringt von Anzeigen für Öldruck und Temperatur, Wassertemperatur sowie Benzindruck. Die Sitzposition ist aber schon etwas zur Gewichtsverteilung nach hinten gerichtet, und eine lange Lenksäule geht optisch durchs Auto. Ich schnalle mich an – unmöglich, sich in engen modernen Cockpits allein anzuschließen, denke ich, aber hier geht das.

Dann geht es aus der Box heraus Richtung Strecke. In Turn 1 hinein muss ich ungewohnt viel lenken. Der erste Eindruck ist für mich erschreckend. Eben im Formel 1 noch fast auf dem Boden gesessen, komme ich mir jetzt vor wie ein Landwirt auf seinem Traktor - eine Sitzposition, die eher einem ganz normalen Pkw entspricht, hoch, sehr aufrecht sitzend, die Füße sehr weit unten. Das ist das komplette Gegenteil zu dem, was ich sonst gewohnt bin, eben kein Rennfeeling, erschreckend und enttäuschend zugleich. Aber die Autos dieser Zeit waren eben doch noch sehr nahe an der Serie. Eine normale Karosserie zeugt genauso davon wie die Sitzposition. Und auch der Lenkwinkel zeigt mir das auf. Ich bin im Verlauf der ersten halben Runde fassungslos und enttäuscht über mein eigentliches Traumauto. Es ist im ersten Moment so weit weg von einem Rennauto. Ich frage mich sofort, ob meine Helden von damals wohl ihren Spaß mit diesem Ding hatten? Aber dann gehe ich mehr auf Speed. Die Drehzahlen ziehe ich mehr Richtung Grenze. 9.000 Umdrehungen macht der Vierzylinder. Und jetzt schreit er mich wohl gerade beleidigt an, dass er doch ein richtiges Rennauto wäre. Seine Auspuffanlage endet unter der Fahrertür, aber ab 7.000 Umdrehungen habe ich das Gefühl, der Sound würde mir direkt unter den Helm geblasen. Mir fliegen die Ohren weg, und ich überlege, ob ich die Ohrstöpsel vergessen habe. Habe ich nicht... Es ist unglaublich, wie der BMW-Saugmotor, damals auch ziemlich baugleich in den Formel-2-Autos,



Es ist unglaublich, wie der BMW-Saugmotor seine Kraft nach draußen brüllt



Die Beschleunigung...



...reißt mich jetzt nicht gerade vom Hocker

seine Kraft nach draußen brüllt. Jetzt beginnt er Spaß zu machen. 300 PS bei 760 Kilogramm erfüllen ihren Zweck.

Die Beschleunigung reißt mich jetzt nicht gerade vom Hocker, aber ich muss auch

fair bleiben und darf mich nicht von den eben vergangenen Runden mit dem Formel 1 blenden lassen. Das Getriebe lässt sich trotz recht „schlabbrigen“ Schaltwegen gut schalten - kein Hakeln oder Gefahrlaufen

in die falsche Ebene zu kommen und sich zu verschalten. Also komme ich mit kurzen Schaltzeiten in den nächsten Gang. Beim Bremsen ist er ziemlich unruhig auf seinen 16 x 11 Zoll vorn und 16 x 12,5 hinten breiten Walzen unterwegs und sucht sich etwas zu selbstständig seinen Weg. Auch beim ersten Einlenken ist er etwas eigenwillig und nervös und mag eigentlich nicht so recht in die Kurve hinein. Hat man das Auto aber einmal in die Kurve gewuchtet und es sich auf seinen breiten Reifen niedergelassen, hat es einen recht hohen mechanischen Grip, ist aber dann recht schnell zickig am Limit mit der Hinterachse. Und man hat das Gefühl, ihn nicht unbedingt „verlieren“ zu wollen. Wenn der Grip einmal abreißt, habe ich alle Hände voll zu tun. Denn der hohe Lenkwinkel macht es in den Situationen nicht so einfach, schnell genug genügend Gegenlenkbewegungen auszurichten. Dafür sitze ich auch etwas zu weit weg, da der Sitz sich nicht verstellen lässt - also sauber an der Grenze operieren und nicht zu sehr darüber hinaus schießen. Er ist also schon eine Challenge, der BMW 320 Gruppe 5. Mein Respekt vor ihm und vor allem vor den damaligen Top-Piloten dieser Autos steigt. Auch wenn er lange ein sehr ausgewogenes Fahrverhalten im Kurvenverlauf zeigt, ist er an der Grenze nicht so einfach zu fahren. Hiermit über die Nordschleife fliegen? Und dann noch, à la Harald Grohs am Sprunghügel bei über 200 km/h einmal eben für den Fotografen über den Curb springen, damit das Auto höher abhebt? Meine Hochachtung, meine Herren. Deswegen seid Ihr auch heute noch meine richtigen Helden. Nach einigen Runden hat er mich überzeugt, doch ein richtiges Rennauto zu sein, und ich entschuldige mich für die Gedanken, dass er ein Traktor wäre. Mit seinen 300 PS, dem infernalischen Sound des Randler Motors macht er richtig Spaß und ist für jeden Rennfahrer eine Herausforderung. Und das ist es, was wir Rennfahrer suchen. Wie Niki Lauda sagen würde: „Ich ziehe mein Kapperl.“

Apropos Niki Lauda... Zurück in der Box wartet für mich schon das nächste Auto an diesem unglaublichen Trackday - ein 3,0 CSL BMW Coupé, ein ähnliches Auto,

wie es Niki Lauda 1973 fuhr. Ich lasse den BMW 320 in der Boxengasse ausrollen und gehe direkt in die Box, um das Coupé zu fahren. Jetzt kommt es mir beim Einsteigen wirklich so vor, als würde ich ein Serienauto entern. Die Sitze aus den 70er Jahren sind noch einen Tick gemütlicher, Lederlenkrad, klar. Dann erblicke ich ein ganz normales Armaturenbrett. Nur die Instrumente wie Drehzahlmesser, Temperatur- und Druckan-

zeigen, eingelassen in ein Alublech, geben mir etwas Rennfeeling. Die Türverkleidungen sind noch serienmäßig, der Rest ausgeräumt und auf Gewicht getrimmt. In der Mitte, gut und schnell erreichbar, ist das Panel mit den Sicherungen, Hauptstromschalter und Starterknopf platziert. Auch beim Anlassen des 3,6-Liter-Motors kommt eher das Feeling der Straßentauglichkeit auf. Und um es klarzustellen, hier handelt es sich um

Auch beim ersten Einlenken ist er etwas eigenwillig und nervös



Ein ähnliches Auto, wie es Niki Lauda 1973 fuhr, eine straßentaugliche Replika



Wie erwartet, geht es hier ansonsten etwas gemütlicher zu





Im ersten Kurvendrittel neigt er eher zum Untersteuern

eine straßentaugliche Replika. Da das Original-Lauda-Auto nicht mehr existiert, entstand diese Replika. Lauda und sein Co-Pilot Hans-Peter Joisten gewannen 1973 im Jägermeister-Coupé das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und fuhren einen dritten Platz beim Großen Preis der Tourenwagen am Ring ein. Beim 24-Stunden-Rennen in Spa wurde der Jägermeister-BMW bei einem Unfall von H. P. Joisten jedoch völlig zerstört. Tourenwagenspezialist Joisten verlor bei diesem tragischen Unfall sein Leben, als er in der Nacht nach einem Dreher von einem weiteren Teilnehmer mit voller Wucht erwischt wurde.

Schon beim Herausfahren aus der Box zeigt mir der Reihensechszylinder seine Kraftentfaltung von unten heraus an. Aber wie erwartet, geht es hier ansonsten etwas gemütlicher zu Werke. Dieses Auto zeigt noch ein Rollen, was Autos aus den 70er Jahren typischerweise aufweisen. Trotzdem sitzt er ziemlich lange satt auf der Hinterachse. Im ersten Kurvendrittel neigt er eher zum Untersteuern, bevor er einmal mit der Hinterachse reagiert - klar, wenn man spätestens mit den alten Fotos vergleicht und weiß, es ist vorn meist nur ein Rad am Boden. Aber der Motor bereitet, BMW-typisch, „Freude am Fahren“. Er hat ein tolles nutzbares Drehzahlband und erfreut einen auch mit seiner Akustik. Auch wenn dieses Auto noch nicht auf dem Stand des damaligen Wettbewerbs-Autos von Niki Lauda ist, spürt man, dass er etwas drauf hat. Anfangs

tat sich BMW damit gegen die fast 250 Kilogramm leichteren Ford Capri schwer, wurde dann aber bis 1979 zum Erfolgsschlager. Beim Formel-1-Grand Prix 2018 am Red Bull Ring fuhr Niki Lauda „seinen“ Jägermeister-BMW CSL mit viel Freude und bestätigte die Gutmütigkeit des Autos. Lauda, der sonst eher ziemlich kühl herüberkommt, hatte sichtlichen Spaß mit dem Auto und verlangte nach mehr Fahrzeit. Ich kann es nach ein paar Runden nachvollziehen und habe Gefallen an dem Coupé gefunden, leichtes Schalten, saubere Laufruhe des kraftvollen Motors, gepaart mit gutmütigem Grip. Aber da alles gutmütig und natürlich, im Vergleich zu modernen Rennautos, eher langsam vonstatten geht, stelle ich mir eine Frage: Wie konnte man 1973 mit so einem Auto auf der Nordschleife 8:17 fahren? Niki, hätte ich ein Kapperl auf, ich würde es ziehen und mich tief verneigen. Für mich war

es ein schönes Erlebnis, einmal im direkten Vergleich Autos aus den 70er und 80er Jahren fahren zu dürfen. Spürbar sind die Schritte zu mehr und mehr Rennauto erkennbar. Stand früher der Motor mit seiner Leistung mehr im Vordergrund, ist mit der Entwicklungszeit immer mehr spürbar, dass mechanischer Grip in Kombination mit Aerodynamik mehr zum Tragen kommen und schnellere Gangarten zulassen. Ein Dank an '72stagpower für diesen Einblick - eine Fortsetzung und ein Einblick in die Geschichte verschiedener Jägermeister-Rennwagen folgen, und ich freue mich auf viele verschiedene Rennautos.

FOTOS

Christian Wilkens,
Audi

Marco Werner ■

Erfreut mit einem tollen nutzbaren Drehzahlband und seiner Akustik

