



# Jagdwaaffe

*BMW 320 Gruppe 5, Fahrgestellnummer „E21 R1-29“,  
Ex-Eckhard Schimpf*



ANDRÉ

HARRY BERTON

STEPHEN BELLER

JACKY ICKX

GERHARD BERGER



## DER 29. SEINER ART



Aggressive Front, Formel-2-Motor unter der Haube

Für 1977 erstmals erweiterten auch die Organisatoren der Deutschen Rennsportmeisterschaft das Starterfeld um die Zulassung von Fahrzeugen nach dem bereits 1976 für die Markenweltmeisterschaft neu eingeführten Gruppe-5-Reglement so genannter, besonders hochgezüchteter Spezial-Produktionswagen auf Basis von Wettbewerbsfahrzeugen nach den Gruppen 1,2 (Tourenwagen) und 3,4 (Granturismos). Und gleich zu Beginn dieses Jahres landete die BMW Motorsport GmbH unter Leitung von Jochen Neerpasch einen regelrechten Coup: die Präsentation des BMW 320 Gruppe 5 mit der parallelen Ankündigung, sogar noch mit drei Werkswagen dieses Typs in den fahrerischen Händen eines „Junior-Teams“ - Eddie Cheever/USA, Marc Surer/CH und der Deutsche Manfred Winkelhock - auch im nationalen Championat für Furore sorgen zu wollen.

Die Auftritte dieser drei respektlos zu Werke gehenden Jungtalente damit in ihren Duellen vornweg mit den Gruppe-5-Zakspeed-Escorts von Hans Heyer und



Imposanter Gruppe-5-Heckflügel

Armin Hahne sowie etlichen seitens der BMW-Haustuner zusätzlich eingesetzten BMW 320 Gruppe 5 in der Deutschen Rennsportmeisterschaft 1977, bis „die Fetzen flogen“, rechtfertigten sämtliche Erwartungen seitens BMW und übertrafen wohl noch viele andere. Das Auto selbst, das dann 1978 verstärkt in der Marken-WM auch seitens einiger Tuner mit der Meldung von „Länder-Teams“ eingesetzt wurde, sorgte in Summe betrachtet, inklusive auch der späteren Turbo-Versionen, wohl für die mit höchste Publicity für die Münchener in den Jahren der Gruppe-5-Rennwagen – vielleicht neben dem 1.000 PS starken, von Schnitzer entwickelten und eingesetzten BMW M1 Turbo 1981 noch.

### Mit Formel-2-Motor

Die Entwicklung des sehr erfolgreichen BMW 320 Gruppe 5 mit dem in der Formel 2 sehr erfolgreichen M 12/7-Zweiliter-Vierzylinder-16-Ventiler war mit Beginn Mitte 1976 erst sogar noch ein relativer Schnellschuss. Die Motorleistung lag im Spezial-Produktionswagen nur wenige PS unter den Formel-2-Werten, da hier das Auspuff-Sekundärrohr ungünstiger ausfallen musste. Das Gruppe-5-Reglement erlaubte ein Mindestgewicht von 735 Kilogramm, über 300 Kilogramm mussten abgespeckt werden. Da nur noch die Rumpfkarosserie aus dem „Ur-Blech“ bestehen musste, konnten durch die Fertigung von Hauben, Türen, Kotflügeln und Spoilern in Kunststoff schon beinahe 40 Kilogramm gewonnen werden. Plexiglasscheiben an Seite, Heck und rechter Tür reduzierten ebenso Gewicht wie der Verzicht auf die Doppelscheinwerfer. Während Titan nur im Motor und bei dicken Bolzen wie für Stoßdämpfer und Radnaben verwendet wurde, kam Magnesium an den vorderen Radträgern und an dem für Turboleistung ausgelegten Differential-Getriebe zum Zuge, in Kooperation mit Getrag speziell für schnelle Übersetzungswechsel entwickelt. Aus Aluminium bestanden die Bilstein-Stoßdämpfer, Radnaben, Zentralverschlussmutter, Bremsscheibentöpfe, Vorderrad-Querlenker und die Tanks für Treibstoff und Öl.

Obwohl der Motor nur um etwa einen

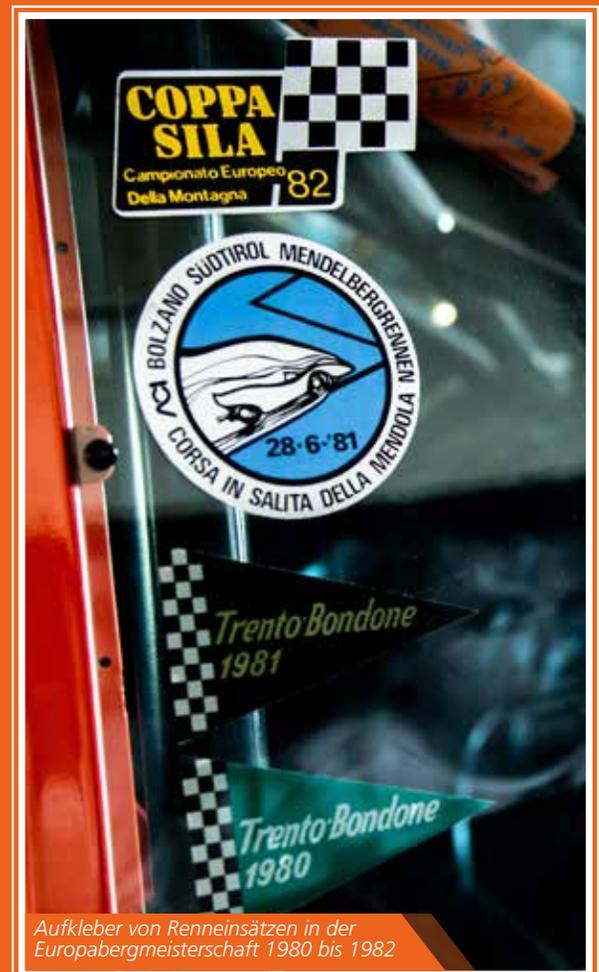
Zentimeter zurückversetzt wurde, zeigte der Motorraum ein großes Loch, da der Wasserkühler in den hinteren rechten Kotflügel verlegt war. Mehr Gewicht auf die Hinterachse brachte auch der Motorölkühler im Lufteinlassschlitz des linken hinteren Kotflügels. Auf einen Hinterachskühler wurde nicht zuletzt wegen der augenblicklichen Überdimensionierung des Differentials verzichtet. Batterie, zwei Feuerlöscher und Öltank saßen hinter dem Zusatztank an der Heckspritzwand. Die Maßnahmen in Summe brachten eine ausgeglichene Lastverteilung von 50 Prozent je Achse. Die Kotflügelverbreiterung war bis dahin limitiert, im Gruppe-5-Reglement gab es aber nur die Vorschrift einer Gesamtwagenbreite auf zwei Meter, sie wurde beim 320 Gruppe 5 voll genutzt. Da die Radbreite auf 14 Zoll beschränkt war, vergrößerte man die Spur durch längere Antriebswellen und legte dadurch die Einpresstiefe der BBS-LM-Felgen günstiger aus. Längere Zeit experimentierte BMW beim Frontspoiler noch mit zwei Varianten.

Neben den Zentralverschlüssen für schnellen Radwechsel war auch die Armaturentafel mit wenigen Handgriffen demontierbar, für Kotflügel und Spoiler-Aufbauten gab es Schnellverschlüsse. Da Motor- und Kofferraum haben nicht mehr an Scharnieren hochklappten, sondern komplett abnehmbar waren, waren beim 320 Gruppe 5 alle Nebenaggregate schnell zugänglich, selbst der Motor konnte schnell ausgebaut werden. Leichtere Unfallschäden bedingten nur ein Auswechseln der Karosserieteile. Ein Clou für die Servicefreundlichkeit waren die eingebauten, pneumatischen Wagenheber, abgeschaut bei IMSA-Autos.

### Auch Porsche-Teams geärgert

Das Auto „schlug ein wie eine Granate“. BMW-Junior

Marc Surer im Werkswagen gewann gleich beim Auftakt zur Deutschen Rennsportmeisterschaft 1977 in Zolder die Division II bis zwei Liter Hubraum gegen Hans Heyer im Zakspeed-Ford Escort Gruppe 5, die anderen „Junioren“ Cheever und Winkelhock liefen auf den Rängen drei und fünf ein. Bei den 300 km Nürburgring und beim Eifelrennen Nürburgring dominierte „Nord-schleife-König“ Hans-Joachim Stuck im Jägermeister-Faltz-BMW 320 Gruppe 5 die Division II, die besten „Junioren“ belegten die Ränge drei und vier beziehungsweise zwei und drei. Als Marc Surer am Norisring im Duell mit Hans Heyer mit mehreren Remplern von der Fahrweise her deutlich überzog, wurden alle „Junioren“ trotz eines Doppelsieges Cheever/Winkelhock seitens BMW für ein Rennen suspendiert. In Diepholz trat in den Werkswagen ersatzweise das „Gentleman-Team“ mit Stuck, Ronnie Peterson und David Hobbs an, Stuck siegte zum dritten Mal. Als am Jahresende zusammengezählt wurde, war dann „Junior“ Manfred Winkelhock, der gegen Saisonen



Aufkleber von Rennsätzen in der Europabergmeisterschaft 1980 bis 1982



Mehr als 300 PS



Hier saß immer wieder auch Eckhard Schimpf hinter dem Lenkrad



Fünfgang-Schaltung und griffgünstige Bedienschalter auf der Mittelkonsole



Maximalleistung bei 9.250/min

# Technische Daten

## BMW 320 Gruppe 5 von 1978

### Motor

- BMW M 12/7-Reihenvierzylinder
- Ventile pro Zylinder: 4
- Hubraum: 1.999 ccm
- Gemischaufbereitung: Bosch Kugelfischer-Benzineinspritzung
- Trockensumpfschmierung
- Zündung: Bosch Kondensator-Zündung
- Verdichtungsverhältnis: 11:1
- Leistung: mehr als 300 PS bei 9.250/min

### Kraftübertragung

- Getrag Typ 245-Fünfganggetriebe
- Heckantrieb

### Fahrwerk

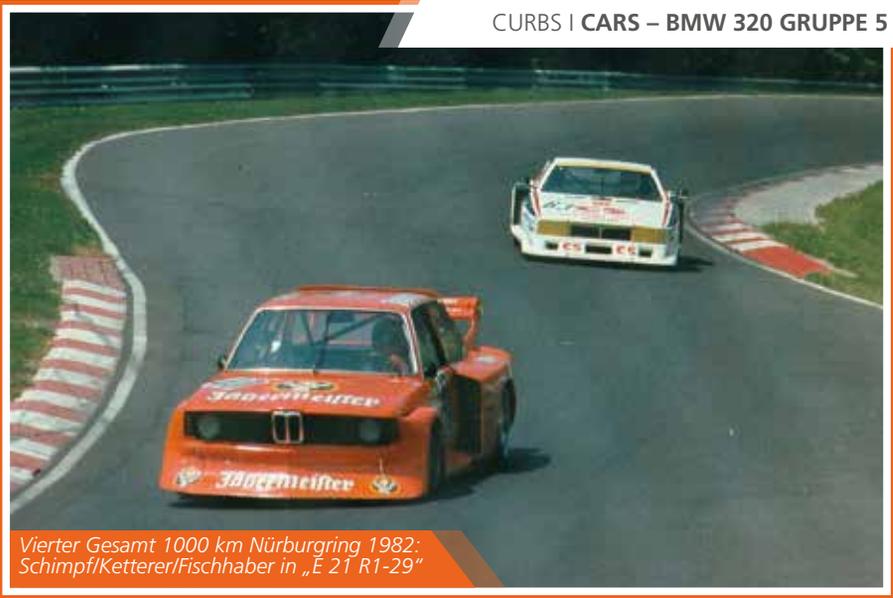
- Karosserie: Rumpfkarosse aus Stahl, Hauben, Türen, Kotflügel und Spoiler aus GFK, Plexiglasscheiben an Seiten, Heck und rechter Tür
- Aufhängung vorn: Einzelradaufhängung an Querlenkern, Stabilisator, Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfer
- Aufhängung hinten: Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Stabilisator, Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfer
- Rad-Dimensionen vorn/hinten: BBS-Felgen, 11x16/12.5x16
- Lenkung: Zahnstangenlenkung
- Bremsen: ATE-Scheibenbremsen rundum

### Abmessungen und Gewichte

- Radstand: 2.560 mm
- Leergewicht: 760 kg
- Tankinhalt: 70 bzw. 100 Liter

de in Zolder gewann, Dritter der DRM und punktbesten Zweiliter-Pilot aus der Division II.

Abseits der Deutschen Rennsportmeisterschaft brillierte der BMW 320 Gruppe 5 auch in Läufen zur Markenweltmeisterschaft, Surer/Winkelhock im Werkswagen als Dritte Gesamt und Sieger Gruppe 5 bis zwei Liter bei den 1000 km Nürburgring, Cheever/Gilles Villeneuve als Zweite Gesamt und gar Gruppe-5-Sieger im Faltz-320 bei den 6h Mosport sowie Surer/Cheever als Dritte Gesamt und Sieger Gruppe 5 bis zwei Liter bei den 6h Hockenheim – immer wieder auch vor Teams mit deutlich stärkeren Gruppe-5-Porsche 935 und 934/5. Seit den 6h Watkins Glen im Juli 1977 setzte das Werk auch bereits eine 320 Gruppe 5-Version mit einem 2,0-Liter-Turbo-Motor ein. In der Marken-WM 1978 schafften es privat, seitens der Tuner eingesetzte Saugmotor-320 Gruppe 5 („Länder-Teams“) viermal unter die ersten Drei in den Gesamtklassements. Dabei gewannen Dieter Quester/Derek Bell bei den 6h Mugello, Giorgio Francia/Eddie Cheever bei den 6h Dijon, Harald Grohs/Eddy Joosen bei den 6h Silverstone sowie Hans-Joachim Stuck/Dieter Quester bei den 6h Watkins Glen als jeweils Gesamtdritte der Rennen die Klasse Gruppe 5 bis zwei Liter. Am Ende der Saison 1978 war dann auch Harald Ertl in einem Schnitzer-BMW 320 Gruppe 5 mit 1,4-Liter-Turbo-Motor für die „kleine Division“ II Deutscher Rennsportmeister.



Vierter Gesamt 1000 km Nürburgring 1982: Schimpf/Ketterer/Fischhaber in „E 21 R1-29“

Auch in den Folgejahren blieb der Saugmotor-320 Gruppe 5 ein Rennwagen, mit dem gelegentlich auch bei internationalen Langstreckenrennen noch vordere Platzierungen in den Gesamtklassements möglich waren.

#### Rund 80 sehr erfolgreiche Rennen für ein einziges Exemplar

Nach Angaben von „72STAGPOWER“ handelt es sich bei dem auf diesen Seiten präsentierten Exemplar eines BMW 320 Gruppe 5 mit dem Zweiliter-Saugmotor um den 29., der hergestellt wurde, mit der Fahrgestellnummer „E21 R1-29“. Er wurde seitens des BMW-Werks in Teilen an das seinerzeitige GS Team Gerhard Schneiders in Freiburg geliefert und ab Mitte 1978 mit dem jungen österreichischen BMW-Werksfahrer Markus Höttinger eingesetzt. Für die

Saison 1979 erwarb „Jägermeister“ dieses Auto, zunächst weiterhin vom GS Team betreut, später dann vom ebenfalls in Freiburg ansässigen Team Wolber-Motorsport. Dieser immer wieder auch von dem Braunschweiger Eckhard Schimpf gefahrene Wagen lief in den Jahren 1979 bis 1982 in rund 80 Rennen.

1979 gewannen Eckhard Schimpf und BMW-Werksfahrer Hans-Georg Bürger damit die Zweiliter-Kategorie bei den zur Marken-WM zählenden 1000 km Nürburgring und wurden Sechste im Gesamtklassement, wobei in diesen Wagen speziell für diesen Lauf ein Werks-Motor eingebaut war. 1980 beendete der BMW mit Schimpf/Fischhaber/Ketterer die 1000 km Nürburgring auf Rang zehn Gesamt, 1982 gar auf Rang vier Gesamt und Rang zwei in der Gruppe 5. Unter den vielen ersten Plätzen dieses Wagens sind auch eine Reihe von Klassensiegen bei Läufen zur Europa-Bergmeisterschaft gelistet, beispielsweise: Trento Bondone/Italien (1980 und 1981), Bergpreis von Österreich Alpl (1980), Turkheim-Trois Epis/Frankreich (1980 und 1982), Ampus Draguignan/Frankreich (1982), Freiburg-Schauinsland (1982), Bergpreis der Schweiz in Les Rangiers (1981 und 1982), Bozen-Mendola/Italien (1981), Copa Sila/Italien (1982).

Dieser Jägermeister-BMW 320 Gruppe 5 ging auch bei DRM-Rennen an den Start, zuletzt beim DRM-Saisonfinale 1980 in Hockenheim, wo Eckhard Schimpf damit Sechster im Lauf der Division II bis zwei Liter Hubraum wurde.



Erster Sieger im „Jägermeister“-Look: Stuck im Faltz-Auto zweimal am Nürburgring Anfang 1977

#### FOTOS

Christian Wilkens, BMW, Archiv Erich Kahnt

■ Erich Kahnt

# BMW 320 GRUPPE

Ausgeglichene Gewichtsverteilung  
Wasserkühler, Motorölkühler,  
Öltank nach h



Erfolgreiche Fahrer waren unter anderen:  
Marc Surer, Strietzel Stuck,  
Eddie Cheever, David Hobbs,  
Manfred Winkelhock,  
Derek Bell, Harald Grohs,  
Harald Ertl, Dieter Quester,  
Gilles Villeneuve,  
Ronnie Peterson



# de 5 - E21 R1-29

von 50/50 durch versetzen von  
Feuerlöscher, Batterie und  
Scheinwerfern.



Felge vorn: 11x16 BBS

Felge hinten: 12,5x16 BBS



Da nur noch die Rumpfkarosserie aus Blech behalten werden musste, konnten Türen, Hauben und Kotflügel aus Kunststoff gefertigt werden. Heckscheibe, hintere Seitenscheiben und Beifahrerseitenscheibe durften aus Plexiglas hergestellt werden. Aus Gewichtsgründen entfielen auch die inneren Scheinwerfer. So erreichte man ein Leergewicht von 760 kg.