

MIT DER LIZENZ ZUM TUNEN

Zu allen Zeiten veranlassten die sportlichen BMW-Potenziale viele Tuner, mehr aus den Autos herauszuholen. Viele fühlten sich berufen – aber nur wenige waren auserwählt! Zum kleinen Kreis derjenigen, die von BMW offiziell zum Veredeln autorisiert wurden, zählte GS-Tuning. Die GS-BMW gehörten zu den Besten der Besten – und die Rennboliden zu den Schnellsten!

Der blaue BMW 02 im Fischer-Technik-Outfit rief einige Modelauto-Hersteller auf den Plan. Ob in 1:43 oder 1:18: Keine Vitrinen-Sammlung, die den deutschen Rennsport-Klassikern gewidmet ist, wäre ohne die Mini-Repliken der Maxi-Machos von GS-Tuning vollständig. Doch jetzt mal Hand aufs Herz: Wer kennt heute eigentlich noch die damals in Gundelfingen nahe Freiburg ansässige Firma? Seinerzeit befand sich die emsige Tuning-Schmiede auf

gleicher Augenhöhe mit Schnitzer und Alpina. Im Repertoire hatten die Breisgauer alles, was die hohe Schule der Schrauber-Kunst ausmacht: Sportfahrwerke, Hochleistungsbremsen, Motoren und Karosseriebau. Von Gerhard Schneider, dessen Initialen der Firma ihren Namen gaben, gegründet, erfreute sich die Marke in den Siebzigern allgemeiner Anerkennung. Technischer Direktor war übrigens kein Geringerer als Dieter Basche, ein erfolgreicher

Rennfahrer in diversen BMW Werks-Teams. Unter anderem war Dieter Basche maßgeblich an der Entwicklung des Formel-2-BMW beteiligt. In späteren Jahren arbeitete er als Sportchef für BMW und Audi. Über die weiß-blaue Welt hinaus widmete GS-Tuning sich auch anderen Herstellern wie Lancia und Mercedes. Am liebsten aber baute man 02er und Fahrzeuge der 5er-Reihe zu veritablen PS-Protzen auf. Äußerlich setzen die GS-

Straßenversionen allerdings auf Understatement. Im Vergleich dazu wirkten die damals aggressiver geschminkten Alpina-Interpretationen deutlich provokanter. Aber in technischer Hinsicht pilotierten GS-Kunden ein absolutes Highend-Auto, das allerhöchsten Ansprüchen genügte. Im Rennsport mischte GS-Tuning ebenfalls in der Oberliga mit – so zum Beispiel in der populären Deutschen Rennsportmeisterschaft (DRM). Entsprechend pro-



Rivalen der Rennbahn: GS-Tuning setzte diesen 02 im Jahr 1976 in der Deutschen Rennsportmeisterschaft ein



Das waren noch Zeiten: Aerodynamische Hilfsmittel wirkten einst ein wenig wie Schneeschieber



Umformatiert: Das GFK-Kit von GS-Tuning verleiht dem eigentlich eher zierlichen Oldtimer neue Ansichten



Ein starkes Stück: Zwischen den Stehwänden wirkt ein 285 PS leistender Formel-2-Motor



Zweckmäßig: Das karge Innere ist mit einer modernen Recaro-Schale und einer geschweißte Sicherheitszelle ausgerüstet

minent lesen sich die Namen der Piloten, die einst in die Sitzschalen der GS-Raketen kletterten – unter ihnen Hans Heyer, Striezel Stuck und Markus Höttinger. Unser Fotomodell wurde von Jörg Denzel in der 76er DRM-Saison eingesetzt. In der so genannten Division 2 bis zwei Liter Hubraum gemeldet, hatte der Rennstall den Flitzer mit dem famosen 285-PS-Formel-2-Motor bestückt, um die gleichfalls starken Ford Escorts in Schach halten zu können. Lang, lang ist's her!
Vor einigen Jahren von JB-Racing für den historischen Rennsport re-

aktiviert, blieb der GS-02 bis heute im originalen 76er Line-up erhalten. So wie die Dinge stehen, wird dies wohl auch so bleiben. Mittlerweile fand der Youngtimer Eingang in die Privatsammlung eines BMW-Enthusiasten. Nach einem stressigen Renn-Leben kann er in dessen sachkundiger Obhut in aller Ruhe verschnauften. Gleichwohl soll der Wagen ab und an bei Klassik-Veranstaltungen auflaufen. Denn anders als die kleinen Druckguss-Kopien ist der GS-02 kein Stand-Modell!

Text & Fotos: Frank Ebeling



Für den großen Durst: Der nachträglich installierte Renntank ist neueren Datums



Etwas aufgesetzt: Die seitlichen Luftschächte führen Kühlluft an die Bremsen und die Hinterachse

REPORT-FACTS

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Typ: 76er BMW 02 von GS-Tuning

Motor: Formel-2-Rennmotor, vier Zylinder, 1.999 ccm Hubraum, Vier Ventile pro Zylinder, Rennsportabgasanlage

Leistung: 285 PS bei ca. 9.000 U/min

Kraftübertragung: manuelles Viergang-Getriebe, Hinterradantrieb

Fahrwerk: zug- und druckstufenverstellbares Rennsport-Fahrwerk von GS-Tuning, gelochte Brems-

scheiben rundum

Felgen: dreiteilige BBS-Rennsportfelgen in 15 Zoll

Reifen: Avon-Rennreifen in 10,0/21,5-15 vorn und 10,7/21,5-15 hinten

Karosserie: GFK-Body-Kit von GS-Tuning

Leergewicht: 920 kg

Interieur: eingeschweißte Sicherheitszelle, Recaro-Sitzschale, Renntank



Vorläufiger Ruhestand: Der früher so umtriebige Renner pausiert heute in der Klassik-Sammlung eines privaten BMW-Enthusiasten