

Bewegtes Leben: 1978 pilotierte Markus Höttinger den "Fruit of the Loom"-3er in der Rennsportmeisterschaft



Erfolgreich reanimiert: Der letzte Renneinsatz für den schnellen Gruppe 5 ist auf die Youngtimer-Trophy des Jahres 2004 datiert

erschaffen. Der mit halbkugelförmigen Brennräumen und vier Ventilen pro Zylinder ausgestattete Treibsatz drehte sagenhafte 10.000 Touren und rief eine enorme Leistung ab. Dennoch war dem Motor im Wettbewerb

kein großer Erfolg beschieden – lediglich einige Beschleunigungsrekorde konnte er für sich verbuchen. Demgegenüber sollte die überarbeitete Version schon deutlich besser abschneiden, wengleich das Update nach



Markenzeichen: Die Gruppe-5-Boliden verfügten über mächtig verbreiterte Karosserien

# Flottes Früchtchen

Lang, lang ist's her: 1978 kämpfte der Protagonist dieser Geschichte im frechen "Fruit of the Loom"-Dress in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft um Wertungspunkte. Mit Erfolg, denn am Steuer saß nicht irgendwer, sondern das angehende Fahrer-As Markus Höttinger. Letzterer galt bis zu seinem Unfalltod 1980 als eines der größten Rennsport-Talente Österreichs.

Der ebenso verwegen wie souverän agierende Markus Höttinger hatte das Zeug, ein ganz Großer im Motorsport zu werden. Im Touren-

wagen-Klassement hatte der kühne Jungspund mit überragenden Leistungen dermaßen glänzt, dass BMW auf den 21-Jährigen aufmerksam

wurde und ihn 1977 in das Werksauto des verletzten Eddie Cheever setzte. Mit guten Leistungen katapultierte sich Höttinger gar in die Procar-



Formel-1-Anwärter: Markus Höttinger galt bis zu seinem tragischen Tod 1980 als einer der talentiertesten Nachwuchsfahrer

Serie, wo sich junge Talente mit den Top-Fahrern der Formel 1 messen konnten. Auch hier beeindruckte der Österreicher mit seinem ausgeprägten Fahrstil. Doch dann die Katastrophe: Unmittelbar vor dem Sprung in die Formel 1 kam Höttinger bei einem Formel-2-Rennen durch das abgerissene Rad des vor ihm fahrenden Derril Warwick tragisch ums Leben. Der Motorsport hatte einen vielversprechenden Nachwuchs-Piloten verloren. Geblieben ist die

Erinnerung an einen großartigen Motorsportler – und eines seiner Fahrzeuge. Außer Höttinger hatte übrigens noch ein anderer Österreicher bei diesem Auto seinen Hände im Spiel. Wurde – beziehungsweise wird – der Renner doch vom großartigen Formel-2-Motor des genialen Grazer Konstrukteurs Ludwig Apfelbeck befeuert. Basierend auf dem 2,0-Liter-Vierzylinder, hatte Apfelbeck 1967 ein Aggregat mit ungewöhnlich aufwändiger Ventilsteuerung



Kein Widerspruch: Trotz korpulenter Optik bringt der Bolide gerade einmal 800 Kilogramm auf die Waage



Professioneller Kofferraumbau: Unter der Heckklappe wird der Rennsport-Tank offensichtlich



Abstimmungssache: Der starke Motor ist je nach Übersetzung für 300 km/h Spitze gut

wie vor über die Apfelbeck-typische Positionierung der Ventile verfügte. Soll heißen, dass die Ventile gleicher

Funktion sich schräg gegenüber überstanden, weshalb zwei Ansaug- und zwei Abgasanlagen erforderlich waren. Im

Unterschied dazu verfügte die dritte und endgültige Version des Motors über zwei Einlassventile rechts und zwei Aus-

lassventile links je Zylinder. Mit dieser Maschine bestückt, avancierten die BMW-Boliden zu wahren Erfolgsrennern. Schlussendlich diente der entwicklungsfähige Treibsatz sogar als Basis des berühmten Formel-1-Motors der 80er Jahre. Jenes technische Wunderwerk peitscht also auch den Gruppe-5-Renner nach vorne. Sei-

ne Leistung beträgt etwa 310 PS, die für einen Top-Speed von 300 km/h (variiert je nach Übersetzung) gut sind. Durch den konsequenten Leichtbau – Verbreiterungen, Front-, Heckschürze, Flügel, Spiegel, Türen und Hauben sind aus GFK gefertigt – bringt der "babyblaue" Bolide ein Leergewicht von gerade mal 800 Kilogramm auf die Waage. Im originalen 78er Outfit gab der kraftvolle Klassiker mit Rüdiger Julius-Bernhart am Volant ein Intermezzo bei der 2004er Youngtimer-Trophy. Und wieder sorgte der Wagen mit herausragenden Fahrleistungen für Aufsehen, als der BMW bei seinem Debüt das erste Rennen mit über eine Minute Vorsprung für sich entschied. Unterdes fand der BMW Ein-



Typisch Motorsport: Schnellverschlüsse sichern die Hauben



Leicht gebaut: Die Seitenscheiben und die Heckscheibe bestehen aus dem Kunststoff Makrolon



Windige Angelegenheit: Der glatte Frontspoiler gehört zu den aerodynamischen Feinheiten des Gruppe-5-BMW



Sinnvoll: Die Außenspiegel bieten dem Fahrtwind wenig Angriffsfläche



Birdcage: Der Innenraum weist zahlreiche versteifende Streben auf



**Formel-2-Brenner:** Das 310 PS starke Vierzylinder-Triebwerk basiert auf der Konstruktion des genialen Ludwig Apfelbeck

gang in eine Privatsammlung. Vom Stress des Rennzirkus' erlöst, beliebt der Höttinger-Racer nun der Nachwelt erhalten. Somit dürfte garantiert sein, dass das flotte

Früchtchen trotz der faulen Haut, auf der es nun liegen darf, niemals an Saft und Kraft verliert.

Text & Fotos: Frank Ebeling

## REPORT-FACTS

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

**Typ:** BMW 320 E21 Gruppe 5, Stand 1978

**Motor:** Formel-2-Vierzylindermotor mit 1.989 ccm, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, Abgasanlage von Schechtel-Motorsport

**Leistung:** ca. 310 PS

**Kraftübertragung:** manuelles Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb

**Fahrwerk:** voll einstellbares Bilstein-Rennsportfahrwerk mit Magnesium-Federbeinen und Titan-Federn

**Felgen:** zweiteilige BBS-Rennsportfelgen in 11J x 16 Zoll an der Vorderachse und 13J x 16 Zoll an der Hinterachse

**Reifen:** Goodyear-Slicks, 11,5/23,5 x 16 vorn und 12/25 x 16 hinten

**Karosserie:** Gruppe-5-Kit mit Frontspoiler, Schwellerleisten, Kotflügelverbreiterungen (140 mm je Seite) und hinteren Seitenteilen (je 200 mm), Heckschürze und Flügel, Sportspiegeln, Türen, Hauben, Spoiler und Verbreiterungen aus GFK; sämtliche Scheiben außer Windschutzscheibe aus Makralon

**Leergewicht:** 800 kg

**Interieur:** Motorsport-Lenkrad, König-Schalensitz aus Kohlefaser, Renn-Cockpit, Käfig, sämtliche Dämm- und Verkleidungsstoffe entfernt

**Höchstgeschwindigkeit:** ca. 300 km/h (je nach Übersetzung)



Alles im Blick: Die wichtigsten Daten bekommt der Pilot über klassisch-schöne Rundinstrumente angezeigt



Spartanisch, praktisch, gut! Der bloße Anblick des Interieurs treibt das Rennfieber in die Höhe