

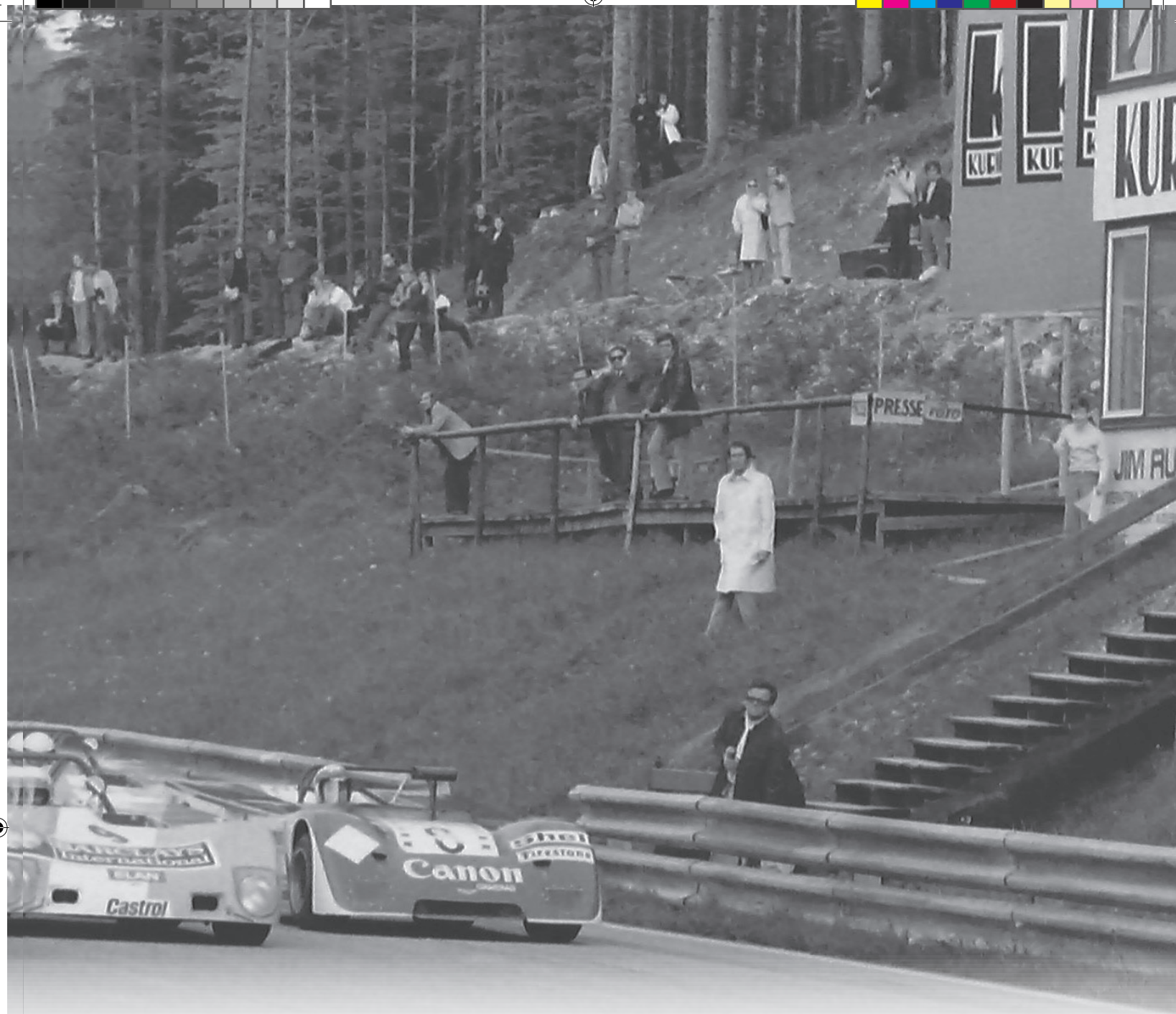
Tauernpokal 1972

Von 1970–1975 wurde unter der Obhut der FIA die „2-Liter Sport-Prototypen-Europameisterschaft“ ausgetragen. Diese interessante Serie mit den ultraflachen Prototypen war quasi das Gegenstück zur Sportwagen-WM und fand auch zwischen 1970 und 1972 am Salzburgring statt.

Text & Photos: Christian Sandler

Pro Rennwochenende waren immer zwei Läufe angesagt. Um den Sieger zu ermitteln, wurden einfach beide Zeiten addiert. Tauernpokal nannte der ÖASC, als Veranstalter, diese Rennen am Rande der Festspielstadt. Das Championat war zugleich auch Spielwiese der Formel-1-Fahrer, wenn nicht gerade ein Grand Prix oder Langstreckenrennen am Kalender stand.

Unsere österreichischen Piloten mischten selbstverständlich auch in dieser Meisterschaft mit, wenn auch nicht bei sämtlichen Rennen der jeweiligen Saison, Stars wie Lauda, Quester, Ortner, Stuppacher, Rieder, Derflinger oder Hofer griffen alle sporadisch ins Lenkrad. Dr. Helmut Marko nahm die Sache besonders Ernst, er fuhr 1971 im Lola T212 eine komplette Saison und wurde prompt



Meister in diesem so hart umkämpften Championnat. Vor nunmehr 50 Jahren, im Mai 1972 fand am Salzburgring ein ganz besonderer Tauernpokal mit österreichisch-bayrischer Beteiligung statt. Rückblende: BMW begann Ende der 1960er-Jahre sich verschärft werksseitig im Motorsport, vor allem in der Formel 2 und in der TW-Meisterschaft, zu engagieren. Mit dabei war natürlich unser Dieter Quester, der quasi mit den Münchnern, bekannterweise, so gut wie verheiratet war. Kaum hatten sich bei BMW, mit Quester, Siffert, Hahne oder Mitter die ersten Erfolge eingestellt, verunglückte Deutschlands Superstar Gerhard Mitter am 1. August beim Training zu einem Formel 2-Rennen auf der Nordschleife tödlich. Daraufhin zog sich BMW werksseitig aus dem Motorsport vorerst zurück. Das störte aber Dieter Quester, Motorengenieur Paul Rosche und ein paar umtriebige Mechaniker herzlich wenig und sie machten im „Untergrund“ munter weiter. Questers Schwiegervater, Alex von Falkenhausen legte gegenüber dem

Vorstand bei BMW den Mantel des Stillschweigens darüber. Irgendwie hatte die Chefetage in München dann doch begriffen, dass die Sache mit dem Motorsport gar nicht so schlecht wäre und gründete 1972 die BMW Motorsport GmbH. Als Chefstrategie wurde der geniale Jochen Neerpasch, extra von Ford abgeworben, eingesetzt. In der Saison 1972, in jenem Jahr, als Christian Anders musikalisch mit dem Zug nach Nirgendwo reiste und Tony Christie den Weg nach Amarillo nicht fand, zeichnete sich, wie in den Jahren zuvor das Duell der Chassis-Hersteller Chevron, Osella und Lola ab. Das Gros der Motoren stellte der bewährte Ford FVC mit 2 Liter Hubraum. Den ersten Lauf in Paul Ricard gewann Gérard Larrousse im Lola T210. Veranstaltung Nummer zwei sicherte sich Toine Hezemans mit dem neuen Abarth-Osella. Dritte Station, auf der Tour quer durch Europa, war am 21. Mai 1972 der Tauernpokal am Salzburgring. Vier Tage vor der Veranstaltung ließ BMW die sprichwörtliche Katze aus dem Sack und





Als es am Salzburgring noch keine stationäre Tankstelle gab, wurden die Boliden ganz normal von einem Tankwagen aus befüllt.

Der Schwede Jo Bonnier inspiziert seinen Helm noch am Grid.



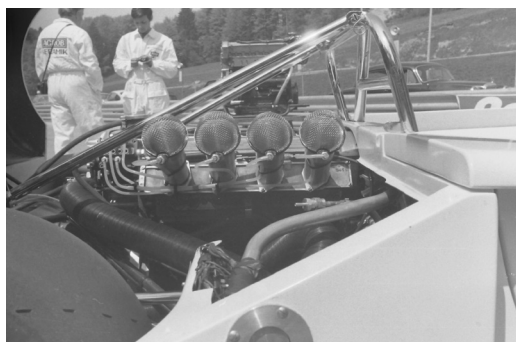
präsentierte der neugierigen Öffentlichkeit einen Chevron B21 mit einem brandneuen BMW-Motor, natürlich mit Dieter Quester am Steuer. In den Boxen waren die üblichen Verdächtigen von BMW anzutreffen, die beiden Mechaniker Walter Schmid und Fritz Gruber, Motoren-Guru Paul Rosche und die Fäden zog Jochen Neerpasch. Hintergrund dieses überraschenden Einsatzes war aber nicht diese Meisterschaft, sondern die Homologation des neuen 2-Liter-Motors (100 Stück waren dazu notwendig) für die Formel-2-Meisterschaft ab 1973. Dazu wurden die alten Formel-2-Aggregate mit 1600 ccm aus den letzten Jahren mit einer neuen Kurbelwelle versehen, um dabei den Hub von 62 mm auf 80 mm zu vergrößern. Die Bohrung blieb mit 89 mm unverändert, so erreichte man bei 9000 U/min sagenhafte 277 PS.

Beim samstäglichem Training für den besten Startplatz zeigte Quester der Konkurrenz, wo der Hammer hängt und stellte den Chevron BMW auf Pole, 1:12,3 min ergaben einen sagenhaften Schnitt von 211 km/h. Dahinter folgten John Hine vor John Burton, Jo Bonnier und Derek Bell. Quester ließ auch beim Rennen nichts anbrennen, ging gleich beim Start in Führung und baute seinen Vorsprung auf dem ultraschnellen Salzburgring Runde für Runde kontinuierlich aus. In Runde 28, bei einem „gemütlichen“ Vorsprung von 17 Sekunden auf Burton sprang auf der Gegengeraden plötzlich der fünfte Gang raus. Er musste daraufhin für die verbleibenden 12 Runden auf den langen Geraden auf die Fünfte verzichten und mit dem vierten Gang konnte er mühevoll das Rennen beenden. Lauf 1 gewann Burton mit 25 Sekunden Vorsprung auf Quester, Hine, Edwards und Bonnier.

In der Pause zwischen den beiden Läufen haben die BMW-Mechaniker einen losen Bolzen am Schalt-



Dieter Questers neue Wunderwaffe aus München sorgt berechtigterweise für viel Aufmerksamkeit.





Oben: Der Brite John Hine im Chevron-Ford am Weg zu Platz zwei

Rechts: Sieger im ersten Lauf,
Ausfall im zweiten Lauf – John Burton

Unten: Quester in voller Fahrt bei Start und Ziel



Der Brite Derek Bell im pfeilschnellen Abarth-Osella.

Unten: Jo Bonnier am Weg zu seinem letzten Podestplatz-Rang drei.



gestänge festgestellt und Quester konnte nach der Reparatur zum zweiten Lauf antreten. Allerdings musste er dabei jene 25 Sekunden Rückstand auf Burton aufholen. Nach dem Start übernahm der Wiener gleich wieder die Führung und baute seinen Vorsprung konstant auf die hinter ihm liegenden Edwards, Burton, Hine und Bonnier weiter aus. Da das Glück bekanntlich ein Vogel ist, wendete sich im Verlauf des Rennens dieses in Richtung Quester. Edwards schied in Runde 20 mit Zündungsproblemen aus und bei Burton verabschiedete sich das Ford-Aggregat in Runde 28. Mit einer Runde Rückstand hinter Quester landete Hine auf den zweiten Platz und Bonnier wurde Dritter. Quester war der einzige, der die vollen 80 Runden (zwei Mal je 40) fuhr und sicherte sich und seiner starken Münchner Truppe den viel beachteten Gesamtsieg. Hine wurde Gesamt-Zweiter und Bonnier Dritter. Leider verunglückte Jo Bonnier drei Wochen später bei den 24 Stunden von Le Mans tödlich. Wie war der weitere Verlauf der 2-Liter-Sport-Prototypen Europameisterschaft in der Saison 1972? Die nächsten drei Rennen gewann Merzario und sicherte sich dadurch auch den Meistertitel. Quester wurde in Dijon Gesamt-Zweiter. Er gewann in Silverstone zwar den ersten Lauf, schied aber im zwei-

ten aus, daher auch keine Punkte. Im italienischen Enna-Pergusa schied Quester abermals aus. BMW verzichtete auf die restlichen drei Rennen der Saison und überließ kampflos Merzario den Titel. Der BMW-Motor wurde von der FIA für die Formel-2-EM homologiert. March sicherte sich exklusiv diese Antriebseinheit für dieses Championat und gewann 1973 (Jean-Pierre Jarier), 1974 (Patrick Depailler) prompt den Titel. Ab 1975 war der Motor auch für andere Teams verfügbar. Die Kombination March/BMW blieb aber auf der Überholspur und sicherte sich nochmals den Titel 1978 (Bruno Giacomelli), 1979 (Marc Surer) und 1982 (Corrado Fabi). Und Dieter Quester? Er gewann 1977 und 1983 seinen dritten und vierten Titel in der Tourenwagen-EM. Fuhr Formel 1, Le Mans, DTM, IMSA, PROCAR, ALMS und vieles mehr. Hauptsächlich gab er Vollgas im BMW, Sauber oder Porsche. Als österreichische Legende fährt er nach gefühlten 1000 Rennen und geschätzten 200 Siegen immer noch mit Spaß an der Geschwindigkeit. Mit seinem Talent, Können, Rennintelligenz und Fitness glüht er bestimmt noch mit Leidenschaft bis zum 100er.

