

BMW

Presse



BMW

78
79

Motorsport

Bayerische
Motoren
Werke AG

Petuelring 130
Postfach 40 02 40
D 8 München 40
T 089/38 95 1
Telex
5 215 635 bmw d



BMW AG

BMW MOTORSPORT 1978

Für die weißblauen Farben gab es neben zahllosen Einzelerfolgen '78

1 Vize-Weltmeisterschaft
3 Europameistertitel
14 Landesmeisterschaften

Wie erfolgreich die Marke BMW in den einzelnen Meisterschaften vertreten war, mag die nachstehende Liste anhand einiger Beispiele aufzeigen.

Markenweltmeisterschaft Wagen bis 2 Liter Hubraum	7 Siege	BMW 320
Formel 2 Europameisterschaft	8 Siege 10 x Platz 2 10 x Platz 3	BMW F 2-Motor
Tourenwagen-Europameisterschaft	11 Gesamtsiege 6 x Platz 2 3 x Platz 3	BMW 3.0 CSL
Deutsche Rennsportmeisterschaft Division II	10 Siege 4 x Platz 2 7 x Platz 3	

Das ergibt alleine in diesen vier Meisterschaften bei insgesamt 43 Wertungsläufen 36 Siege.

BMW WELT- UND EUROPAMEISTER

BMW

Vize-Meister in der Marken-
Weltmeisterschaft

BMW 320

Bruno Giacomelli

Formel 2 Europameister

March BMW

BMW

Europa-Tourenwagen-Meister-
schaft - Markenwertung -

BMW 3.0 CSL

Umberto Grano

Europa-Tourenwagen-Pokalsieger

BMW 3.0 CSL

BMW LANDESMEISTER - WAGEN

Harald Ertl

Deutscher Automobil Rennsport-
meister

BMW 320 Schnitzer Turbo

Mario Ketterer

Gewinner des Deutschen Sportwagen-
Pokals

Toj-BMW

Hans Weissgerber

Gewinner des Nürburgring-Lang-
strecken-Pokals

BMW 2002

David Franklin

Gewinner der englischen Berg-
meisterschaft

und der

englischen Sprint-Meisterschaft

March BMW

Tuisku Urpiala

Gewinner des Nordic-Cups

BMW 530 i

Bruno Giacomelli

Italienischer Formel 2-Meister

March BMW

Martino Finotto

Italienischer Tourenwagen-Meister

BMW 3.0 CSL

Carlo Franchi - "Gimax"

Italienischer Sportwagen-Meister
- 2 Liter -
Osella BMW

Arcadio Pezzali

Italienischer Sportwagen-Meister
- 1,6 Liter -
Osella BMW

Mauro Nesti

Italienischer Bergmeister
- Sportwagen -
Cebora BMW

Eddie Keizan

Südafrikanischer Produktions-
wagen-Meister
BMW 530i

Walter Beutler

Schweizer Tourenwagen-Meister
BMW 320

Eugen Strähl

Schweizer Sportwagen-Meister
March BMW

BMW LANDESMEISTER - MOTORRAD

Manfred Hartmann
Heinz Theilacker

Deutsche Geländemeister 1978
Seitenwagen
BMW R 75/5

Laszlo Peres

2. Platz
Deutsche Geländemeisterschaft 1978
Klasse über 750 ccm
BMW GS 800

Norbert Bauer
Horst Maier

OMK Gelände-Pokalsieger 1978
Seitenwagen
BMW R 50 S

Karl-Friedrich Capito

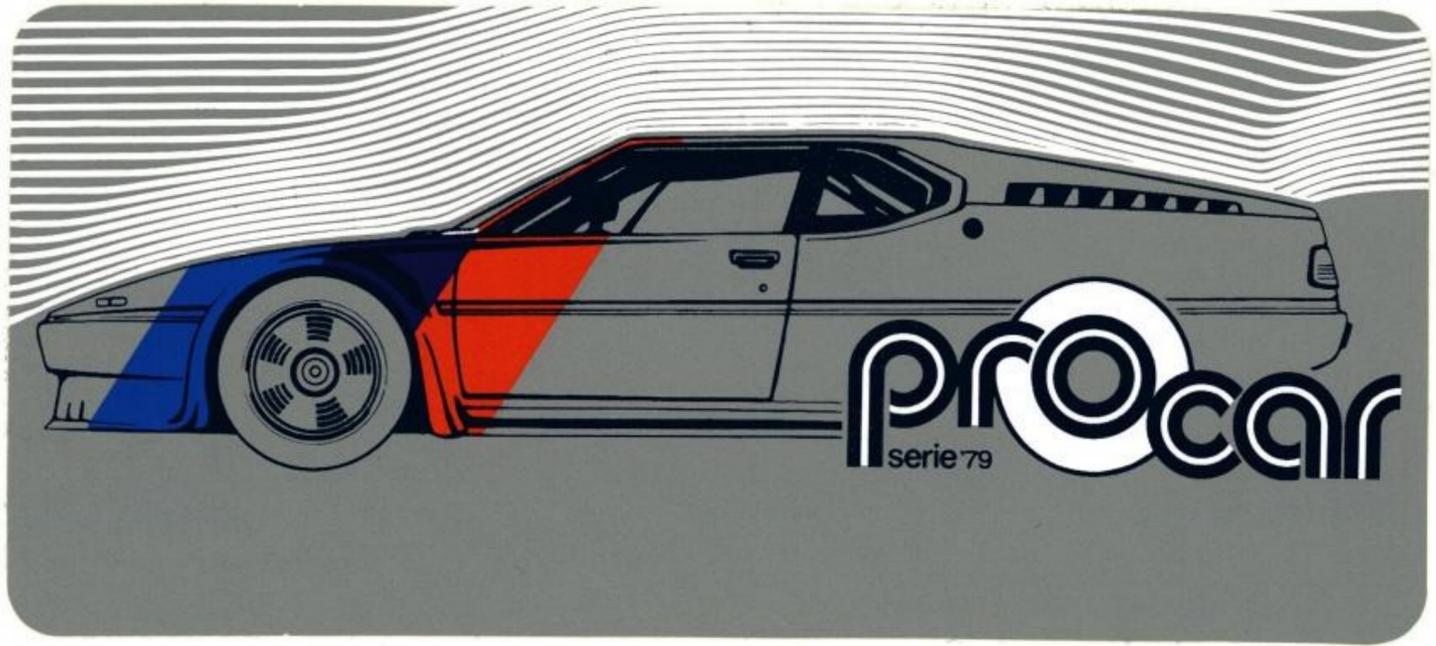
OMK Gelände-Pokalsieger 1978
Klasse über 750 ccm
BMW GS 800

Konrad Stückler

Österreichischer Bergmeister 1978
Klasse über 500 ccm
BMW R 100 RS

DIE ERSTEN 30 IM BMW SPORTPOKAL 1978

1.	Umberto Grano	I	1.060 Punkte
2.	Dieter Quester	A	980 Punkte
3.	Harald Ertl	D	960 Punkte
4.	Harald Grohs	D	880 Punkte
5.	Eddy Joosen	B	660 Punkte
6.	Freddy Kottulinsky	D	640 Punkte
7.	Martino Finotto	I	570 Punkte
8.	Carlo Facetti	I	560 Punkte
9.	Patrick Neve	B	480 Punkte
	Bo Emanuelsson	S	480 Punkte
11.	Tom Walkinshaw	GB	320 Punkte
	Giorgio Francia	I	320 Punkte
13.	Helmut Kelleners	D	280 Punkte
14.	Heribert Werginz	A	270 Punkte
	Harald Neger	A	270 Punkte
16.	Markus Hotz	CH	260 Punkte
17.	Horst Schöne	D	235 Punkte
18.	Roman Loibnegger	A	230 Punkte
19.	Edgar Grund	D	190 Punkte
20.	Kurt König	D	180 Punkte
	Heinz Weltrowski	D	180 Punkte
22.	János Tóth	H	175 Punkte
23.	Jean-Claude Jeanneret	CH	170 Punkte
24.	Ingvar Carlsson	S	160 Punkte
	Anders Olofsson	S	160 Punkte
26.	Walter Beutler	CH	155 Punkte
27.	Jakob Hürtgen	D	155 Punkte
28.	Erwin van den Broeck	B	125 Punkte
29.	Dieter Kindlmann	D	100 Punkte
	Ludwig Linder	D	100 Punkte



1979 - im Zeichen des BMW M1

BMW AG

*M*flight

PROCAR SERIE

Die Hauptaktivitäten des BMW Motorsports werden werksseitig 1979 in der Teilnahme an der Procar-Serie liegen. Diese neu ins Leben gerufene Rennserie im Rahmen von acht europäischen Grand Prix-Rennen wird sicher das ohnehin schon attraktive Renngeschehen um einen Großen Preis noch um eine Nuance reicher machen.

Die für diese Procar-Rennserie zur Verfügung stehenden BMW M 1 Gruppe 4 werden von rund 20 privaten internationalen Teams und den jeweils 5 trainingsbesten Grand-Prix-Piloten aus dem ersten Formel 1-Training eingesetzt.

Das Interessante: alle Fahrer verfügen über ein technisch gleichwertiges hochkarätiges Renngerät und zählen zu den besten internationalen Piloten aus allen Bereichen des Automobil-Rennsports: Formel- und Produktionswagen, Langstrecken- und Sprintrennen.

Der Reiz: junge Talente, die erst auf dem Weg nach oben sind, treten gegen die sogenannten Etablierten der Formel 1-Szene an.

Der Lohn: außergewöhnlich hohe Preisgelder und attraktive Prämien am Ende der Saison.

Das beiliegende Reglement gibt Auskunft über Einzelheiten.

BMW AG

Die Fahrer

Mflight

WALTER BRUN (CH)

geb.:

20. Oktober 1942

Anschrift:

Sonnhaldestraße 3

Hergeswil

SCHWEIZ

Der Schweizer Brun, in seinem Privatberuf Automatenkaufmann, ist seit 1966 im Motorsport mit von der Partie.

Begonnen hat alles auf einem Ford Cortina in der Schweizer Bergmeisterschaft. Seit 1967 gehört die Liebe des Schweizers aber den weißblauen Tourenwagen, mit denen er international zahlreiche Erfolge erzielte. Dabei war es ohne Bedeutung, ob es um Meisterschaftspunkte bei Bergrennen oder auf der Rundstrecke ging.

Walter Brun, dessen besondere Liebe seinen Schäferhunden gilt, war einer der ersten, der bei BMW Rennleiter Neerpasch vorstellig wurde, um seine Unterschrift unter eine M 1-Bestellung zu setzen.

Er ist in der Branche einer der wenigen ganz echten Privatfahrer, dem es in erster Linie um den Sport an sich und erst in zweiter Linie um Pokale und Preisgelder geht.

EDDIE CHEEVER (USA)

geb.: 10. Januar 1958

Anschrift: Via Cassia 1170
00100 Rom
ITALIEN

Wie manch anderer Weltklassepilot auch, begann der Ex-BMW Junior seine Rennfahrer-Karriere im Kart-Sport. Hier stellte er seine Klasse unter Beweis, wurde zweimal Europa- und 1974 Vize-Weltmeister.

Mit 18 Jahren saß Cheever bereits in einem Formel 2-Rennwagen und behauptete sich in internationalen Starterfeldern. Ein Jahr später holte ihn Jochen Neerpasch ins BMW Junior Team, und hier ließ der Benjamin der Mannschaft bald erkennen, daß er sich im Produktionswagen genauso wohl fühlt wie in der Formel 2, deren fester Bestandteil Eddie derzeit ist.

Der junge Draufgänger, der aus Überzeugung Vegetarier ist, gibt sich aus Prinzip mit 2. Plätzen nicht zufrieden. Für ihn zählt nur der Sieg!

BRUNO GIACOMELLI (I)

geb.:

10. September 1952

Anschrift:

Via Gismondi

Roncadelle (Bs.)

ITALIEN

Der kleine Italiener aus Poncarale bei Brescia ist Formel 2 Europameister 1978. Aber nicht nur das: er ist auch der König aller Europameister, denn mit 8 Saisonsiegen war er erfolgreicher als je ein Titelträger vor ihm. Nun visiert er die Formel 1 an.

Der Weg war für den Bauernsohn sehr steinig: kleine Tourenwagen, Formel Ford, Formel 3. Als Bruno dem Rat eines Freundes folgte und nach England ging, begann sein internationaler Aufstieg. Als er den Platz im Polifac BMW Junior Team erhielt, war er der Favorit in der Meisterschaft.

Keiner bewegte den March BMW so exakt, keiner fuhr so wenig spektakulär und doch so schnell wie Bruno und kaum ein anderer konnte seinen Wagen so auf die Gegebenheiten der verschiedenen Strecken abstimmen. Und davon profitierten auch Brunos Teamgefährten Marc Surer und Manfred Winkelhock, denen er sein Wissen ohne viel Reden zur Verfügung stellte.

TOINE HEZEMANS (NL)

geb.: 15. April 1943

Anschrift: Parklaan 56
Eindhoven
HOLLAND

Der trickreiche Holländer Hezemans gehört nun schon fast zwei Jahrzehnte zur internationalen Motorsport-Szene

Wie manch anderer auch begann er im Kart-Sport, war Vize-Weltmeister und mehrmaliger Europameister. Seine große Liebe gilt den Produktionswagen, hier liegen auch zweifellos seine Stärken. Seine beiden Titel in der Tourenwagen-Europameisterschaft und in der GT-Europameisterschaft beweisen das.

Wo immer Hezemans an den Start ging, war er ein gefürchteter Gegner. Nicht zuletzt deswegen, weil er kaum wie ein Zweiter die Lücken des Sportgesetzes ausnutzt. Neben seinen erfolgreichen Einsätzen in der Deutschen Meisterschaft (1978 Zweiter hinter Harald Ertl) sorgte er mit seinen hervorragenden Leistungen in der Marken-Weltmeisterschaft mit dafür, daß Porsche 1977 und 1978 diesen Titel nach Hause holte.

Es gibt heute schon eine Reihe von Experten, die bereit sind, eine Bank auf den Holländer in der Procar-Serie zu verwetten.

MARKUS HÖTTINGER (A)

geb.:

28. Mai 1956

Anschrift:

Nussbaumweg 3
7000 Eisenstadt
ÖSTERREICH

Der junge Österreicher ist ein Mann, der nichts dem Zufall überläßt. So hat er trotz aller Anfangserfolge im Rennsport sein Studium der Publizistik und des Sports noch nicht aufgegeben. "Noch ist ja nicht abzusehen, wie es mit der Rennerei weitergeht."

Markus, der heute unter der Obhut von Dr. Helmut Marko steht, tummelte sich zwei Jahre mit großem Erfolg in Renault 5-Rennen, betrachtete das als Aufbauphase und war 1978 die große Sensation in der Deutschen Automobil Rennsportmeisterschaft, als er mit unterlegenem Material vier Siege für sich und sein Team auf einem BMW 320 nach Hause fuhr. Das machte ihn hinter dem Turbo-Piloten und späteren Meister Harald Ertl zum Zweitbesten bei den Produktionswagen bis 2 Liter Hubraum.

Ihm steht nach Experten-Ansicht noch die ganze Motorsport-Zukunft offen. Markus Höttinger wird man auf Dauer im Auge behalten müssen.

HELMUT KELLENNERS (D)

geb.: 29.12.1938

Anschrift: Am Pfauenzehnt 30
4220 Dinslaken
DEUTSCHLAND

Der dienstälteste Fahrer in der Procar Serie begann 1965 seine aktive Laufbahn auf einem BMW 1800 ti, für den er damals einen von Jochen Neerpasch getunten Motor verwendete.

Seine herausragenden Erfolge erzielte Kellenners auf starken Sportwagen. Alleine im Jahr 1969 holte er auf dem Ford GT 40 6 Gesamtsiege in WM-Läufen. 1974 fuhr er mit einem 700 PS McLaren in der IMSA Serie gegen die 1.000 PS Turbo-Porsche und hier sieht er auch sein persönlich größtes Rennen: ein Sieg am Nürburgring gegen Emerson Fittipaldi und Herbert Müller.

In der kommenden Saison wird Helmut Kellenners, der hin und wieder mit dem Gedanken spielt, den Helm an den Nagel zu hängen, noch einmal eine komplette Saison bestreiten. Er fährt für das schweizer Eggenberger Team sowohl in der Procar Serie den BMW M 1, als auch in der ETW den BMW 320.

FRANZ KONRAD (A)

geb.: 8. Juni 1951
Anschrift: Joachimstraße 2
4830 Gütersloh
DEUTSCHLAND

Der jetzt in Deutschland lebende Kraftfahrzeug-Kaufmann kommt aus der österreichischen Moto-Cross-Schule. Bereits 1968 und 1969 gewann Konrad zweimal diese schwierige Disziplin. (Österr. Staatsmeisterschaft)

Nachdem er 1970 nach Deutschland übergesiedelt war, faßte er mehr und mehr Fuß im Automobilsport, den er klein im wahrsten Sinne des Wortes begann - auf einem Steyr Puch.

Aber schon bald sah man Konrad, der seit 1977 ein eigenes Team betreibt, in den kraftstrotzenden Turbo Porsche am Start. Sehr gute Plazierungen sowohl in der Marken-Weltmeisterschaft als auch in der Deutschen Rennsportmeisterschaft zeugten von seinen Fahrerqualitäten.

Im Laufe der Saison 1978 zog sich Konrad ein wenig aus dem Produktionswagensport zurück, um sich mehr den Formel-Rennen zu widmen. Mit seinem Formel 3 verschaffte sich der Wahl-Deutsche aus Österreich auf Anhieb Respekt bei seinen Konkurrenten.

ALBRECHT KREBS (D)

geb.:

14. August 1943

Anschrift:

Berliner Straße 11

6456 Langenselbold

DEUTSCHLAND

Um ein Haar hätte der Deutsche Meister 1975 Albrecht Krebs geheißen. Doch seine Meisterschaftshoffnungen wurden von einem Motorschaden an seinem Schnitzer BMW zunichte gemacht. Und das im allerletzten Rennen !

Eigentlich ist der erfolgreiche Hanauer Architekt Berg-Spezialist. So jedenfalls begann 1965 seine Karriere als Rennfahrer. Schon bald nach seinen ersten Einsätzen kristallisierte sich heraus, daß mit Krebs ein kaum zu schlagender Mann an den Start der Bergmeisterschaftsläufe ging.

Mitte der 70er Jahre entdeckte Albrecht Krebs dann seine Liebe für die Rundstrecke. Hier war der Gesamtsieg beim 1.000 km Rennen auf dem Nürburgring zusammen mit Dieter Quester zweifellos sein größter Erfolg. Doch Krebs war nicht nur bei Langstreckenrennen ein schneller Mann. Er war es, der als erster Fahrer in der Geschichte des Nürburgrings in einem Schnitzer BMW 2002 Turbo die Schallmauer für 2 Liter Produktionswagen durchbrach. 7.58,2 war seine Rekordzeit.

HERBERT MÜLLER (CH)

geb.:

11. Mai 1940

Anschrift:

5734 Rheinach

SCHWEIZ

Der Schweizer mit dem roten Bürsten-Haarschnitt ist auf allem schnell, was vier Räder hat. Er begann schon 1960 mit dem Automobilsport und war seitdem in allen Kategorien und Klassen erfolgreich am Start. Zweimal siegte der "Stumpen-Herbie" - diesen Spitznamen gaben ihm seine Freunde, weil er immer einen Zigarrenstumpen zwischen den Zähnen hat - in der Berg-Europameisterschaft, ebenso oft war er bei der klassischen Targa Florio erfolgreich und gar dreimal holte er den Meistertitel in der Interserie in den Kanton Aargau.

Ein ungeheures Potential an Erfahrung spricht für den Schweizer. Erfahrung, die sich nicht nur auf den reinen Renneinsatz bezieht, sondern auch auf die Abstimmung eines Rennwagens.

So darf man nicht nur aus Schweizer Sicht auf die M 1-Einsätze Müllers gespannt sein, der aufgrund eines gutgehenden Metallverarbeitungsbetriebs nie in den Zwang geriet, mit dem Motorsport ausschließlich seinen Lebensunterhalt zu verdienen.

DIETER QUESTER (A)

geb.: 30. Mai 1939
Anschrift: Kroneggasse 20
1019 Wien
ÖSTERREICH

Quester ist ein sportliches Allroundtalent. Das bezieht sich nicht nur auf den Motorsport, sondern auf alle Sportarten, mit denen sich der Wiener jemals befaßte.

Und er fühlt sich überall so stark, daß er keiner Auseinandersetzung aus dem Wege geht. Und meistens hat er Erfolg. Seine größten sportlichen Erfolge verbuchte er allerdings im Zusammenhang mit Motoren, meistens mit denen von BMW. Weltrekorde für Motorboote standen ebenso auf dem Programm wie der vierfache Sieg bei der Tourenwagen-Europameisterschaft und hervorragende Plazierungen in den Formel 2-Europameisterschaftsläufen.

Doch sind Quester diese Erfolge nicht in den Schoß gefallen: ein unbändiger Ehrgeiz, der Wille und die Einsicht, sich beim körperlichen Training völlig zu verausgaben, und eine manchmal akribisch technische Pedanterie haben Quester zum wohl erfolgreichsten BMW Piloten der Nachkriegszeit gemacht.

BERTRAM SCHÄFER (D)

geb.:

18. März 1946

Anschrift:

Bitburger Straße 90

5520 Bitburg

DEUTSCHLAND

Bertram Schäfer bringt als beste Empfehlung in die Procar-Serie seine drei Deutschen Meistertitel in der Formel 3 mit, die er von 1974 bis 1978 gewann.

Schäfer, der sich komplett dem Rennsport verschrieben hat - er ist neben seiner Rennerei auch noch erfolgreicher Importeur von Ralt-Rennwagen - ist ein ausgesprochener Formel-Spezialist. Dabei spielt es für ihn keine Rolle, ob es sich um Formel V, Formel 3 oder Formel 2-Rennwagen handelt. Der Bitburger ist in jedem "Einbaum" schnell.

Um so interessanter wird es sein, ihn bei seinem Einsatz im BMW M 1 zu beobachten, in einem Metier, das für ihn völlig neu ist. Aber da Schäfer dafür bekannt ist, daß er seine Rennwagen mit äußerster Präzision vorbereitet, dürfte er zumindest von dieser Seite her ein schwer zu schlagender Gegner sein.

Sein Ziel: vorne mitmischen und möglichst wenig kaputtmachen !

WOLFGANG SCHÜTZ (D)

geb.: 16. Juli 1950
Anschrift: Bergstraße 13
7031 Hildrizhausen
DEUTSCHLAND

Schütz kommt aus einer Nachwuchsformel. Im Renault 5-Cup war er in der Saison '78 der dominierende Mann. Ihn galt es auf den deutschen und internationalen Rennstrecken zu schlagen, wollte man vorne sein. Und das geschah nur äußerst selten. Denn Wolfgang Schütz fielen immer wieder neue Varianten ein, wenn es darum ging, die Gegner zu narren.

So scheint der Schwabe ein vielversprechender Fahrer in der Procar Serie zu sein, dem neben seinem Talent, seinem unbändigen Ehrgeiz auch die vielfältigen Erfahrungen im Infight der R 5-Starterfelder zugute kommen werden.

Hinzu kommt, daß Schütz über sehr viel technisches know-how verfügt, was sich immer wieder beim Abstimmen der diffizilen Renntechnik positiv auswirkt. Und das gerade in Rennen, in denen technisch identische Fahrzeuge an den Start gehen.

HANS JOACHIM STUCK (D)

geb.:

1. Januar 1951

Anschrift:

Vollmannstraße 25d

8000 München 81

DEUTSCHLAND

Seit 1973 Werksfahrer bei BMW, ist und bleibt der lange Bayer der Hans Dampf in allen Gassen.

Als Rennfahrer stieg der "Strietzel" in die Fußstapfen seines berühmten Vaters und ließ immer wieder erkennen, daß ihm gerade die Produktionswagen auf den Leib geschneidert sind.

1972 war der Senkrechtstarter Deutscher Automobil Rennsportmeister und belegte 1974 hinter Patrick Depailler in der Formel 2-Europameisterschaft den zweiten Rang. Seitdem gilt der Grainauer als der "König von Hockenheim". Als BMW 1975 werksseitig bei der IMSA-Serie in den USA an den Start ging, avancierte Stuck sehr schnell aufgrund seiner spektakulären Fahrweise zum Publikumsliebbling Nr. 1.

Seine beste Formel 1-Saison hatte Hans Stuck 1977 bei Brabham, als er in der Endabrechnung auf 12 Weltmeisterschaftspunkte kam. 1979 wird er neben seinen Einsätzen in der Procar-Meisterschaft für das deutsche ATS-Formel 1-Team an den Start gehen. Seine blonde Ehefrau, die Lufthansa-Stewardess Bärbel, hält ihrem Strietzel dabei die Daumen.

MANFRED WINKELHOCK (D)	geb.:	6. Oktober 1951
	Anschrift:	Meisenweg 36 7151 Waiblingen DEUTSCHLAND

Für den gelernten Kraftfahrzeug-Meister und Schwaben begann der Motorsport in einem alten NSU TTS, ehe er auf Anhieb den VW Golf Cup für sich entschied.

Das war für BMW Rennleiter Jochen Neerpasch das Signal, das Jungtalent in sein neu gegründetes BMW Junior Team aufzunehmen.

Winkelhock rechtfertigte von Anfang an das in ihn gesetzte Vertrauen und war mit seinem BMW 320 der erfolgreichste Fahrer in der kleinen Division der Deutschen Automobil Rennsportmeisterschaft 1977.

Nun war es logisch, daß Manfred seine Chance in der Formel 2 erhielt. Auch hier brachte er in seinem ersten Formeljahr mehr, als man von einem Neuling erwarten durfte: am Ende holte er sich den 8. Rang, mit einem dritten, einem vierten und zwei 5. Plätzen.

So gesehen ist die Saison 1979 für den ehrgeizigen Schwaben ein weiteres Aufbaujahr, in dem er mit seinen Einsätzen in der Procar-Serie und möglicherweise in der Deutschen Rennsportmeisterschaft auch ein terminlich gut überschaubares Programm in Angriff nimmt.

MARC SURER	(CH)	geb.:	18. September 1951
		Anschrift:	Gosford Hill Court Bicester Road Kidlington, Oxford ENGLAND

Das Vertrauen, das BMW Rennleiter Jochen Neerpasch von Anfang an in Marc Surer setzte, hat sich bezahlt gemacht: 1978 wurde der schweizer Nachwuchsmann Vize-Europameister in der Formel 2.

Bei Surer, der nicht nur exzellente Ergebnisse im Monoposto bringt, sondern der auch zum Besten im Produktionswagen zählt, kann man einen ähnlichen bisherigen Werdegang verfolgen, wie bei seinem großen Vorbild Ronnie Peterson: Beginn im Kart-Sport, dann über die Formel 3 und Tourenwagen die nächste Sprosse, die Formel 2 anzusteuern.

Diesen Weg geht Surer ganz konzentriert. Er zählt im kommenden Jahr sicher zu den ersten Anwärtern auf den Formel 2-Titel. Surers erklärtes Ziel ist die Formel 1. Und der Schweizer tut alles, um dieses Ziel zu erreichen. So hat er unter anderem seine Zelte in England aufgeschlagen, um immer einen hautnahen Kontakt mit den "Machern" im internationalen Motorsport zu haben.

BMW AG

Die Technik

Mflight

TECHNISCHE DATEN BMW M 1 - SERIENVERSION

Motor Wassergekühlter 6-Zylinder-Reihenmotor in Mittelmotoranordnung
4 Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen
mit Doppelrollenkettantrieb

Hubraum (cm ³)	3 453
Hub (mm)	84
Bohrung (mm)	93,4
Leistung (kW) bei 1/min (PS)	204 bei 6 500 277
Drehmoment (NM) bei 1/min (mkp)	330 bei 5 000 33
Höchstdrehzahl 1/min	7 000
mittlere Kolbengeschwindigkeit bei max. Leistung (m/sec)	17,4
Verdichtungsverhältnis	9 : 1
Kraftstoffanlage	Mechanische Einspritzung - System Kugelfischer 3 Doppeldrosselklappenstutzen mit 6 Drosselklappen, Ø 46 mm
Kraftstoffart (ROZ)	98
Tankinhalt (l)	(2 x 58) 116
Schmierung	Druckumlaufschmierung mit Trockensumpf- Ölsystem 3-fach Absaugpumpe neben dem Kurbelgehäuse und Druckpumpe in der Ölwanne

ELEKTRISCHE ANLAGE

Batteriespannung (V)	12
Batterieleistung (Ah)	55
Lichtmaschine	Drehstromgenerator 14 V/65 A
Zündung	Kontaktloses, vollelektronisches Digital-Zündsystem Magneti-Marelli Aussteuerung erfolgt vom Schwungrad
Zündkerzen	Bosch X 4 CS

FAHRWERK

Rahmen	Gitterrohrrahmen mit Kunststoffkarosserie
Vorderachse	Doppelquerlenker (Dreieckslenker) mit Leichtmetall Radträgern Einzelradaufhängung
Hinterachse	Doppelquerlenker (Trapezlenker unten) mit Leichtmetall-Radträgern Einzelradaufhängung
Stoßdämpfer / Federn	Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer, Konzentrische, höhenverstellbare Schraubenfedern
Stabilisator Ø (mm)	vorn 23 hinten 19
Bremse	Innenbelüftete Festsattelscheibenbremse im 2-Kreis-System mit Bremskraftverstärker und Druckminderer an der Hinterachse
Scheibendurchmesser (mm)	vorn 300 hinten 297
Scheibendicke (mm)	vorn 32 hinten 26
wirksame Belagfläche (cm ²)	vorn 96 pro Rad hinten 69 pro Rad
Feststellbremse	mechanische Betätigung auf spezielle Bremsättel an der Hinterachse
Lenkung	Zahnstangenlenkung, axial verstellbare 2-Gelenk-Sicherheitslenksäule
Lenkrad Ø (mm)	360
Räder	gegossene Leichtmetallräder vorn 7 " x 16 " hinten 8 " x 16 "
	Gestaltung aus aerodynamischen Gründen flach
Reifen	Pirelli P 7 vorn 205/55 VR 16 hinten 225/50 VR 16

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung	F + S hydraulisch betätigte 2-Scheiben-Trockenkupplung												
Getriebe	ZF 5-Gang-Schaltgetriebe mit integriertem Hinterachsgetriebe												
Übersetzungen Schaltgetriebe	<table> <tr> <td>1. Gang</td> <td>2,42</td> </tr> <tr> <td>2. Gang</td> <td>1,61</td> </tr> <tr> <td>3. Gang</td> <td>1,14</td> </tr> <tr> <td>4. Gang</td> <td>0,846</td> </tr> <tr> <td>5. Gang</td> <td>0,704</td> </tr> <tr> <td>R-Gang</td> <td>2,86</td> </tr> </table>	1. Gang	2,42	2. Gang	1,61	3. Gang	1,14	4. Gang	0,846	5. Gang	0,704	R-Gang	2,86
1. Gang	2,42												
2. Gang	1,61												
3. Gang	1,14												
4. Gang	0,846												
5. Gang	0,704												
R-Gang	2,86												
Übersetzung Hinterachsgetriebe	4,22												
Sperrdifferential	40 % Sperrwert												

ABMESSUNGEN (mm)

Radstand	2 560
Spurweite vorn	1 550
Spurweite hinten	1 576
Länge	4 360
Breite	1 824
Höhe unbelastet	1 140
Bodenfreiheit belastet	125
Wendekreis	13 000

GEWICHTE (kg)

Leergewicht nach DIN	1.300
Zulässiges Gesamtgewicht	1 600

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung (sec)	O - 100 km/h	5,6
	O - 200 km/h	20,7
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	262	
Kraftstoffverbrauch nach		
ECE Meßmethode (A 70)	90 km/h -	8,9 l / 100 km
	120 km/h -	10,2 l / 100 km
	ECE Zyklus -	19,6 l / 100 km

TECHNISCHER STECKBRIEF BMW M 1 - GRUPPE 4

Gruppe 4: Grand-Tourisme-Wagen nach dem internationalen Motorsportgesetz

Grand-Tourisme-Wagen sind in kleiner Serie hergestellte Wagen mit mindestens 2 Sitzplätzen. Sie können mit dem Ziel verbessert werden, sie besonders für sportliche Wettbewerbe geeignet zu machen. Die in diesem Zusammenhang erlaubten Änderungen sind im einzelnen im internationalen Automobil-Sportgesetz festgelegt.

Das äußere Erscheinungsbild ähnelt noch weitgehend dem Serienprodukt.

Motor

6-Zylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, 4 Ventile pro Zylinder, mechanische Kraftstoff-Einspritzung, Trockensumpfschmierung, Ölkühler im Fahrzeugbug, Bohrung 94 mm, Hub 84 mm, Hubraum 3 500 cm³, Leistung 345 kW (470 PS) bei 9000 1/min Drehmoment 390 Nm (39 mkg) bei 7000 1/min.

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Zweischeibenkupplung, ZF-5-Ganggetriebe, Differential- und Getriebe-Kühlung.

Fahrwerk

Doppel-Querlenker an Vorder- und Hinterachse, Magnesium-Radträger, Aluminium-Radnaben mit Zentralverschluß, Bilstein-Stoßdämpfer mit geschraubten Federtellern, Stabilisatoren vorn und hinten, austausch- und einstellbar, Bremsanlage ATE, Faustsättel und belüftete Scheiben an Vorder- und Hinterachse, Twin-Hauptbremszylinder, Bremskraftverteilung während der Fahrt verstellbar, Felgen vorn 11.0 x 16, hinten 12.5 x 16, Reifen vorn 10.0/23.5 x 16, hinten 12.5/25.0 x 16, Zahnstangenlenkung mit direkter Übersetzung

Maße und Gewichte

Länge 4 360 mm, Breite 1 924 mm, Höhe 1 110 mm, Radstand
2 560 mm, Spur vorn 1 594 mm, hinten 1 560 mm, Gewicht 1 020 kg

Fahrleistungen

Beschleunigung 0 - 100 km/h in 4,5 sec.
Höchstgeschwindigkeit ca. 310 km/h

BMW AG

TECHNISCHER STECKBRIEF BMW M 1 - GRUPPE 5

Gruppe 5: Spezialproduktionswagen nach dem internationalen Motorsportgesetz

Spezialproduktionswagen sind Fahrzeuge, für die keine Mindeststückzahl vorgeschrieben wird, die jedoch von homologierten Wagen der Gruppen 1, 2, 3 und 4 stammen müssen. Erlaubt sind sowohl sämtliche für die Fahrzeuge der Gruppe 1 - 4 zulässigen Änderungen als auch diejenigen, die zusätzlich für die Gruppe 5 bestimmt sind. Sie sind im einzelnen im internationalen Automobil-Sportgesetz festgelegt.

Größere Freiheiten bei der Gestaltung der Kotflügelverbreiterungen und der aerodynamischen Hilfsmittel vorn und hinten verändern die Karosserie deutlich erkennbar in ihrem äußeren Erscheinungsbild.

Unter der Karosserie-Außenhaut herrscht weitgehende Freiheit in der Gestaltung der Aggregate (Motor, Getriebe, Radaufhängungen, Bremse).

Die Gruppe 5 Version des BMW M 1 verwendet als Antriebsaggregat einen 3,2 l 6-Zylinder-4-Ventiler mit Abgas-Turbolader, der bei 9000 1/min bis zu 850 PS leistet. Der Ladedruck beträgt zwischen 1,2 und 1,4 atü.

Die Gruppe 5 Version befindet sich in der Phase der intensiven technischen Optimierung aller Einzelaggregate. Die endgültigen technischen Daten werden später veröffentlicht.

BMW AG

PROCAR SERIE
REGLEMENT

ALLGEMEINES

1. Die Procar-Serie wird von der Procar Association veranstaltet. Solange sie sich aktiv an der Serie beteiligen, sind sämtliche Teilnehmer an der Procar Serie automatisch Mitglied der Association.

Die Association wird geleitet von einem Vorstand. Dieser besteht aus einem Direktor, einem Mitglied für jeden Hersteller, sowie der gleichen Anzahl von Mitgliedern als Hersteller beteiligt sind als Vertreter der Bewerber.

Für die Saison 1979 wird Max Mosley zum Direktor ernannt. Der Direktor für das Jahr 1980, sowie für die darauffolgenden Saisons wird am 1. Dezember jeden Jahres vom Vorstand gewählt. Er übernimmt dann zum folgenden 1. Januar bis zum 31. Dezember sein Amt als Direktor.

2. Die Beteiligung an der Procar Serie ist nur auf Einladung möglich.
3. Eine Liste der für die Procar Serie zugelassenen Wagen wird zum 1. Januar jeden Jahres veröffentlicht.
4. Sämtliche Streitigkeiten oder Fragen, die sich im Rahmen der Procar Serie bzw. aufgrund dieses Reglements ergeben, werden vom Vorstand geregelt. Sollte ein Vertreter eines Bewerbers an einer solchen Streitigkeit beteiligt sein, nimmt er nicht an den

Ausschußsitzungen zur Beratung dieser Streitigkeiten teil. Sollte ein Beteiligter mit einem Beschluß des Vorstands, der sich auf das CSI-Reglement bzw. auf eine darin behandelte Angelegenheit bezieht, nicht einverstanden sein, so ist er befugt, die Angelegenheit auf dem üblichen CSI-Entscheidungsweg regeln zu lassen. Voraussetzung ist allerdings, daß die Sportkommissare, bzw. die CSI ausdrücklich hiermit einverstanden sind.

TECHNISCHE FRAGEN

5. Ziel und Zweck dieses Reglements ist es, die Gleichwertigkeit der an der Serie teilnehmenden Wagen zu gewährleisten. Dementsprechend sollen die Teilnehmer aufgrund dieses Reglements daran gehindert werden, durch die Modifikation ihrer Wagen ungerechtfertigte Vorteile zu erlangen.
6. Die Modifikation, der Austausch, sowie die Positionsänderung sämtlicher Teile des Wagens bzw. irgendeines Teiles ist unzulässig. Ebenfalls verboten ist die Hinzufügung oder Wegnahme irgendeines Teiles bzw. Materials. Hierbei gelten jedoch die folgenden Ausnahmen:
 - a. Der Austausch von Teilen durch Neu- bzw. Gebrauchtteile, die entweder direkt vom Hersteller des Wagens oder von einem durch die Association lizenzierten Lieferanten stammen. Eine Änderung, bzw. Modifizierung solcher Teile ist nur im Rahmen der von der Association zugelassenen Regeln erlaubt.

- b. Geringfügige Modifizierungen der Sitzposition, die lediglich zur Verbesserung des Fahrkomforts dienen
 - c. Farbliche Änderungen, die Anbringung von Werbematerial und Aufschriften.
 - d. Die Überarbeitung von Neuteilen, die eventuell von Fall zu Fall von der Association zugelassen wird.
7. Das Triebwerk, das Getriebe und die Hinterachsübersetzung des Wagens haben den von den Herstellern vorgelegten und von der Association genehmigten technischen Spezifikationen zu entsprechen.
8. Diejenigen Teile des Wagens, die einstellbar konzipiert worden sind, dürfen verstellt werden.
9. Auf dem Heckflügel sind lediglich diejenigen Zeichen, Werbeaufschriften usw. anzubringen, die von der Association genehmigt, bzw. vorgeschrieben sind.
10. Dieses technische Reglement gilt für sämtliche Wagen, sowie für die gesamte Dauer des Trainings und der Rennen. Die Association ist hiermit befugt, jederzeit während einer Rennveranstaltung die Wagen zu kontrollieren, um dadurch festzustellen, ob sie mit sämtlichen Bestimmungen dieses Reglements übereinstimmen. Außerdem ist die Association befugt, einzelne Teile, mehrere Teile oder auch komplette Aggregate (wie zum Beispiel das

Triebwerk) auszubauen, damit vom Hersteller eine genaue Kontrolle durchgeführt werden kann. Hierbei erhält der Teilnehmer leihweise ein neues Teil bzw. Aggregat, bis die Überprüfung abgeschlossen ist und die Originalteile bzw. -Aggregate zurückgegeben werden.

11. Die Association ist berechtigt, jederzeit die Spezifikationen der Wagen zu ändern. Von Ausnahmefällen abgesehen, verpflichtet sie sich jedoch, nur dann solche Änderungen durchzuführen, wenn sie zur Verbesserung der Sicherheit oder Zuverlässigkeit, zur Reduzierung der Kosten oder zur Vermeidung eines Leistungsvorteils dienen.

SPORTBESTIMMUNGEN

12. Die Procar Serie wird im Rahmen der internationalen Sportbestimmungen der FIA durchgeführt. Zusätzliche, von der Association in Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Rennveranstalter erlassene Vorschriften kommen ebenfalls zur Anwendung.
13. Die Renndistanz beträgt jeweils 100 km, gegebenenfalls kann diese aus Gründen der Zweckmäßigkeit auf- bzw. abgerundet werden.
14. Das vor jedem Rennen stattfindende Training dauert mindestens 45 Minuten.
15. Es starten jeweils 24 Wagen. Ausnahme Monaco: 20
Fünf Fahrzeuge werden von einem Hersteller für die Grand-Prix-Fahrer zur Verfügung gestellt.

16. Es sind 26 von der Association ausgesuchte Wagen an dem Renntraining teilnahmeberechtigt. Die 19 Wagen (Monaco: 15) mit den schnellsten Rundenzeiten im Training qualifizieren sich dann für die Startplätze 6 bis 24 (Monaco: 6 - 20), wobei der schnellste Wagen Startplatz 6 und der langsamste Startplatz 24 (Monaco: 20) einnimmt. Die Startplätze 1 bis 5 werden für die schnellsten 5 verfügbaren Grand-Prix-Fahrer (Procar Formel 1-Fahrer) zur Verfügung gestellt, wobei zur Ermittlung dieser Fahrer die Ergebnisse des ersten Trainingstages für den bevorstehenden Grand Prix herangezogen werden. Die Procar Formel 1-Fahrer erhalten ebenfalls die Gelegenheit, mit ihren Procar-Wagen zu trainieren, werden aber hierbei nicht gezeitet.
17. Während der 7 Tage vor einem Rennen sind auf der jeweiligen Rennstrecke keine Testfahrten mit Procar-Wagen zugelassen.
18. Der Name des Fahrers ist in der von der Association vorgeschriebenen Buchstabengröße und -form an jeden Wagen anzubringen

FINANZIELLE BESTIMMUNGEN UND PREISGELDER

19. Bei jedem Rennen zur Procar Serie 1979 werden die folgenden Preisgelder bezahlt:

1. Platz	\$ 5.000
2. Platz	\$ 3.000
3. Platz	\$ 1.000

Zusätzlich erhält jeder Procar-Fahrer für jede Runde, die er vor Procar Formel 1-Fahrern beendet, eine Prämie von \$ 50 pro jeweiligem Formel 1-Fahrer. Voraussetzung ist hierbei, daß der Procar Formel 1-Fahrer mindestens mit 95 % der Durchschnittsgeschwindigkeit des jeweiligen Spitzenreiters fährt.

Die Punkteverteilung für die Procar-Meisterschaft:

1. Platz	20 Punkte
2. Platz	15 Punkte
3. Platz	12 Punkte
4. Platz	10 Punkte
5. Platz	8 Punkte
6. Platz	6 Punkte
7. Platz	4 Punkte
8. Platz	3 Punkte
9. Platz	2 Punkte
10. Platz	1 Punkt

Der Gesamtsieger bei der Procar-Meisterschaft erhält als Prämie einen BMW M 1. Der Meisterschaftszweite erhält einen BMW 528 i, der Meisterschaftsdritte einen BMW 323 i.

Das Formel 1-Team mit dem erfolgreichsten Procar Formel 1-Fahrer erhält ebenfalls einen BMW M 1. Das zweiterfolgreichste Team erhält einen BMW 528 i, das dritterfolgreichste Team einen BMW 323 i.

Darüberhinaus können zusätzliche Preise, die die Association von Fall zu Fall ankündigt, vergeben werden.

20. Das Nenngeld für jedes Rennen der Procar Serie 1979 beträgt US \$ 50.

BMW AG

FORMEL 1 WELTMEISTERSCHAFT 1979

21. Januar	GP von Argentinien	
4. Februar	GP von Brasilien	
4. März	GP von Südafrika	
1. April	GP USA West	
29. April	GP von Spanien	
13. Mai	GP von Belgien	*
27. Mai	GP von Monaco	*
17. Juni	GP von Schweden	
1. Juli	GP von Frankreich	*
15. Juli	GP von England	*
29. Juli	GP von Deutschland	*
12. August	GP von Österreich	*
26. August	GP von Holland	*
9. September	GP von Italien	*
30. September	GP von Canada	
7. Oktober	GP USA Ost	

* PROCAR EINSÄTZE

FORMEL 2 - EUROPAMEISTERSCHAFT

Dem Formel 2-Sport kommt, gemessen am Vorjahr, nicht mehr die werksseitige Bedeutung zu. Zwar wird das March-Team in seinem Bemühen, den Europameistertitel wieder nach Bicester zu holen, aus München unterstützt, doch beschränkt sich diese Unterstützung auf die Bereitstellung der BMW Zweiliter-Rennmotoren und auf eine technische Betreuung.

Dennoch gibt es eine Reihe von Experten, die den Formel 2-Europameister wieder als sicher im March-Team sehen. Die verpflichteten Fahrer untermauern diese Meinung:

Marc Surer	(CH)	POLIFAC BMW JUNIOR TEAM
Teo Fabi	(I)	POLIFAC BMW JUNIOR TEAM
Ricardo Zunino	(AR)	POLIFAC BMW JUNIOR TEAM
Derek Daly	(GB)	ICI MARCH BMW TEAM

FORMEL 2-PILOTEN, DIE 1979 FÜR DAS MARCH BMW WERKSTEAM
FAHREN:

DEREK DALY	(IRL)	geb.:	1. März 1952
		Anschrift:	3, Brackley Road Silverstone Village Nr. Towcester, Northampton ENGLAND
TEO FABI	(I)	geb.:	9. März 1955
		Anschrift:	Viale dei Mille 68 Milano ITALIEN
MARC SURER	(CH)	geb.:	18. September 1951
		Anschrift:	Gosford Hill Court Bicester Road Kidlington, Oxford ENGLAND
RICARDO ZUNINO	(AR)	geb.:	13. April 1949
		Anschrift:	Avenida Corrientes 485 10398 Buenos Aires ARGENTINIEN

INTERNATIONALE MEISTERSCHAFTEN

Interessant verspricht wieder die Deutsche Automobil Rennsportmeisterschaft zu werden. Durch ein reglementiertes Gewichts-Handicap will man die Produktionswagen mit orthodoxen Saugmotoren den bislang überlegenen Turbo-Versionen ebenbürtig machen. Es bleibt abzuwarten, wie sich die potentiellen Sieganwärter bei BMW und Ford mit ihren Turbos gegen die leichtfüßige Konkurrenz behaupten.

Von den BMW Piloten wird Markus Höttinger werksseitig ein 1,4 l-Turbomotor zur Verfügung gestellt, um für die BMW Motorsport GmbH in der kommenden Saison im direkten Renneinsatz diese Entwicklung zu testen.

Neben der Deutschen Meisterschaft, die sicher auch international wieder im Blickpunkt des Interesses stehen dürfte, gibt es eine ganze Reihe von Meisterschaften internationalen Formats in den einzelnen Ländern, bei denen BMW traditionsgemäß vertreten sein wird.

Besonders interessant aus Münchner Sicht:

USA	IMSA SERIE	BMW McLaren 320 Turbo (eigenes Team) (McLaren)
	Fahrer: Jim Busby David Hobbs	
	SÜDAFRIKANISCHE MEISTERSCHAFT	BMW 530 (vorbereitet nach "südafrikanischer Gruppe 5")
	Fahrer: Eddie Keizan	

MARKENWELTMEISTERSCHAFT 1979

4. Februar	Daytona	USA
18. März	Mugello	I
8. April	Estoril	P
22. April	Dijon	F
6. Mai	Silverstone	GB
3. Juni	1.000 km Nürburgring	D
10. Juni	(Le Mans)	F
24. Juni	Enna	I
7. Juli	Watkins Glen	USA
5. August	Brands Hatch	GB
19. August	Mosport	CDN
16. September	Vallelunga	I

FORMEL 2 EUROPAMEISTERSCHAFT 1979

25. März	Silverstone	GB
8. April	Hockenheim	D
15. April	Thruxton	GB
29. April	Eifelrennen	D
13. Mai	Vallelunga	I
20. Mai	Mugello	I
3. Juni	Pau	F
10. Juni	Hockenheim	D
24. Juni	Rouen	F
8. Juli	Nogaro	I
29. Juli	Enna	I
5. August	Misano	I
19. August	Donington	GB
2. September	Estoril	P

DEUTSCHE AUTOMOBIL RENNSPORTMEISTERSCHAFT 1979

11. März	Zolder
25. März	300 km Nürburgring
8. April	Hockenheim
29. April	Eifelrennen
20. Mai	Salzburg
17. Juni	Mainz-Finthen
24. Juni	Norisring
1. Juli	Zandvoort
22. Juli	Diepholz
19. August	Zolder
2. September	Hockenheim
23. September	Supersprint

FORMEL 2
EUROPAMEISTERSCHAFT
1978

		27.03.1978 Thruxton	09.04.1978 Hockenheim	30.04.1978 Nürburgring	14.05.1978 Pau	28.05.1978 Mugello	04.06.1978 Vallelunga	18.06.1978 Rouen	25.06.1978 Donnington	09.07.1978 Nogaro	23.07.1978 Enna	06.08.1978 Misano	24.09.1978 Hockenheim	
Bruno Giacomelli	March BMW	9	9	-	9	4	6	9	-	9	9	9	9	78 (82)
Marc Surer	March BMW	6	6	3	4	6	-	4	4	6	-	6	6	48 (51)
Derek Daly	Chevron Hart	1	-	-	-	9	9	-	-	4	4	-	-	27
Eddie Cheever	March BMW	3	-	4	2	-	-	6	-	-	6	1	-	22
Keijo Rosberg	Chevron Hart	-	1	6	-	-	-	-	9	-	-	-	-	16
Ingo Hoffmann	March BMW	-	4	1	-	3	-	-	3	2	-	-	-	13
Piero Necchi	March BMW	-	-	-	3	-	4	-	6	-	-	-	-	13
Alex Ribeiro	Chevron Hart	-	2	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11
Manfred Winkelhock	March BMW	2	-	-	-	-	3	-	2	-	-	-	4	11
Alberto Colombo	March BMW	-	3	-	-	2	-	3	-	3	-	-	-	11
Eje Elgh	Chevron Hart	-	-	-	6	-	-	1	-	-	-	-	1	8
Ricardo Zunino	March BMW	-	-	-	-	-	1	2	-	-	2	-	2	7
Rad Dougall	March BMW	4	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	5
Geoff Lees	Chevron Hart	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	4
Elio de Angelis	Chevron BMW	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4
Brian Henton	March Hart	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	3
Arturo Merzario	Chevron Hart	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	3
Stephen South	March Hart	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
Piercarlo Ghinzani	March BMW	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3
Beppe Gabbiani	Chevron Ferrari	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2
Alberto Marazzi	March BMW	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1

DEUTSCHE AUTOMOBIL-RENNSPORT-
MEISTERSCHAFT
1978

		12.03.1978 Zolder	02.04.1978 Nürburgring	30.04.1978 Nürburgring	21.05.1978 Avus	18.06.1978 Mainz-Finthen	02.07.1978 Zandvoort	16.07.1978 Kassel-Calden	30.07.1978 Hockenheim	20.08.1978 Zolder	17.09.1978 Norisring	01.10.1978 Super-Sprint	
Harald Ertl	BMW 320 Turbo	10	20	8	20	4	15	20	20	10	20	15	150 (162)
Toine Hezemans	Porsche 935	20	15	20	20	8	15	15	12	--	--	15	145
Bob Wollek	Porsche 935	15	20	10	8	20	--	20	6	--	12	20	131
Markus Höttinger	BMW 320	6	12	20	12	20	12	--	15	20	--	--	117
John Fitzpatrick	Porsche 935	12	6	15	12	15	20	12	10	15	--	--	117
Klaus Ludwig	Porsche 935	--	12	12	10	12	12	10	20	--	15	12	115
Hans Heyer	Ford	15	15	12	15	--	--	12	--	12	--	20	101
Manfred Schurti	Porsche 935	--	--	3	15	10	--	8	15	20	20	8	99
Armin Hahne	Ford	8	10	10	10	--	10	10	--	15	15	--	88
Manfred Winkelhock	BMW 320 Turbo	20	8	--	--	--	20	--	--	--	--	--	48
Volkert Merl	Porsche 935	6	4	6	--	--	8	4	3	10	--	--	41
Dieter Schornstein	Porsche 935	4	--	--	--	4	--	--	2	8	10	6	34
Walter Brun	BMW 320 Turbo	--	--	6	--	--	6	8	--	8	--	--	28
Reinhold Jöst	Porsche 935	--	10	--	--	--	--	6	--	--	--	10	26
Wolfgang Wolf	BMW 320	--	--	--	--	15	--	--	10	--	--	--	25
Harald Grohs	BMW 320	12	--	--	--	--	--	--	12	--	--	--	24
Gustav Fischer	BMW 320	--	--	--	4	10	--	6	6	--	--	--	22
Franz Konrad	Porsche 935	--	8	8	--	6	--	--	--	--	--	--	22
Albrecht Krebs	BMW 320	--	6	--	--	12	--	--	--	--	--	--	18
Karl-Heinz Becker	BMW 320	--	--	--	--	--	--	--	--	4	--	12	16
Helmut Bross	BMW 320	--	--	3	--	--	--	--	8	--	--	--	11
John Winter	Porsche 935	--	--	--	--	--	--	--	--	6	4	--	10
Heinz Weiler	Ford	--	--	--	8	--	--	--	--	--	--	1	9
Thomas Datzmann	Ford	--	--	--	6	--	--	--	--	--	--	--	6
Edgar Dören	Porsche 935	--	--	--	--	--	--	--	--	--	6	--	6
Werner Boller	Ford	--	--	--	--	6	--	--	--	--	--	--	6
Jochen Dauer	Ford	--	--	--	--	--	--	--	--	--	6	--	6
Siegfried Müller	Ford	--	--	--	--	--	4	--	--	1	--	--	5
Hans-Joachim Stuck	BMW 320 Turbo	--	--	--	--	--	--	--	--	--	4	--	4
Jürgen Holup	Porsche 935	--	--	--	--	--	--	--	--	3	--	--	

EUROPA TOURENWAGEN MEISTERSCHAFT
- MARKENWERTUNG -
1978

		12.03.1978 Brands Hatch	26.03.1978 Monza	09.04.1978 Mugello	23.04.1978 Salzburg	21.05.1978 Jarama	28.05.1978 Estoril	11.06.1978 Österreichring	18.06.1978 Brünn	09.07.1978 Nürburgring	06.08.1978 Zandvoort	17.09.1978 Silverstone	01.10.1978 Zolder	
BMW	+ 3000 / 3.0 CSL	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	180 (240)
VW	1600 / Scirocco	20	20	20	20	20	20	15	20	15	20	20	20	180 (230)
BMW	2000 / 320	20	20	--	15	--	15	20	20	15	20	20	20	170 (185)
Alfa Romeo	1300 / Alfesud	15	20	20	--	15	15	20	15	--	12	20	--	152
BMW	3000 / 530	--	--	15	--	20	20	20	--	--	20	15	20	130
Ford	3000 / Capri	20	20	20	--	--	--	--	20	--	15	20	12	127
Fiat	1300 / 128	20	12	--	--	20	20	--	--	--	--	--	--	72
Ford	2000 / Escort	--	6	--	20	--	--	--	12	20	--	--	--	58
Skoda	1300 / 120 S	--	--	--	--	--	--	--	20	--	20	--	15	55
Alfa Romeo	2000 / Alfetta	15	15	20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	50
Audi	1600 / 80 GTE	--	--	15	--	--	--	--	--	20	--	15	--	50
Opel	3000 / Commodore	12	--	--	--	--	--	15	--	20	--	--	--	47
Ford	1600 / Escort	12	--	--	--	--	--	20	--	--	--	--	--	32
Daimler-Benz	+ 3000 / 450 SLC	--	15	--	15	--	--	--	--	--	--	--	--	30
Opel	2000 / Kadett	--	8	10	--	--	--	--	10	--	--	--	--	28
Chevrolet	+ 3000 / Camaro	12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	15	--	27
Chrysler	2000	--	--	--	--	20	--	--	--	--	--	--	--	20
Seat	2000	--	--	--	--	--	20	--	--	--	--	--	--	20
Audi	1300 / 50	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	20	20

EUROPA TOURENWAGEN MEISTERSCHAFT
- FAHRERWERTUNG -
1978

		12.03.1978 Brands Hatch	26.03.1978 Monza	09.04.1978 Mugello	23.04.1978 Salzburg	21.05.1978 Jarama	28.05.1978 Estoril	11.06.1978 Österreichring	18.06.1978 Brünn	09.07.1978 Nürburgring	06.08.1978 Zandvoort	17.09.1978 Silverstone	01.10.1978 Zolder	
Umberto Grano	BMW 3.0 CSL	20	--	20	--	20	20	20	15	--	20	--	--	135
Willi Bergmeister	VW Scirocco	10	8	8	10	12	15	1	10	--	10	--	12	95 (96)
Jörg Siegrist	VW Scirocco	10	8	8	10	12	15	1	10	--	10	--	12	95 (96)
Carlo Facetti	BMW 3.0 CSL	15	20	--	20	8	--	--	20	--	--	--	--	83
Martino Finotto	BMW 3.0 CSL	15	20	--	20	8	--	--	20	--	--	--	--	83
Eddy Joosen	BMW 3.0 CSL	--	--	--	--	15	--	--	12	15	--	20	20	82
Raymond van Hove	BMW 3.0 CSL	--	--	--	--	15	--	--	12	15	--	20	20	82
Heribert Werginz	BMW 530	--	--	--	--	4	12	15	--	--	8	8	8	55
Roman Loibnegger	BMW 530	--	--	--	--	--	12	15	--	--	8	8	8	51
Jean Xhenceval	BMW 3.0 CSL	--	--	15	--	--	20	--	15	--	--	--	--	50
Helmut Kelleners	BMW 320	--	--	--	--	--	--	--	--	--	15	15	15	45
Kurt König	BMW 320	8	15	--	--	--	--	--	--	--	12	10	--	45
Heinz Weltrowski	BMW 320	8	15	--	--	--	--	--	--	--	12	10	--	45
Tom Walkinshaw	BMW 3.0 CSL	20	--	--	--	20	--	--	--	--	--	--	--	40
Anton Stocker	VW Scirocco	12	--	--	--	10	--	--	8	--	--	6	3	39
Armin Hahne	Ford Escort	--	--	--	15	--	--	--	--	20	--	--	--	35
Hans Nowak	Audi 80 GTE	--	--	--	--	10	--	--	8	--	--	8	3	29
Dieter Hegels	BMW 2002	--	--	--	8	--	--	--	4	--	--	--	15	27
Hans Heyer	DB 450 SLC	--	12	--	12	--	--	--	--	--	--	--	--	24
Clemens Schickentanz	DB 450 SLC	--	12	--	12	--	--	--	--	--	--	--	--	24
Harald Neger	BMW 530	--	--	--	--	--	--	--	--	--	8	8	8	24
John Fitzpatrick	BMW 3.0 CSL	--	--	20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	20
Markus Höttinger	BMW 3.0 CSL	--	--	--	--	--	--	20	--	--	--	--	--	20
Giorgio Francia	Alfa Romeo	--	10	10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	20
Bigliazzi	Alfa Romeo	--	10	10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	20