

E-3 als Rennwagen - warum bloß ?

Seit jetzt mittlerweile 3 Jahren fahre ich mit meinem BMW E-3, manches Jahr erfolgreich, manches Jahr weniger erfolgreich, in der Youngtimer-Trophy mit. Wie kommt man bloß auf die Idee, mit einem so großen, schweren, viertürigen Auto Rennen zu fahren - in einem Feld, in dem normalerweise nur kleine, sportliche Autos fahren.

Angefangen hat es bei mir, wie bei den meisten anderen E-3 Liebhabern auch in der frühesten Kindheit. Ich bin Baujahr 1967; der erste E-3 meines Vaters war Baujahr 1969. Mein Vater hat von 2,5 Liter bis 3,0 Liter, bis einschl. 1977, mehrere E-3's gefahren. Der Höhepunkt unserer gemeinsamen Fahrten mit den E-3's war eine Tour im Jahre 1972 nach Spanien.

Mit seinem letzten E-3 hatte mein Vater soviel Ärger, dass er dieses Auto nach 15.000 Kilometern Laufleistung frustriert in Zahlung gegeben hat und zu einem Konkurrenzprodukt aus Stuttgart wechselte. Mein Vater hat den Weg zu BMW nie wieder gefunden. Mich aber hat das Interesse am E-3 nie losgelassen.

Nun aber zur Rennfahrerei :

Im Laufe des Jahres 1996 habe ich durch Zufall in unserer Tageszeitung ein Inserat gelesen, in dem jemand ganz aus der Nähe einen BMW 2500 zum Verkauf angeboten hat.

Nach einem kurzen Telefonat trafen wir uns zwei Tage später, und, wie sich herausstellte, war dieses Auto in keinem sehr guten Zustand (allenfalls ca. 3-), wurde 1976 von einer älteren Dame gekauft, die das Auto bis zu ihrem achtzigsten Lebensjahr fuhr und dann von dem Werkstattmeister einer BMW-Vertragswerkstatt, der dieses Auto dann veräußerte, gekauft. Das Auto hatte zu dem Zeitpunkt, als ich es übernahm, ca. 140.000 km auf der Uhr, war außen chamonix-weiss lackiert. Mit den Sonderausstattungen hat sich die damalige Käuferin sehr zurück gehalten, sie orderte ausschließlich einen rechten Außenspiegel. Zwei Jahre bin ich dann mit dem Auto sonntags nachmittags über Land gefahren, aber ehrlich gesagt, meistens stand es so herum.

1998 bin ich, durch Zufall, auf die Rennserie Youngtimer-Trophy gekommen und so machten sich Jochen Schnuck, ein guter Freund von mir, und ich uns zum Saison-Abschlussrennen RGB am Nürburgring 1998 auf den Weg, um uns die Youngtimer einmal anzuschauen.

Anfügen möchte ich noch, dass wir beide bis dato keinerlei Rennerfahrung hatten - ich habe einige

wenige Sicherheitstrainings-Programme einiger Autohersteller mitgemacht und bin mehrmals auf Rennstrecken unterwegs gewesen; sonst hatten wir aber, wie man so schön sagt: "Von Tuten und Blasen keine Ahnung." Diese Rennserie gefiel uns insofern gut, als dass die Möglichkeit besteht, für einen geringen finanziellen Aufwand Motorsport zu betreiben.

Das Wochenende am Nürburgring hat uns so begeistert, dass wir sagten, wir müssen uns unbedingt Fahrzeuge für diese Rennserie kaufen, gleichzeitig die internationale C-Lizenz machen, um im Frühjahr 1999 endlich mitfahren zu dürfen.

Nach vielen Telefonaten mit den Organisatoren stellte sich dann aber heraus, dass auch ein Auto, wie dieser E-3, für den Rennsport homologiert war. Ich schaute mir also die Starterlisten an und sah, dass dieses Auto in der Rennserie noch nicht vertreten war und beschloss, mit einem Viertürer Rennen zu fahren.

Der Winter 1998/1999 war sehr hektisch, da ich überhaupt nicht wusste, wie man ein Auto zu einer Rennserie vorbereitet, welche Unterlagen zu beschaffen sind und so weiter, und so weiter....

Die Organisatoren der Youngtimer-Trophy waren aber äußerst geduldig mit mir. Jochen und ich, Jochen fährt seit diesem Zeitpunkt einen VW-Scirocco, starteten am 10. April 1999 das erste Mal beim "Bergischen Löwen" in Zolder.

Ich glaube, ich habe noch nie so schlecht geschlafen! Papierabnahme, technische Abnahme des Fahrzeugs, Start-Voraufstellung, freies Training, Zeittraining etc. etc. alles totales Neuland für uns. Aber auch da gab es wieder genug Leute, die uns geholfen haben.

Nachdem ich das erste Rennen absolviert hatte - ich habe das gesamte Feld erfolgreich von hinten beobachten können, die schnellsten in unserem Rennen habe ich sogar zweimal von hinten gesehen -war mir klar, Autorennen: "Das ist mein Ding."

Das Jahr 1999 lief problemlos über die Bühne; Ich habe mich immer schön hinten eingereiht, da ich in der Gruppe über 2.000 ccm gestartet bin und mit dem Original-Motor, mit mittlerweile rund 150.000 Kilometern auf der Uhr, alleine leistungsmäßig wenig Chancen hatte, etwas ausrichten zu können.

Im Laufe des Jahres konnte ich aber immer mehr Erkenntnisse sammeln und viele Tipps von anderen Rennteilnehmern bekommen, so dass hier und da am Auto immer wieder etwas verbessert wurde.



Nach dem "Bergischen Löwen" habe ich erst einmal damit angefangen, die Bremsflüssigkeit zu wechseln, um wenigstens das ganze Rennen über eine funktionsfähige Bremse benutzen zu können.

Im Winter 1999/2000 habe ich dann, durch die Kontakte zur Firma Walloth und Nesch in Arnberg, die Firma Rolf und Klaus Hendrichke in Peitz bei Berlin kennen gelernt und alle zusammen haben wir beschlossen, den E-3 mit einem 3-Liter Motor zu versehen, um ein leistungsfähiges Fahrzeug auf die Beine zu stellen.

Wie sich im Laufe der Saison 2000 herausstellte, war das eine Superentscheidung, denn durch das neue Homologieren auf 3 Liter konnten wir das Fahrzeug mit innenbelüfteten Scheibenbremsen vorn und hinten versehen, sowie mit der deutlich leistungsfähigeren 3-Liter Maschine.

Aufgrund der guten Vorbereitung im Winter lief das Auto die gesamte Saison 2000 ohne einen einzigen Defekt alle Rennen komplett durch. Der Höhepunkt der Saison war das 500-km Rennen am Nürburgring im Rahmen des 24-Stunden Rennens "Egons 500". Mein Beifahrer, Günter Schrey, und ich gewannen in unserer Gruppe das 500-km Rennen, gleichzeitig noch das 250-km Rennen und die Gesamtwertung in der Gruppe 1.

Ein weiterer Höhepunkt im Jahr 2000 war allerdings noch die Rallye Köln-Ahrweiler, bei der mein Freund Jochen Schnuck den Beifahrer spielte und uns beide immer zielgenau und sicher durch die Weinberge gelenkt hat.

Ein Beispiel: "Rechts S", war mehrmals "Links Z" oder etwas ganz anderes. Daraufhin beschlossen Jochen und ich, dass er mir bei der nächsten Rallye einfach ein bisschen was aus der "Neuen Revue" vorliest - das macht dann ungefähr genau so viel Sinn.

Die Saison 2000 endete äußerst erfolgreich. Ich belegte mit meinem Auto im Gesamtklassement den

8. Rang, in der Gruppe 1 Sonderwertung - den 4. Rang.

Die Saison 2001 verlief im Vergleich zu 2000 weit aus weniger erfolgreich. Ich startete im Frühjahr 2001 in Hockenheim mit einem Pleuellagerschaden, der sich schon im freien Training ankündigte.

Kurzerhand setzte sich Albrecht Walloth mit einem neuen 2,8-Liter Motor ins Auto und in der Nacht von Freitag auf Samstag haben Rolf und Klaus Hendrichke mir einen neuen Motor eingebaut, den Rolf dann auf der Autobahn von nachts 2.00 h bis morgens um 7.00 h eingefahren hat. Er sagte, er hat noch nie das Werk von Porsche gesehen - in dieser Nacht hat er es gesehen.

Den Saison-Höhepunkt "Egons 500" auf dem Nürburgring beendete ich mit einem leichten Brandschaden, da durch einen, während des Rennens entstandenen Unfall, der Wasserkühler einen Riss bekommen hatte und deshalb der Motor überhitzte. Daraufhin meinte das Auto, sich selbst zerstören zu müssen. Dieses gelang ihm aber nicht, da die Streckenposten sofort mit Feuerlöschern zur Hilfe kamen.

Bis auf das RGB-Saisonfinale Nürburgring und die Rallye Köln-Ahrweiler konnte ich im Jahr 2001, aufgrund beruflicher Anspannung, keine weiteren Rennen fahren und insofern ist die Saison 2001 nicht so erfolgreich wie 2000 verlaufen.

Nach den jetzt 3 Jahren kann ich aber sagen, dass es extrem viel Spaß macht, mit einem Auto mit guten 1300 kg Leergewicht in diesem Feld mitzufahren, gerade auch, weil 4Türer immer unterrepräsentiert sind.

Das Jahr 2002 steht unter einem ganz neuen Stern. Ich gehe davon aus, dass ich wieder mit einem viertürigen BMW bei der Youngtimer-Trophy teilnehmen werde.

Olaf Meyer
Bürgermeister-Urban-Str. 6,
27283 Verden / Aller

BMW Stammtisch für E3 und NK

Jeden 2. Monat (ungerade Monatszahl) am 2. Freitag um 20.00 Uhr. Restaurant FUHRKAMP, B 8, 40764 Langenfeld, Tel. 02173-399960. Nächster Termin ist der 12.07.02 und der 08.11.02

Stammtischleitung: Jörg Pehl, Wiebachstr.22, 40764 Langenfeld, Tel. 0171-7284686

17. BMW Neue Klasse-Treffen im Westerwald

Ausschreibung für dieses Treffen, das vom 19.-21.07.2002 stattfindet, können bei Volker Pehl, In den Weiden 11, 40764 Langenfeld, Tel. 0171-6721045, Fax 02173-73819 angefordert werden.