



BMW M1 Procar

Im Sommer 1976 initiierte BMW die Vorbereitung zur Serienfertigung von 400 Exemplaren eines reinen Rennautos, um die Zulassung der Gruppe 4 (Gran-Turismo-Wagen) zu bekommen. Als Initiator dieses Projekts gilt der umtriebige Chef der BMW Rennabteilung, Jochen Neerpasch. Auch die Bezeichnung des Fahrzeugs entstammte seinem Bereich: M stand für Motorsport GmbH von BMW, die 1 repräsentiert das erste Werk einer eventuell ganzen Serie dieser Art.

Finanzielle Probleme beauftragter Firmen verzögerten das Projekt, das im Oktober 1978 auf dem Pariser Autosalon präsentiert wurde. Den Besuchern zeigte sich ein Straßen-Rennwagen in Reinkultur: das Design der Karosserie entstammte von Italo Design, das Chassis von Marchesi, das Rahmenrohrgeflecht von Lamborghini, der Karosseriebau der Stuttgarter Firma Baur. Das flache Supersportfahrzeug konkurrierte erfolgreich in Aussehen und Performance mit italienischen Erzeugnissen. Seine Federung ließ sich in der Höhe verändern, der Wagen besaß Gasdruckstoßdämpfer von Bilstein sowie einen äußerst geringen Cw-Wert. Sein 6-Zylinder-Reihenmotor mit 3,5 Litern bot 277 PS Leistung, der M1 beschleunigte von 0 auf 100 Stundenkilometern in 6,0 Sekunden und hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h.

Weitaus spektakulärer war aber zweifelsohne die 460 PS starke Rennausführung, die im Vorfeld der acht europäischen Formel 1 Grand Prix im Rahmen der ProCar (= Production Car) Rennen zum Einsatz kam. Diese ProCar-Läufe lebten von einer fündigen Idee BMWs: vor den Formel 1 Rennen fuhren 20 absolut identische M1 Wagen gegeneinander, wobei 15 Fahrzeuge von Privatfahrern gesteuert, die übrigen 5 von den jeweils besten F1 Piloten des Freitagmittag Abschlusstrainings bestückt wurden. Außer dem Renneinsatz, sich gegen weltbekannte Motorsportprofis durchzusetzen, lockten Privatfahrer zudem eine Prämie. Für jede Runde, die vor einem F1 Fahrer abgeschlossen wurde, winkten 50 US Dollar, was bei fünf Formel 1 Größen auf den 30 Runden Streckendistanz einen ordentlichen Anreiz für eine schonungslose Verfolgungsjagd bedeutete. Die ProCar Serie begann im belgischen Zolder 1979, mit am Start unter anderen Niki Lauda, Mario Andretti, Nelson Piquet und als Privatfahrer Hans Joachim Stuck. Alle Beteiligten werteten das ProCar Rennen als eine verbissene Hetzjagd, bei der keiner dem anderen etwas schenkte und sich als härter gestaltete, als das F1 Rennen tags darauf, die aber auch ungemein reizte.

Die ProCar Saison 1979 schloss Niki Lauda als erfolgreichster F1 Fahrer ab; Nelson Piquet, 1979 Teamkollege von Niki Lauda bei Brabham und späterer dreifacher F1-Weltmeister, belegte Rang 7 zum Saisonende. Die überaus erfolgreiche Serie galt als absolutes Highlight der F1 Veranstaltungen. Die Beliebtheit erklärte sich zum einen aus dem gemischten, aber hochqualifizierten Starterfeld, das es weltweit bei keinem anderen Produktionswagen Rennen gab, zum anderen aus dem harten, actionreichen und verbissenen Wettkampf, bei dem rücksichtslose Rempeleien, bei denen viele Karosserieteile zerbarsten, und schonungslose Duelle an der Tagesordnung waren.

Als die Turbo Ära in der Formel 1 zu Ende der Saison 1980 einzug hielt, war es nicht mehr möglich, die benötigten Spitzenfahrer wieder zu engagieren, so dass auch der Vorhang für die ProCar Serie fiel – zum großen Bedauern des Publikums und aller Beteiligten.

BMW M1 Procar

In der Sommer 1976 BMW started preparations for the production of a series of 400 of a pure racing car, in order to obtain Group 4 (Grand Touring Car) homologation. The initiator of this project was Jochen Neerpasch the ingenious head of the BMW racing department. The designation of the car also originated from his division: the M stood for BMW's Motorsport GmbH, the 1 represented the first of an eventual whole series of the type.

Financial problems among the suppliers delayed the project, which was launched at the Paris Motor Show in October 1978. The visitors were shown a road racer pure and simple: the design of the bodywork came from Italo Design, the chassis from Marchesi, the tubular mesh frame from Lamborghini, the body was built by Baur of Stuttgart. This low-profile super sports car competed successfully in appearance and performance with Italian products. Its suspension was height adjustable, it had Bilstein hydro-pneumatic shock absorbers and an extremely low drag coefficient. With a 3.5 litre 6-cylinders in-line engine that developed 277 bhp, the M1 accelerated from 0 to 100 kph in 6 seconds and had a top speed of 265 kph.

Much more spectacular however, was without question the 460 bhp racing version, which appeared in the ProCar (= production car) races in advance of the eight European Formula 1 Grand Prix races. These ProCar races originated from an ingenious idea from BMW. Before the Formula 1 races 20 absolutely identical M1 cars, 15 with private drivers, the other 5 with the best F1 pilots, raced against each other on the final Friday afternoon training session. In addition to the kudos of mingling with world-famous motor sports personalities, the private drivers were also tempted by a prize. Each lap completed in front of an F1 driver was rewarded by 50 gleaming US dollars, which with five Formula 1 greats, provided a respectable incentive for a relentless pursuit over the 30 lap distance.

The ProCar series began in 1979 at Zolder in Belgium with, among other, on the starting grid: Niki Lauda, Mario Andretti, Nelson Piquet and as a private driver Hans Joachim Stuck. All the participants rated the ProCar races as a merciless chase, in which none gave away anything to the others and which proved harder than the F1 race the following day, but also as an extraordinary challenge.

Niki Lauda rounded off the 1979 ProCar season as the most successful Formula 1 driver. His 1979 team-mate and later triple World Champion at Brabham, Nelson Piquet, finished in 7th place. This extremely successful series was considered to be the absolute highlight of the F1 events. It gained its popularity not only from a mixed, but highly qualified field of starters, such as had not taken part in any other production car race in the world, but also from the keen, action-packed and ruthless contest, in which merciless duels and reckless jostling for position that caused many pieces of bodywork to be shattered, were the order of the day.

When the turbo era dawned at the end of the 1980 Formula 1 season, it was no longer possible to engage the necessary top drivers, so that the curtain fell on the ProCar series - to the great regret of the public and all concerned.

Vor dem Zusammensetzen gut durchlesen!

Dr. Adolph Joles soll bei mancher (1), Rahmenlage der Mantelgaskette knien. Beidseitige Werkzeuge Messer und Feile zum Entfernen und Ergreifen der Teile (2) Gombast, Kiebelholz und Wirschnachholz zum Zusammenhalten der gelochten Endstücke (3). Platzhöhe in einer mässigen Umgebung ruhig und an der Luft trocken, damit der Feuertrockenheit und die Abkühlung besser gelingt. Vor dem Ankleben prüfen ob das Rahmen, Kiebelholz genau (4) sitzen. Feuertrocknen in der Kiebelhöhle einstellen. Klebe Teile austrocknen, bevor sie vom Rahmen entfernt werden (5). Fugen gut durchdrücken lassen, erst dann Zusammenfügen fortsetzen. Jedes Abkühlungsstück einzeln ausdrehen und ca. 20 Sekunden in warmes Wasser tauchen. Das Meiste von der beheizten Seite des Paares abkühlen und mit Längslocher schneiden.

CR: ATTENTION: Read the instructions thoroughly prior to assembly. Each component is numbered (1). Adhere to specified sequence of assembly. Hold components handle and flip the rearward of components from 125 rubber bond, adhesive tape and follow steps for clamping components together after applying adhesive (3). Once plastic components in a half designated addition and deliver to dry-day so that paint and transfers adhere better. Prior to applying adhesive, check to see whether the components fit together; apply adhesive separately. Remove excess and paint from the contact surfaces. Paint small components before removing them from the frame (4). Adhesive is dry wet, and only then continue to assemble. Cut each transfer individually and immerse in warm water for 15 seconds. Wash transfer off once and into designated auxiliary. Then press on with blow gun once.

5. **ATTENTION :** Il faut bien la notice de montage avant de commencer. Chaque pièce est numérotée (1). Reprenez l'ordre des opérations. Outils nécessaires : couteau et tour pour découper les pièces (2), brique ou caillou pour aligner les pièces collées (3), bulleuse les pièces en position ; dans une solution douce de produit de lavage, lubrifier les pièces à l'aide d'un pinceau et les coller les unes sur les autres (4). Avant de mettre la colle, vérifiez si les pièces s'assemblent bien les une sur les autres ; mettez sous la colle. Enduisez à l'échelle de la peinture des surfaces de collage. Polissez les parties peintes avec un chiffon doux (5). Laissez bien sécher la peinture avant de poursuivre l'assemblage. Chaque pièce doit être soigneusement polie jusqu'à ce qu'elle soit brillante (6). L'assemblage est terminé (7). L'entretien : laissez sécher la notice pour le chapitre du papier et laissez le matériel pendant 20 secondes environ. A l'entretien marqué, laissez sécher le matériel pendant 20 secondes environ. A l'entretien marqué, laissez sécher le matériel pendant 20 secondes environ. A l'entretien marqué, laissez sécher le matériel pendant 20 secondes environ.

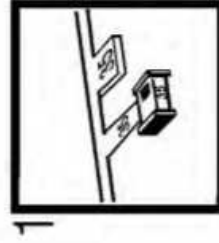
MR. OPPERL: Voor de montage eerst goed de handleiding lezen. Elk onderdeel is genummerd (1). Let op de montagespecificaties. Brengde gereedschappen erbij en ver voer het afbreken van de onderdelen (2); identiek, plakband en wettelijke voor het bij elkaar houden van de volgende onderdelen (3). Plakband gebruiken met een zachte afwisselende manier en vooral kleine druppels, zodat de verf niet te dik wordt toegevoerd. Controleer voor het type van de onderdelen frame, type draagarm. Gebruik een verf van de handleiding om te plaatsen. Kleine onderdelen vervan worden dat ze van het raam worden verwijderd (4, 5). Verf goed verwijderen met de montage. Deze draad moet je ophalen en ca. 20 cm. in de vorm zetten. De draad is als monstervormige draad met twee schijven en een elastische rand.

[illegible]

L'ATTENZIONE. Prima dell'assaggiamento leggere attentamente le istruzioni di montaggio. Ogni pezzo è numerato (1). Tenere presente la suddivisione dei pezzi di assaggiamento. Attraverso numeri, lettere e linee per indicare la sfera della prova (2), notare subito e mollemente da buoto per una migliore incisione i pezzi assaggiati dopo averli scaldati (3). Lavorare i particolari in plastica con un detersivo delicato e toglierli allungando un po', per una migliore adesione dello strato cromatico e dello strato lucido. Prima di tagliarli, verificare che i pezzi si abbiano bene tra di loro; applicare il collante con precisione. Trovate cravatte e colore della superficie da incidere. Disegnare piccoli campioni sul supporto nero di innervatura (4) (5). Fare passare bene la vernice prima di proseguire con l'assaggiamento. Ringhiare il sigillamento ogni figura ed innervatura in acqua tiepida per 20 secondi (6). Applicare il motivo scelto più vicino possibile al numero corrispondente alla temperatura con carta scorrevole.

[illegible][illegible]

GR: ΠΡΟΣΟΧΗ: Πριν τη συνεκπαίδευση, διαβάστε καλά τις οδηγίες. Κάθε εξάρτημα είναι αριθμημένο με (1). Προσέξτε τη σειρά των βημάτων αναρρόφησης. Αναρρώστε απαλά, χωρίς να κλείνετε τα εξαρτήματα (2). Αποσπείνετε ταυτόχρονα και μονοεισάγετε για τη συνεκπαίδευση των καλών των μαθημάτων εξαρτήματα (3). Κλείστε τα ηλεκτρικά εξαρτήματα μέσα σε ένα "υδατικό καθαριστικό διάλυμα και στεγνώστε το στον αέρα, ώστε να υπάρχει καλύτερη πρόσδεση του χρωματισμού και των χαλαρών. Πριν το κάλυμμα, ελέγξτε αν τοποθετούνται σωστά τα εξαρτήματα. Εισαγάγετε ομοιογενώς την κάλυψη. Αναρρώστε από τη συνεκπαίδευση, χρώμα και βήμα. Βάλτε τα μικρά εξαρτήματα, πριν εισαγάγετε από τα ηλεκτρικά (4). Αφού τα στεγνώσετε καλά τα εξαρτήματα και έχετε εισαγάγει τη συνεκπαίδευση, κόψτε εξοπλισμό το κάθε μέρος των χαλαρών και βουτήξτε το σε ζεστό νερό για περί 20 δευτερόλεπτα. Αποσπείνετε το μοτίβο από το χρώμα, στο απαιτούμενο μοτίβο και κόψτε το με το δυνάμει.

[illegible][illegible][illegible]

Read before you start!

RUS: Всплывание: Перед сборкой необходимо ознакомиться с инструкцией. Каждый детект производится (1). Соблюдать последовательность сборки. Необходимы для работы инструменты мол и шпательные лопы. Соединять детали (2), вбивая лопатку, выкорчевывая полет и прищипывая для фиксации склеиваемых деталей (3). Плавненько детали рекомендуется промывать в растворе мыльного средства и высушивать на чистом, теплом воздухе (переносные сушилки) лучше склеиваются. Перед склеиванием деталей произвести стыковку деталей; нанесение клея минимально. Хорош и грунтовый состав, удаляющий с поверхности и мест скопления. Небольшие детали рекомендуется пропитать до их схватывания с лагунками (шоком) (4). Дайте время высохнуть, только после этого продолжайте сборку. Структуру детекта необходимо выдержать и опустить в теплую воду примерно на 20 секунд. Отделить деталь от бочка, нанести на обозначенное место и показанные направления (детали бочка).

PL: UWAGA: Przed składowaniem przeczytać dokładnie instrukcję montażu. Każde części jest ponownie zamontowane. Zwrócić uwagę na kolejność przysparzania poszczególnych punktów montażowych. Potrzebna narzędzia: śmigło oraz pilnik do usunięcia zanieczyszczeń z poszczególnych elementów (2), taśma samowa, taśma klejąca, markerki do linii dla przykręcania skłojonych elementów (3). Wyjąć plastikową szafkę z wiodła z delimitującym środkiem myślowym oraz osłony na powłokę, aby zapewnić lepszą przyczepność farby oraz kalibracji. Sprawdzić przed przykręcaniem, czy dane elementy pasują do siebie; nanosić klej farby oraz kalibracji chronić z ramą (4). Pierwszą do przykręcenia jest górna część. Kolejność montażu elementów: Usunąć wyściółkę z ramy (4). Farby do przykręcenia, dopiero potem kontynuować składowanie części. Wyjąć pojedynczo każdy z motyków kalibracji i zanurzyć na 20 sekund w ciepłej wodzie. Składować motywy z papłami na oznaczające miejsce i dociskając białą.

[illegible]

CZ: ROZDÍL: Před sestavením montážního návodu odliškové prostředí. Každý díl je odlišován [1]. Dvoje na požadovaném místě. Požadován nástroj. Názv a plánek k odlišování výrobků na dílech [2]. Průběh práce, teplo práce a kolébky na přidání pro přidání lepiny jednotlivých dílů [3]. Díly z plastové fólie vystupí v rozložení jemného prachu prostředkem a nechat vyschnout na vzduchu, za účelem zalití lepiny příměsí barevného náletu a odlišků. Před nalepením zkontrolujeme, zda díly jsou dobře namáknuté úsporně. Čtením a barvu na lepiny plochích odlišků. Následně díly natřít před lepou odlišky v rímě [4]. [5]. Barvy nechat dobře vyschnout, teplo potom pokračovat v sestavení. Každý motiv obklopuje jednotlivé vytvoření a poněkud do teplo vody na dobu přibližně 20 sekund. Motiv na označeném místě a papíru odnamoat a přiladit pomocí atrakce papíru.

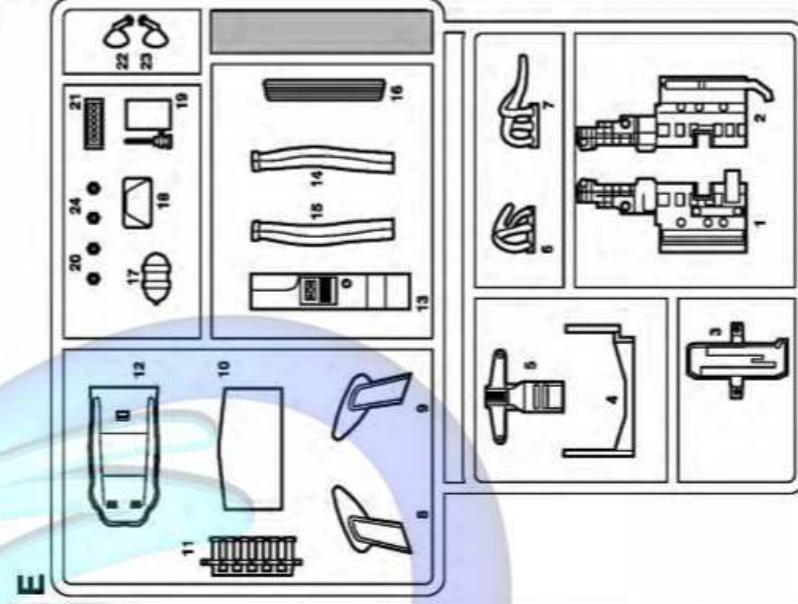
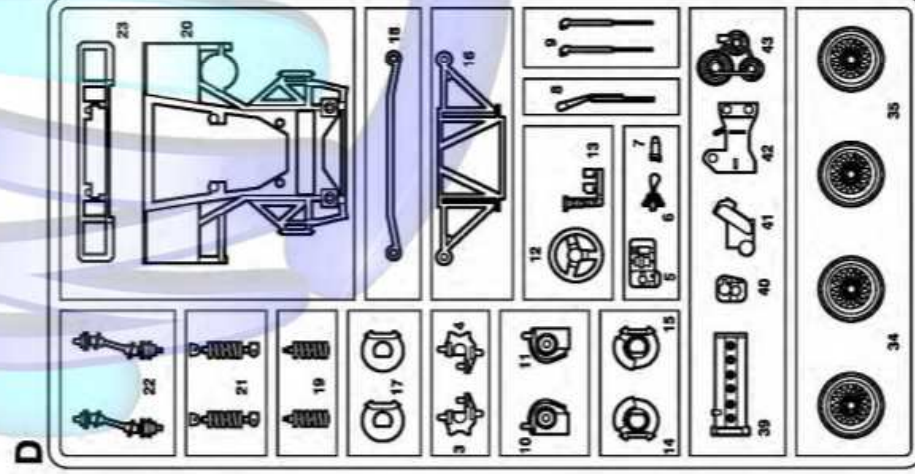
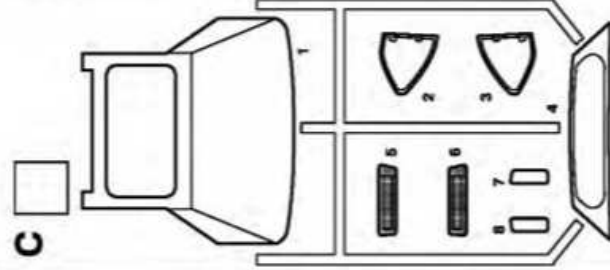
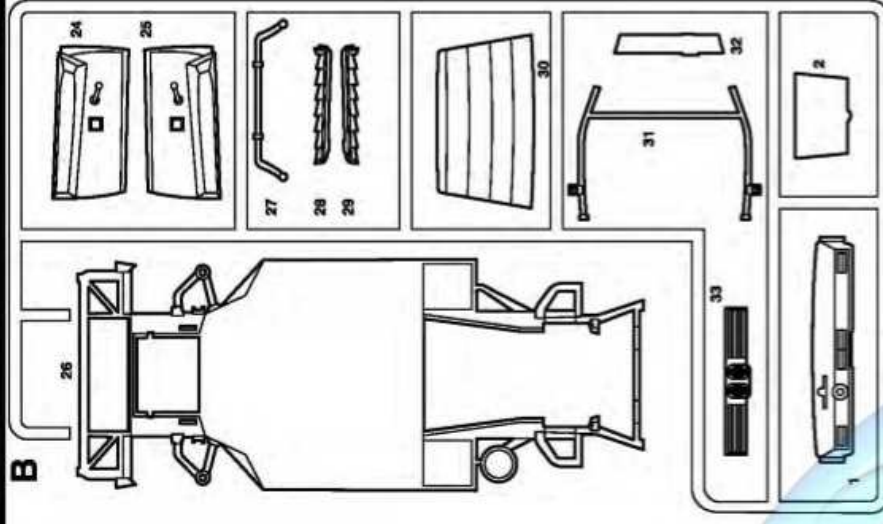
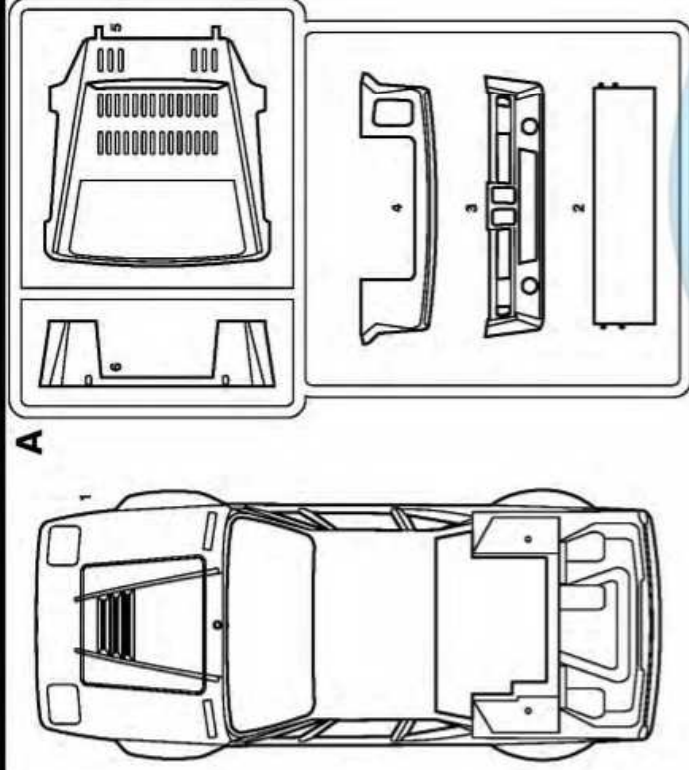
[illegible]

SLO: **OPAZOVALILO:** Pred pričetkom sestavljanja prebari navodila za uporabo. Vsak del je označen s številom. Pri sestavljanju upoštevaj navodila po tečah. Potrebne orodje: nož, nit in pilica zaščevanje delov (3), elastika, lepilni trak in ključice za parvo za držanje stajalnih delov (3). Pustite, da se elastični blagim priskomim in posušite da sloji barvo in nalepke bolje primajo. Pred lepiljanjem obvezno preverite, če se deli pravilno prilepijo. Predvideno nalepko lepilo, če povzeli, na katero nanašate lepilo, najprej odstranite from blagov. Manjše dele pobarsval preden jih odstranite iz okvirja (4/3). Barva naj se dobro posuši preden nadaljujete s sestavljanjem. Vsako nalepko izreži in potopi v toplo vodo (cca. 20 sekund), posušite jo zapirajo, pokoli in na odgovarjajoče mesto in pritrdite s pivkicami.

[illegible][illegible][illegible]

Benötigte Farben/Used Colors

PAGE 4



Nicht benötigte Teile

Not used

Phlebotom non utilises

Niet benodigde onderdelen
Plaats ze weg!

Protein nido uli Rendani

Parti non usato

Info: arrivanda@delar.com
 Theodorstrasse 100
 10117 Berlin

als parlamentarische
tliche notwendige deute

Defer som lösa er nödvändiga

Национальный институт
Элементы электролиза

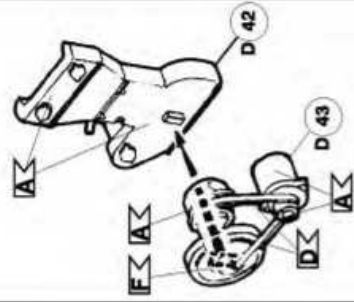
ՀԱՅԿԱԾՆՆԵՐ ԴԱՆՈՒՅՈՒՄԸ ԼՈՒ

Gerekiz parçalar

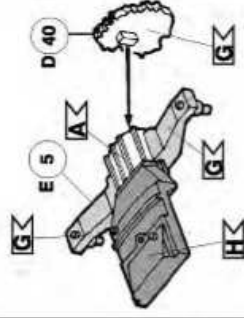
Nepotrebne dily
fei nem használt alkatrészek

Nepatrinol doli

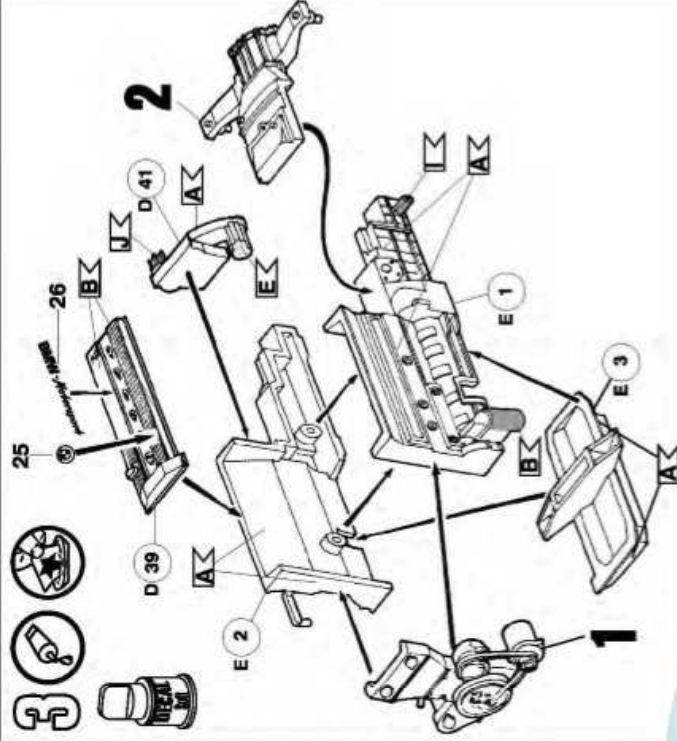
1



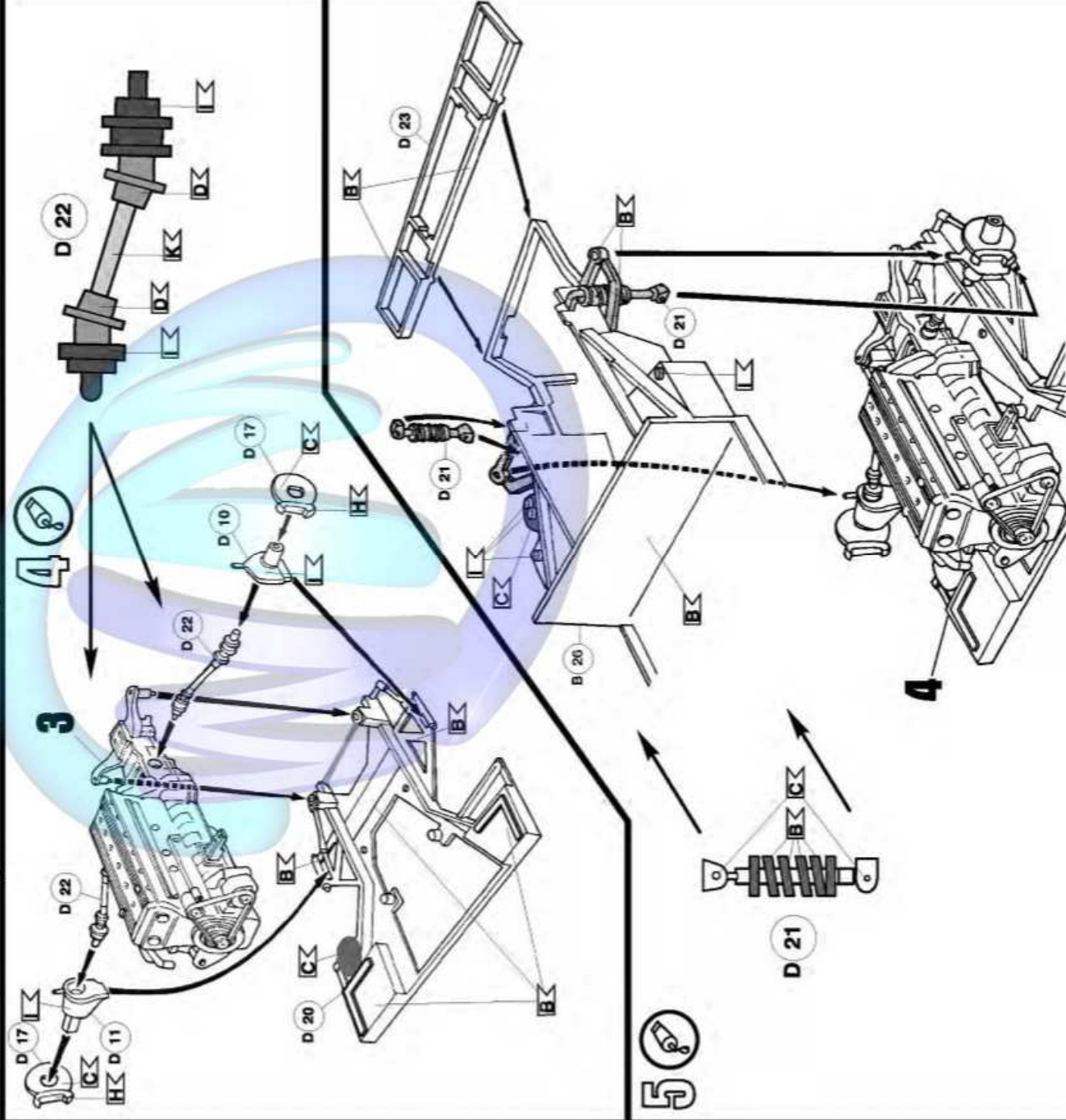
2



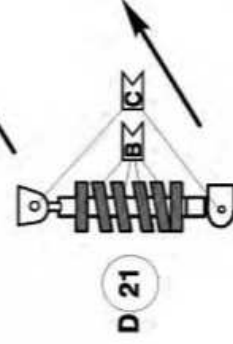
3

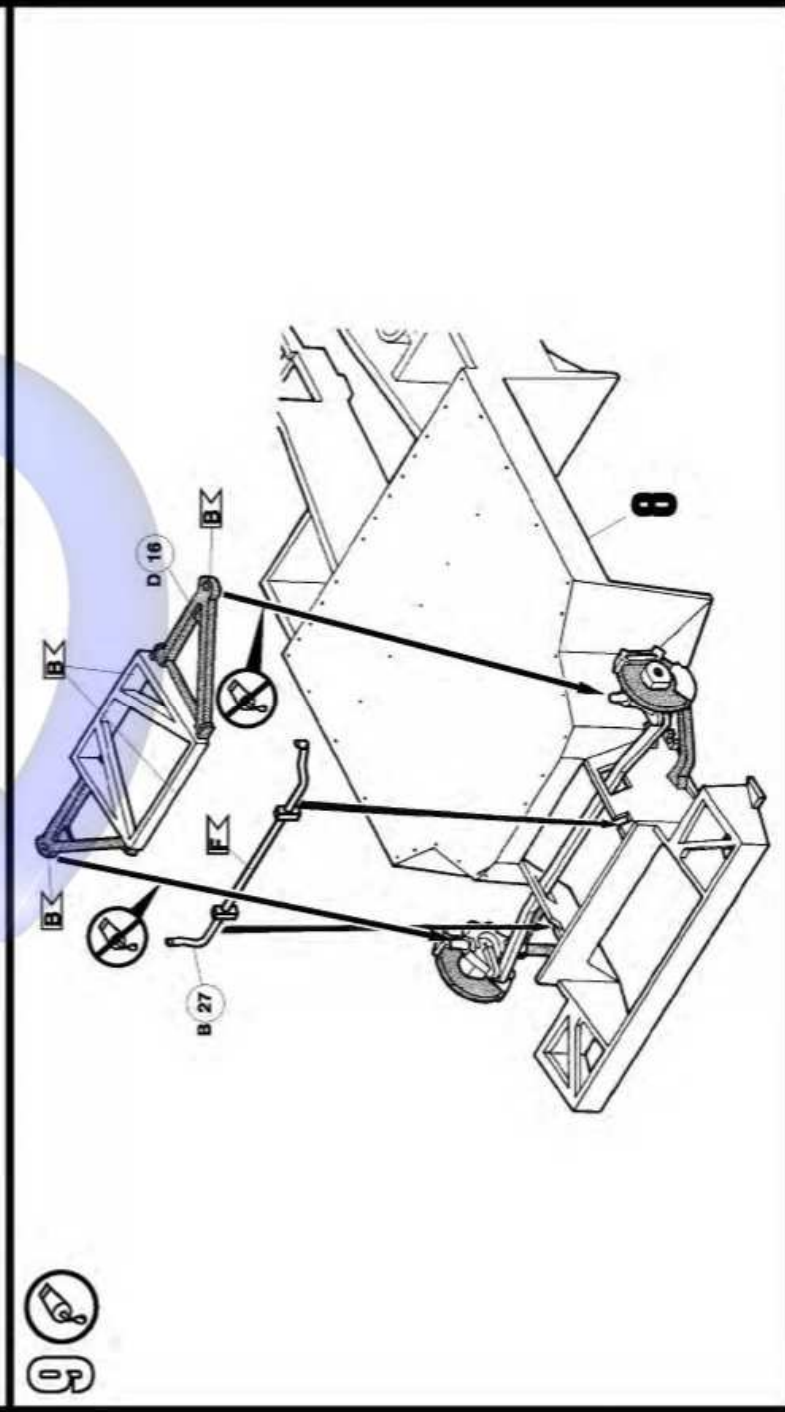
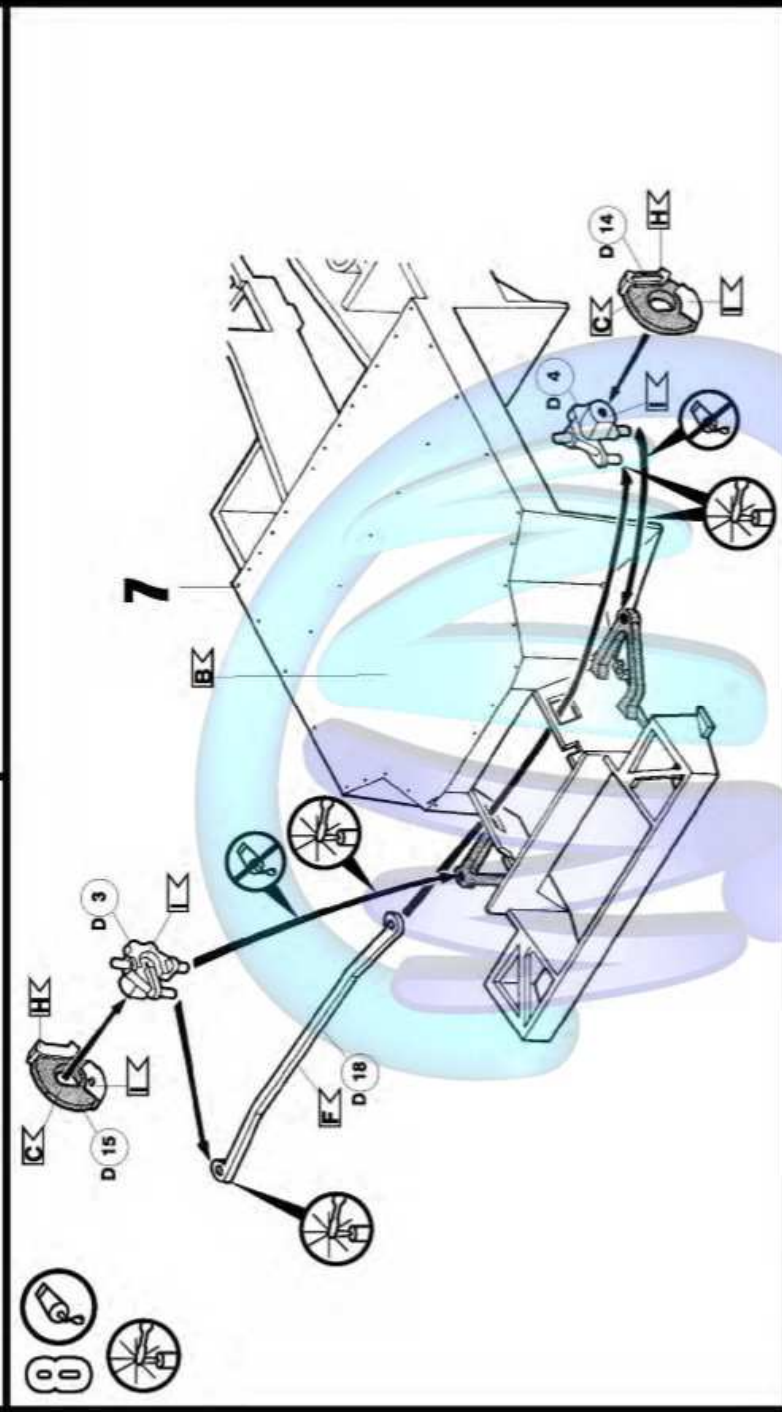
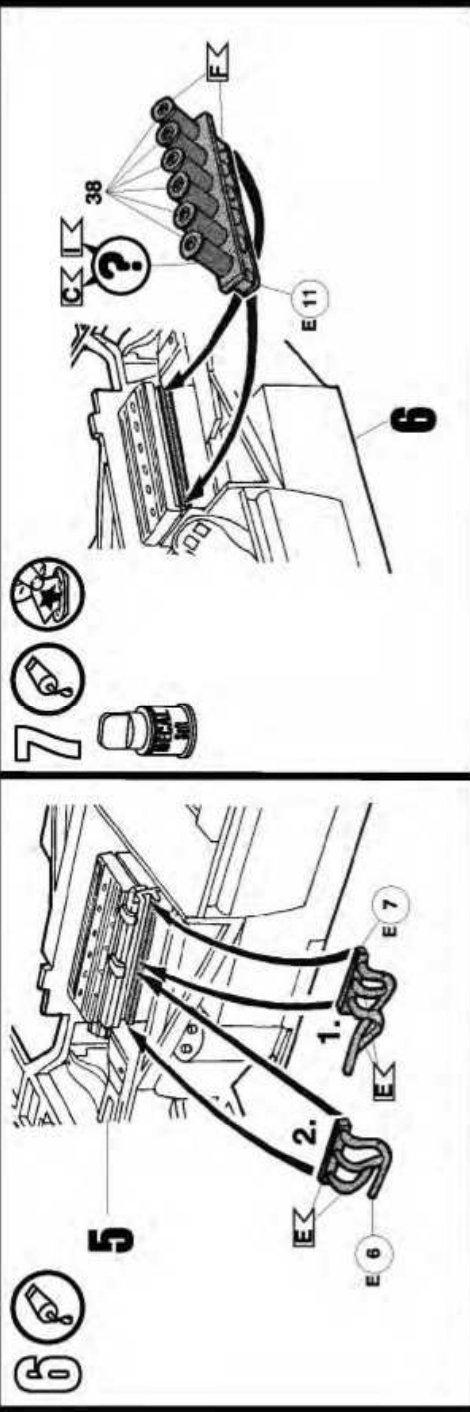


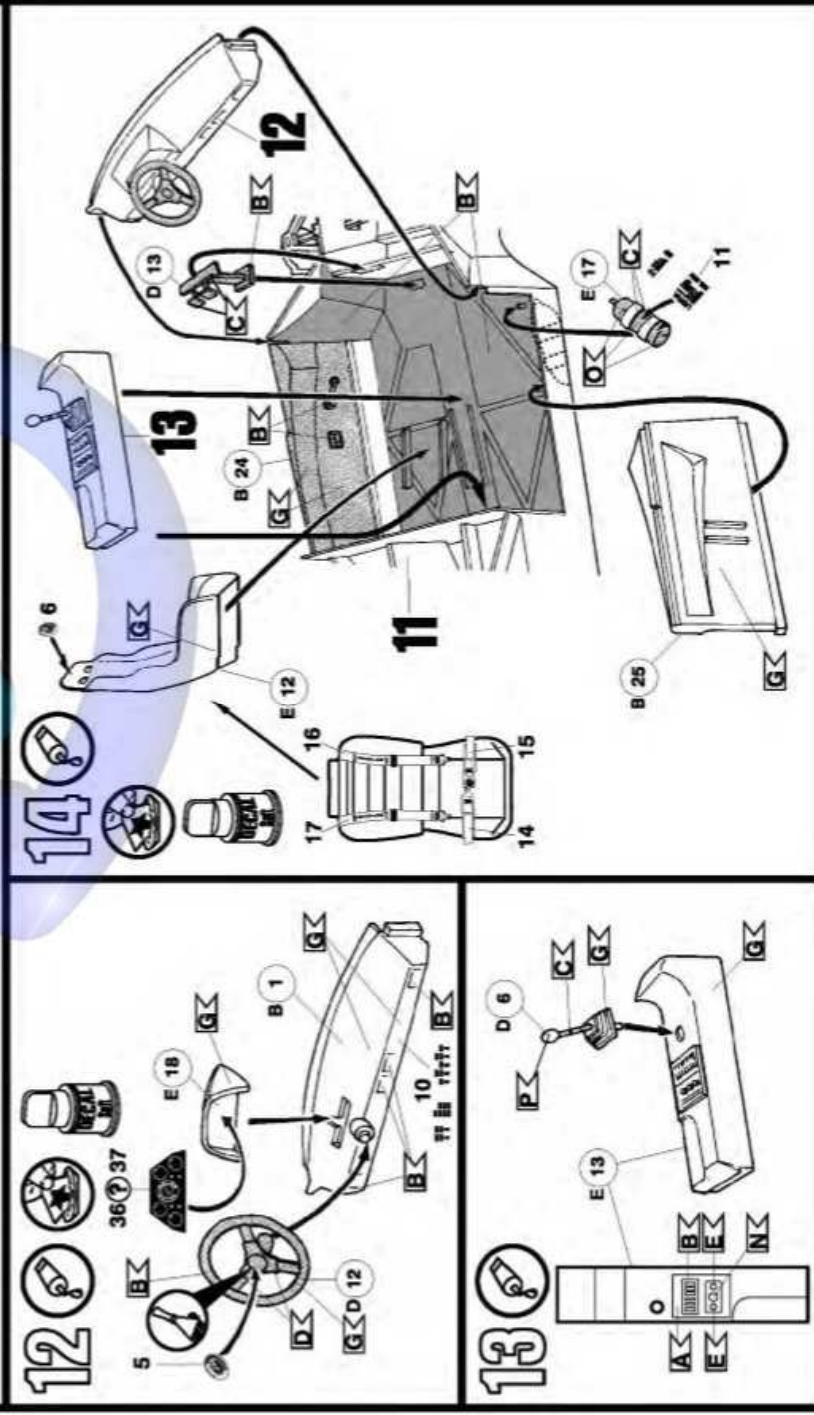
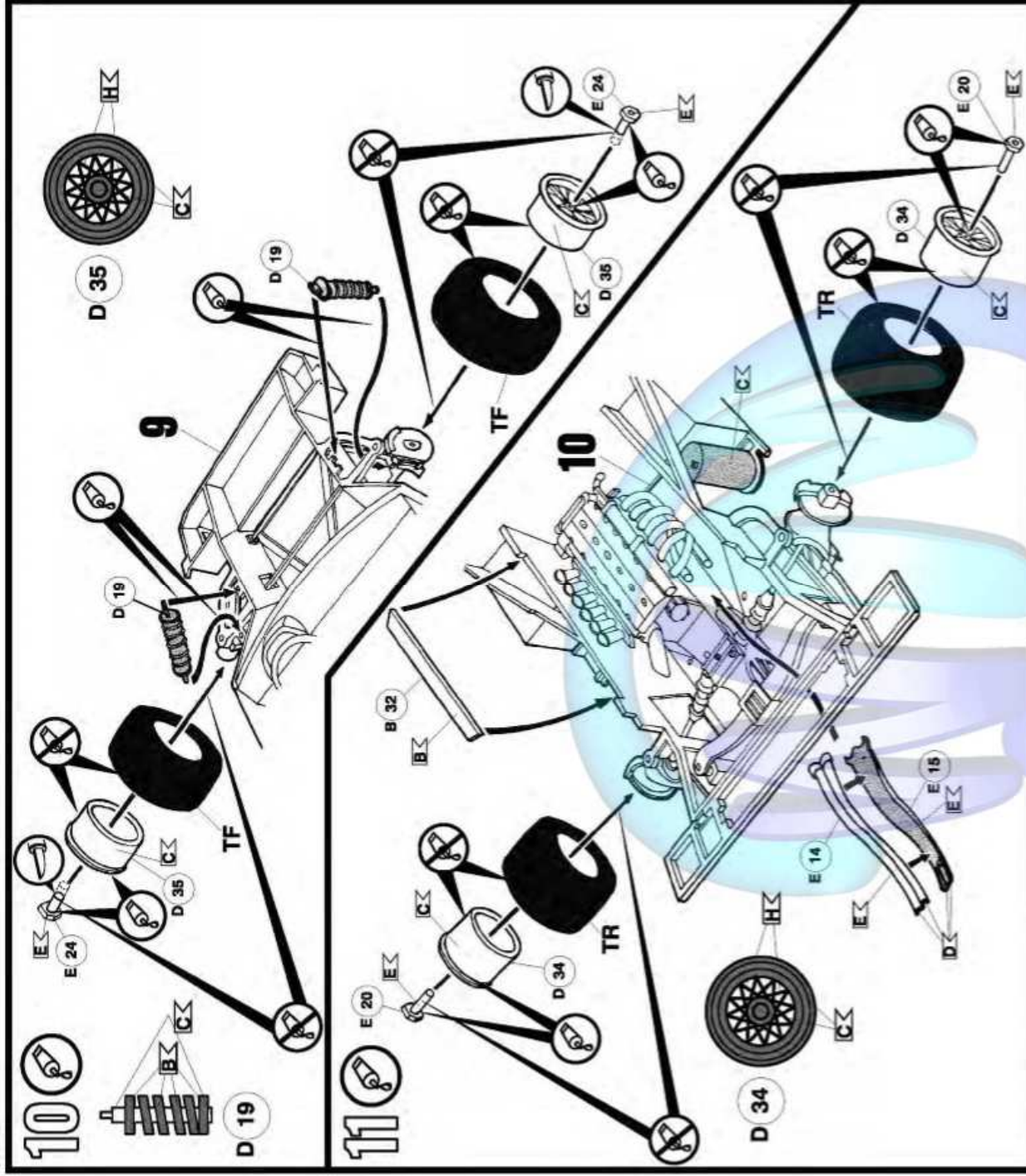
4

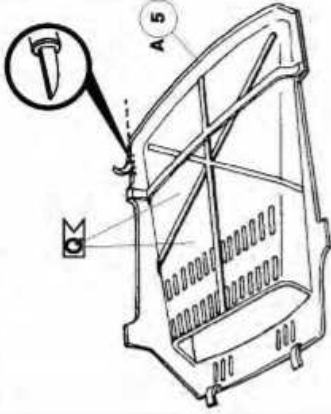


5

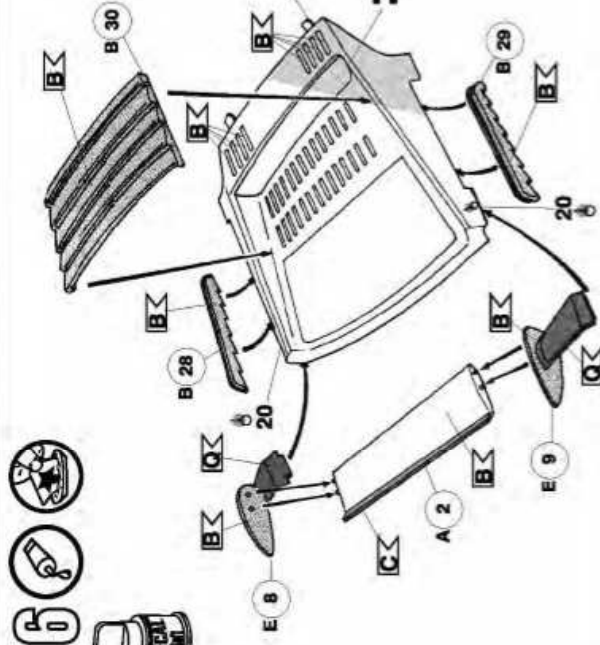








16



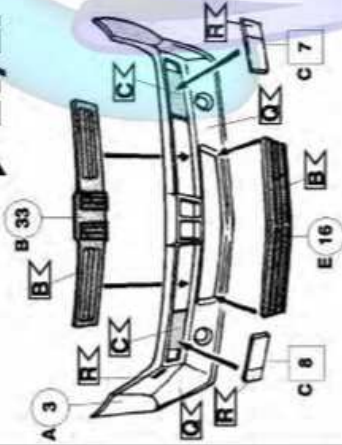
15

26/27

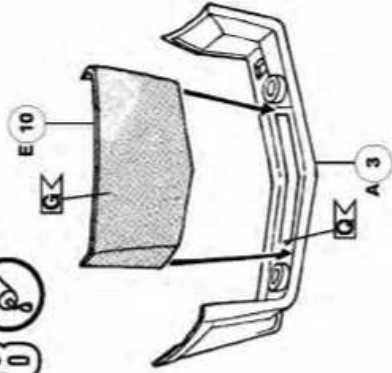
17



⇒ 26/27

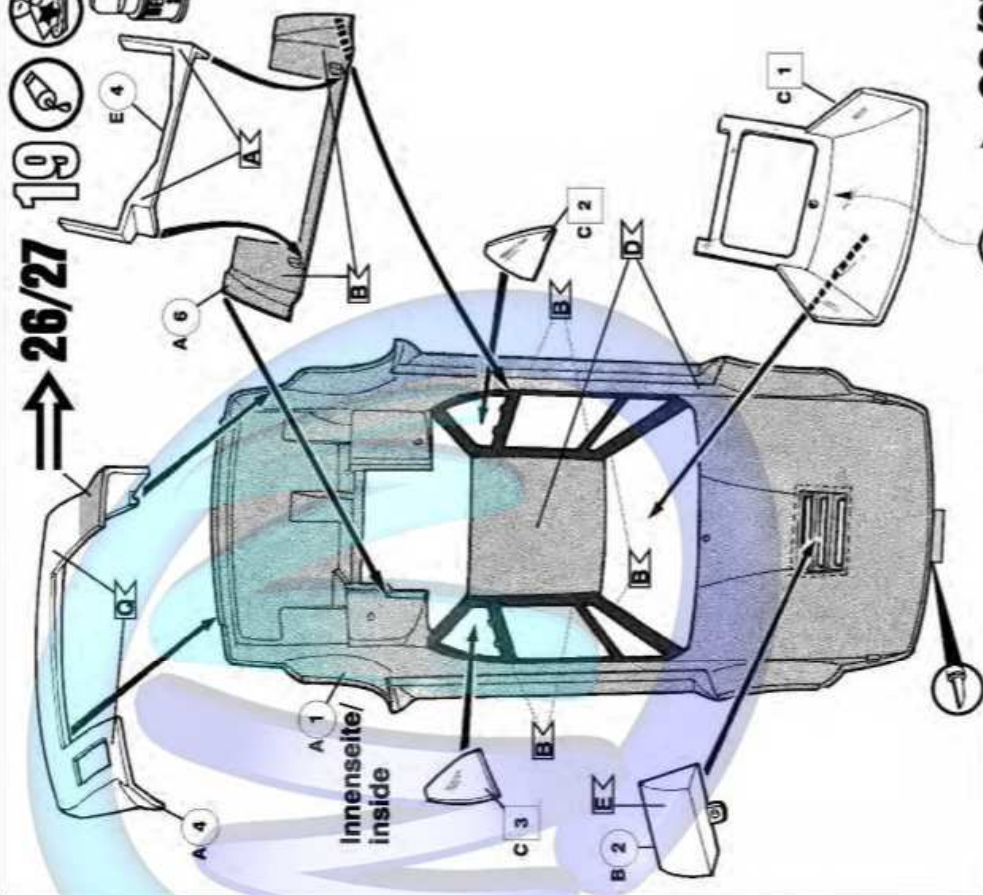


18

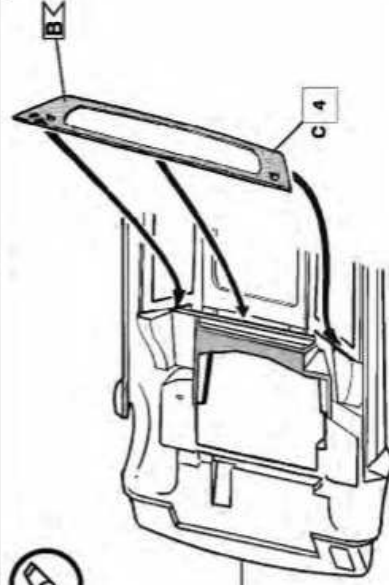


26/27

19



**Innenseite/
inside**

20 

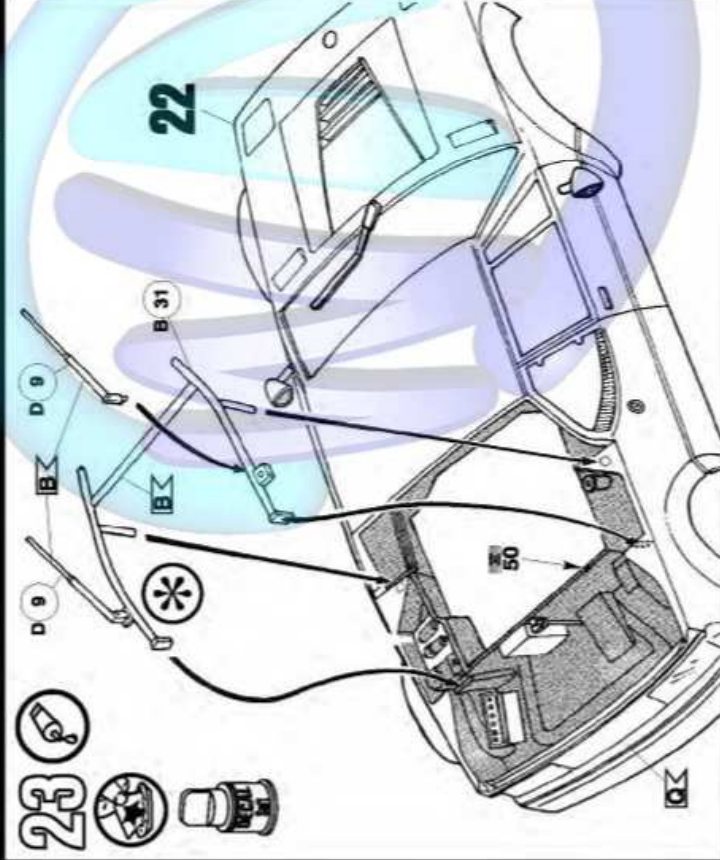
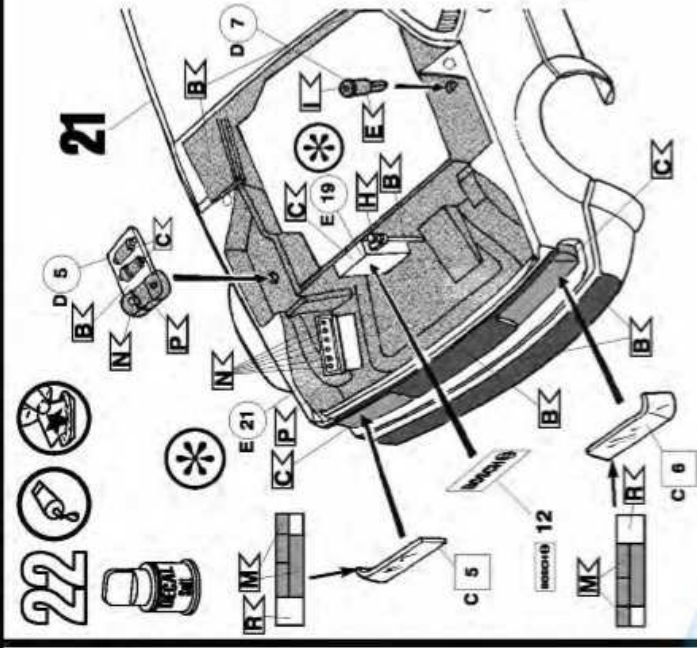
19

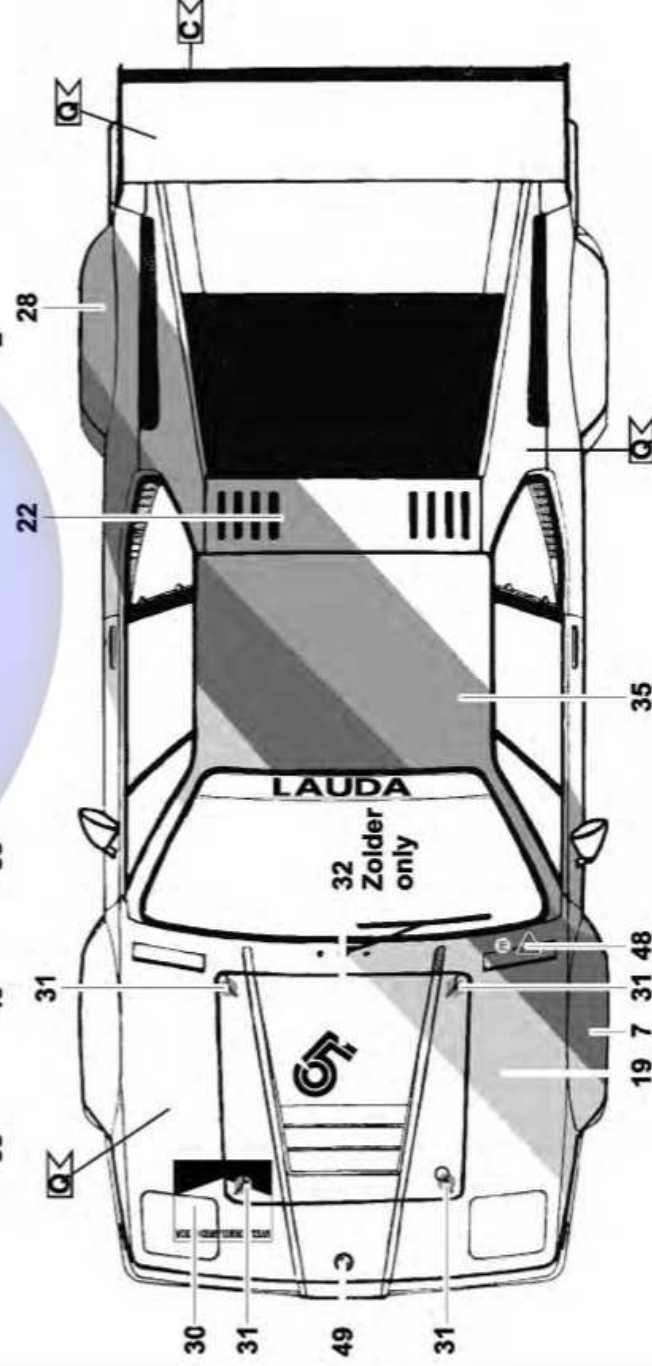
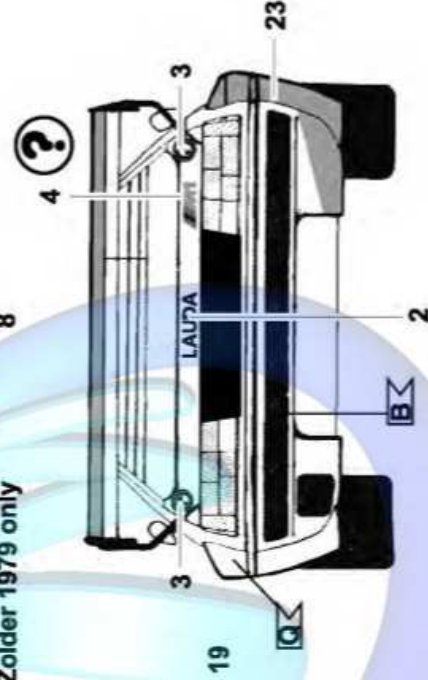
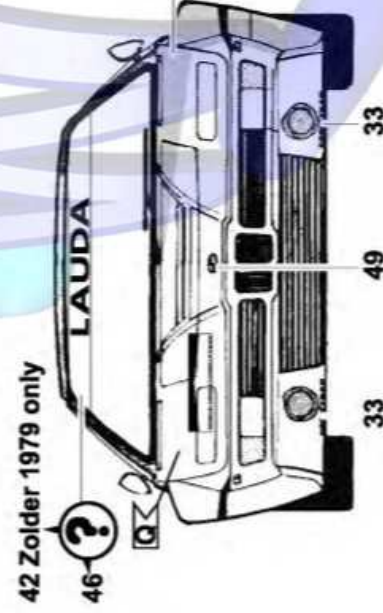
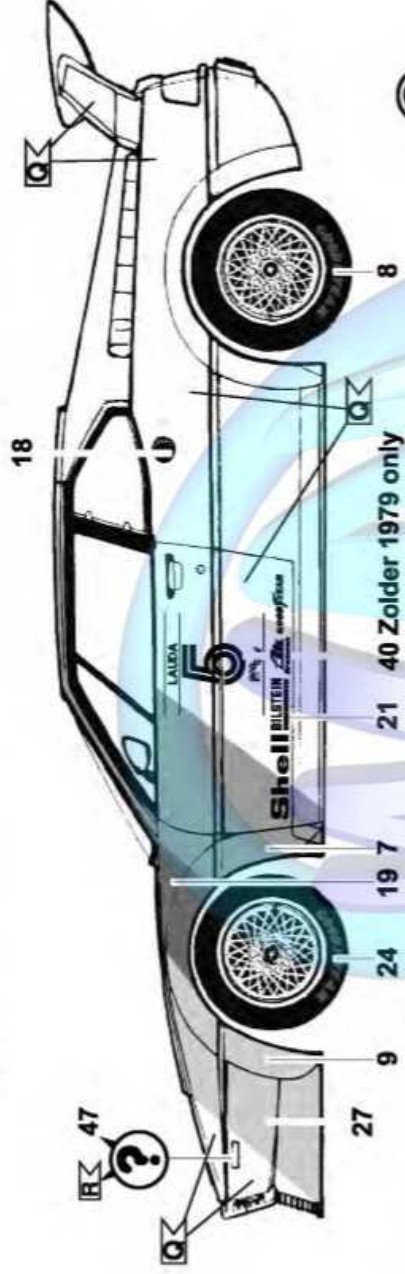
42 only ZOLDER

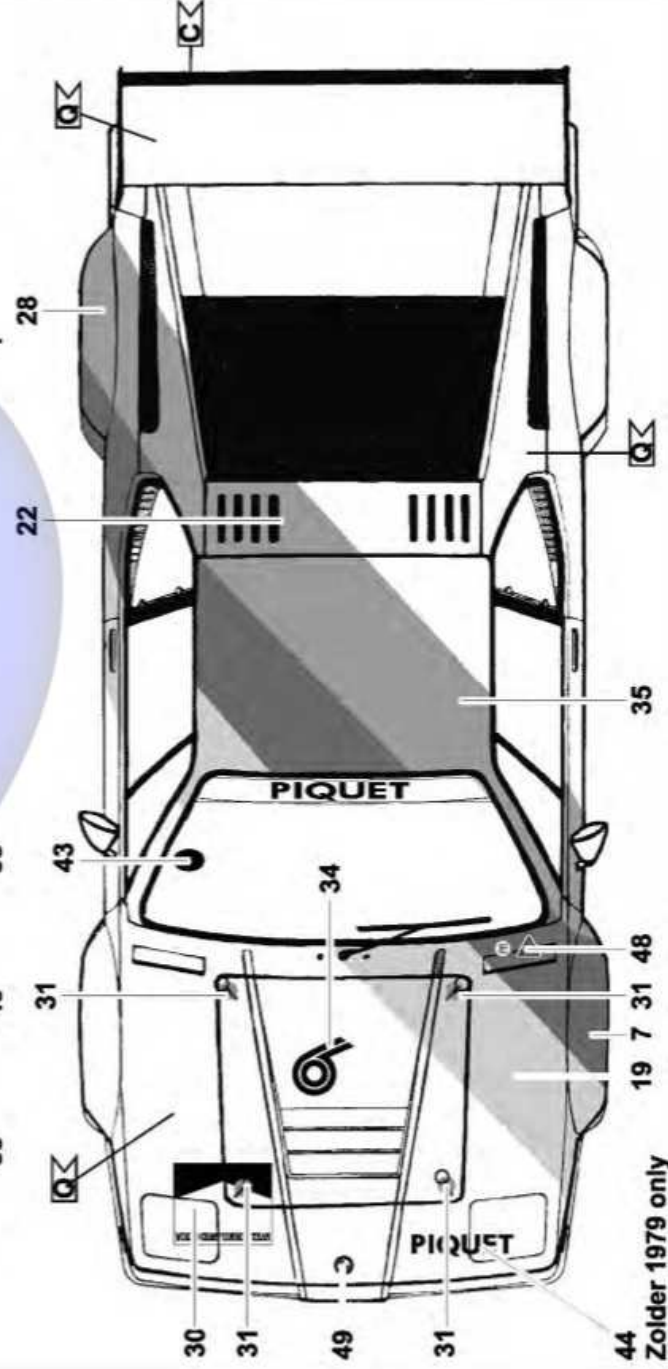
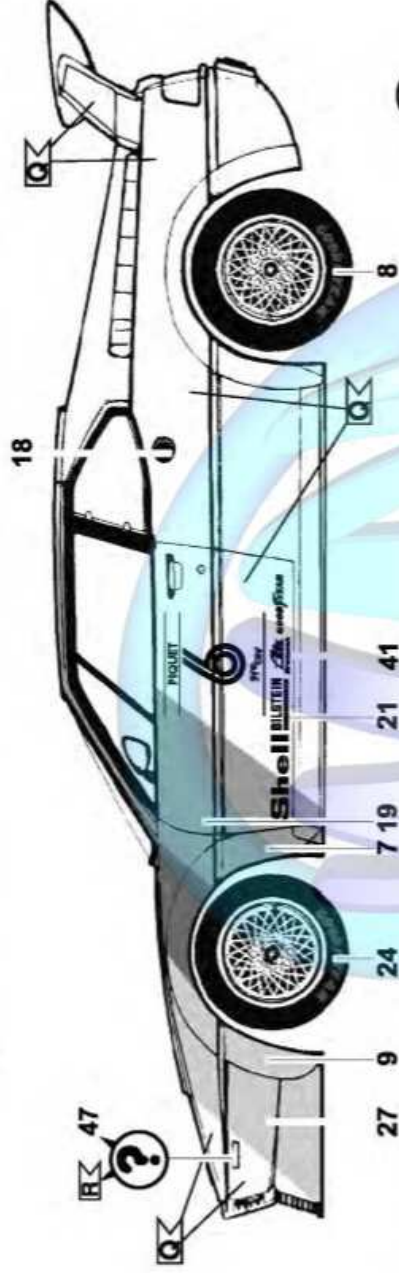
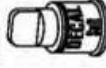


45	46
folennaq	folennaq

26/27







Zolder 1979 only