

VENENO E

Basado en un auto de calle con comportamiento destacado, BMW Motorsport creó una "fiera salvaje" que devoraba a sus rivales.

Por Roberto Nigrinis Fotos: Jaime Barajas



N LA PIEL



Al iniciar la década de los sesenta los gustos del consumidor se encontraban en pleno proceso de cambio, pues la situación económica apuntaba hacia la prosperidad luego de la inmediata posguerra y los autos debían ser diferentes, más grandes, cómodos y potentes.

Para atender esta nueva realidad, Herbert Quandt, cabeza de BMW, le encomendó al equipo conformado por Wilhelm Hofmeister (estilista), Fritz Fiedler (director de desarrollo), Eberhard Wolff (director de pruebas) y Alexander von Falkenhausen (diseñador) la creación de un nuevo vehículo familiar. De allí salió el BMW 1500, un sedán mediano que cambiaría para siempre el destino de la marca alemana. Este modelo se presentó en el Salón de Fráncfort de 1961, donde se convirtió en todo un éxito, hecho que impulsó el inicio de su producción en febrero de 1962.

Las ventas fueron buenas, pero el cliente esperaba mucho más y por ello el fabricante realizó algunos cambios menores a finales de 1964 y le incorporó un motor de 1.800 cm³ que producía 90 HP en lugar de los 80 HP del 1500, con lo que se logró un auto más divertido que encantó al público.

PARA TODOS LOS GUSTOS

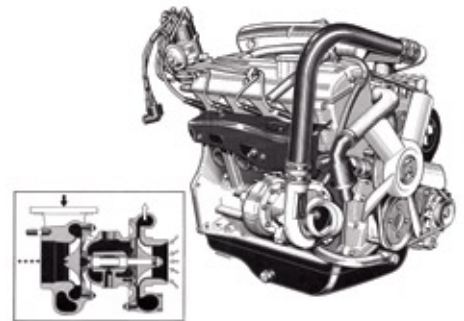
Los directivos de BMW vislumbraron otros modelos sobre la exitosa plataforma del 1500 y trabajaron en un prototipo que se presentó en el Salón de Ginebra de 1966, llamado 1502, que al alcanzar la línea de producción se convirtió en el 1602, un modelo de dos puertas que con el paso del tiempo alcanzó un éxito absoluto en ventas e imprimió ese sello de dinamismo y versatilidad a los productos BMW. Este 1602 estaba propulsado por un motor de cuatro cilindros en línea de 1.573 cm³ que producía 85 HP a 5.700 rpm y un torque de 12 kg-m a 3.700 rpm, cifras un poco superiores a los 75 HP a 5.800 rpm de potencia y 12 kg-m a 3.700 rpm de torque que generaba el motor usado en el prototipo y en las primeras unidades de serie, que era de 1.499 cm³. Frente al modelo del que se derivaba, pesaba 130 kilos menos y tenía 27 cm menos de longitud total.



■ **ORIGINAL.** Sus placas así lo prueban y es uno de los pocos que llegaron a Colombia.



■ **SENCILLO.** El tablero era prácticamente igual al de las versiones convencionales.



■ **CARACTERÍSTICO.** Para el turbo, el motor requería una compresión muy baja.

En el Salón de Fráncfort de 1967 se lanzó oficialmente el 1600 cabriolet, diseñado y producido por Karl Baur en su planta de Stuttgart. Este cabriolet se mantuvo en producción hasta 1971, cuando se introdujo la versión Targa que contaba con barra antivuelco y que a su vez desapareció en 1977.

EL 2002 EN DETALLE

Un año después debutó el 2002, con un motor de 100 caballos alimentado por un carburador, y en 1971 BMW presentó la carrocería Touring de tres puertas hatchback, un poco más corta que el auto tradicional, pero más versátil gracias al tamaño de la puerta trasera y a la posibilidad de abatir la banca posterior para permitir la entrada de objetos grandes, con aportes de Michelotti. Esta versión estaba disponible, en un principio, con tres motorizaciones diferentes de 1.600, 1.800 y 2.000 cm³ que producían a su vez 85, 90 y 100 HP. En febrero de ese mismo año se agregó otra versión, la más potente del BMW 2002: el Tii que producía 130 HP a 5.800 rpm y un torque de 18,1 kg-m a 4.500 rpm.

Uno de los cambios más notorios que sufrió el BMW 2002 a lo largo de su historia fue la incorporación de las luces de



■ **ERGONÓMICO.** Los asientos presentaban mejores tapicerías y soportes laterales.



■ **SERIO.** Los guardabarras y el spoiler trasero dejaban ver sus intenciones deportivas.



■ **IDENTIDAD.** El faldón se ve al derecho desde el retrovisor del auto que va adelante.

cola alargadas a partir de los modelos de 1973, en lugar de las redondas tradicionales que portaban desde su origen estos autos. La producción total del BMW 2002 se sitúa en unas 750.000 unidades, entre las que sobresalen unos vehículos con motor eléctrico que se mostraron con ocasión de los Juegos Olímpicos de 1972. Ese año se presentó la nueva serie 5, que llegó para complementar en el segmento superior a la reconocida serie 2.

NACE UNA ESTRELLA

BMW fue aún más lejos con el 2002 al desarrollar los BMW 2002 Turbo, fabricados entre 1973 y 1974. Este auto que rueda por Colombia es uno de los 1.670 que se produjeron, y su actual propietario lo encontró en un garaje. Su estado no era el mejor y requirió un profundo y cuidadoso trabajo de restauración en los talleres de Autogermana, representante de BMW para Colombia, que hoy le permite lucir impecable.

A simple vista saltan las diferencias de este modelo, desarrollado por la división Motorsport. La carrocería está pintada de color blanco con franjas de colores violeta, azul y naranja, además de las llantas con

rines más anchos, las extensiones para los guardabarras, así como el montaje de un faldón delantero con la palabra Turbo escrita al revés –para que el conductor del vehículo que viaja adelante lo lea desde su espejo retrovisor– que omite la utilización de la tradicional defensa. Además, monta un spoiler trasero sobre la tapa del baúl. Como detalle interior, en su luminosa cabina encontramos un panel de instrumentos pintado de color rojo, con instrumentación completa de agujas y de testigos luminosos, entre los cuales sobresale el encargado de informar acerca de la presión del turbo.

Además de su estampa, guarda más secretos debajo del capó: allí se aloja un motor de cuatro cilindros en línea, montado de manera longitudinal e inclinado 30 grados a la derecha, cuyos 1.990 cm³ y 8 válvulas en V le permiten generar una potencia de 170 HP a 5.800 rpm y un torque de 24,5 kg-m a 4.000 rpm gracias al montaje de un sistema de inyección indirecta Kugelfischer y de turbo de geometría fija, que obliga a tener un índice de compresión de 6,9 a 1 para evitar daños al propulsor. Un verdadero pionero en la utilización de este sistema de sobrealimentación tan difundido hoy en día. **A**

DATOS

AUTOMOVIL

MOTOR

Situación	Delantero longitudinal
Número de cilindros	4 en línea
Cilindrada	1.990 cm ³
Diámetro x carrera	89 mm x 80 mm
Bloque/cabeza	Hierro/Aluminio
Distribución	Un árbol de levas
Alimentación	Inyección mecánica indirecta Kugelfischer con turbo KKK BLD
Compresión	6,9 a 1
Potencia máxima	170 HP a 5.800 rpm
Torque	24,50 kg-m/4.000 rpm

TRANSMISIÓN

Caja	Manual de 5 velocidades
Tracción	Trasera

CHASIS

Suspensión delantera	Independiente McPherson
Suspensión trasera	Independiente con espirales
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Campanas
Dirección	Bolas recirculantes
Llantas	195 x 13"

CARROCERÍA

Bastidor	Monocasco
Tipo	Sedán de 2 puertas
Número de plazas	4
Largo x ancho x alto	4,23/1,59/1,41 m
Dist. entre ejes/trochas	2,50/1,35-1,35 m
Peso declarado	1.080 kilogramos

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máxima	211 km/h
Aceleración 0-100 km/h	7,5 segundos
Consumo promedio	25 km por galón

*Según el fabricante