

UN DEPORTIVO CON MAYÚS



■ **¿ERGONOMÍA?**

El volante se ubica en una posición muy desplazada con respecto al asiento.



CULAS

De un reto deportivo sumado a un sueño realizable surgió uno de los automóviles más extraños e interesantes que se han fabricado en el mundo en los últimos 30 años, y del cual se produjeron únicamente 456 unidades.

Por Roberto Nigrinis Fotos: Jaime Barajas



Los directivos de BMW pensaron en la necesidad de promover la marca en un ámbito deportivo, vislumbrando el efecto que esto supondría en el ámbito del mercadeo de todos sus vehículos de calle. Corría el año 1975 y para tal fin decidieron comenzar a trabajar en el proyecto E26, que daría vida al BMW M1, para competir en las pistas de todo el mundo. Encontraron que para homologar su creación dentro del Grupo 4 de las categorías de la FISA (Fédération Internationale du Sport Automobile) deberían fabricar, en un lapso máximo de 24 meses, al menos 400 unidades del vehículo que pudieran usarse como vehículos de calle; incluso, algunos directivos pensaron que no deberían ser 400 sino 800, cifra que al final nunca se concretó.

AYUDA EXTERNA

Para llevar a cabo el proyecto acudieron a Lamborghini, que para el momento contaba con el reconocimiento de BMW y el apoyo de otro carrocerero reconocido, Michelotti. Los italianos debían producir los autos con el apoyo de BMW Motorsport (empresa del grupo creada en 1972), que aún no contaba con instalaciones apropiadas ni experiencia, mientras que el motor quedaba a cargo de BMW y de sus ingenieros Martin Braungart y Paul Rosche. El diseño de la carrocería se le encomendó a Italdesign, en cabeza del reconocido Giorgetto Giugiaro, quien le dio ese inconfundible aire italiano al auto. Para su creación se partió del prototipo BMW Turbo de 1972 con carrocería dotada de puertas tipo "alas de gaviota", creado por Paul Bracq, presentado con ocasión de los Juegos Olímpicos de Munich.

Infelizmente, Lamborghini tenía problemas internos muy graves que le impidieron continuar con el proyecto después de fabricar unos 7 prototipos. Para solventar la situación se encargó a las empresas italianas Marchesi y T.I.R la fabricación del chasis tubular y de la carrocería de fibra de vidrio, respectivamente, los cuales se ensamblaban en Italdesign antes de enviarse a Alemania para que allí el carrocerero Baur, con el apoyo de BMW Motorsport, les montara todos los componentes mecánicos, incluyendo el motor.

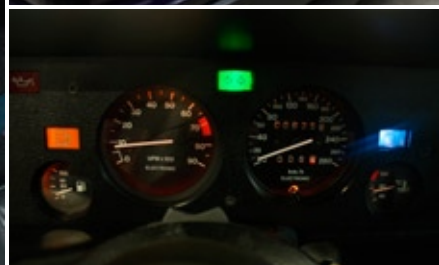
Los tropiezos pasaron factura en forma de retraso del cronograma oficial, lo cual no permitió que los autos estuviesen listos a tiempo, y coincidió con el cambio del reglamento del Grupo 4, hecho que dejó por fuera al BMW M1 de las competencias avaladas por estas reglas. El primer auto listo para la venta se concluyó apenas en febrero de 1979, después de su presentación oficial

■ **GLOTÓN.** Otra curiosidad del M1 es que tiene un tanque de gasolina a cada lado..



EN MANOS EXPERTAS

El campeonato Procar se corrió en 1979 y 1980. Se competía en los M1 como antesala de las válidas del campeonato de la F1. Allí participaban los cinco pilotos más rápidos en las pruebas de clasificación para la carrera de la categoría reina, contra 15 pilotos de equipos privados. Entre los volantes que tomaron la largada estuvieron Mario Andretti, Didier Pironi, Elio de Angelis, Eddie Cheever, Emerson Fittipaldi, Alan Jones, Jochen Mass, Jacques Laffite y Carlos Reutemann, al igual que Niki Lauda y Nelson Piquet, campeones en 1979 y 1980 respectivamente. También se hizo presente el venezolano Johnny Cecotto, quien en agosto de 1980 ocupó el octavo puesto en Zandvoort, Holanda, y luego pilotó un M1 en las 24 horas de Le Mans de 1981, donde tuvo que retirarse.



■ **ECONOMÍA.** El M1 aprovechaba partes de otros BMW, como las farolas del Serie 6.

homologó un M1 en la categoría de rallies, y al mando del piloto belga Bernard Beguin tuvo una discreta actuación al ser un vehículo muy pesado; estos resultados poco brillantes lo acompañaron también en las pistas cuando se enfrentó contra vehículos de otras marcas.

X AL M1

En un comienzo se pensó en propulsar al Proyecto E26 con gigantescos motores V8 o V12, y finalmente se optó por un aparentemente sencillo de seis cilindros en línea conocido como M88/1, que provenía del M90 modificado y el cual ya se había probado con buenos resultados en los 3.0 CSL desde 1973 tanto en vehículos de pista como de calle, al igual que en los modelos de la serie 6 aparecida en 1976, por lo que además resultaba muy económico de utilizar.

En el M1 ofrecía una cilindrada de 3.453 c.c., con doble árbol de levas montado en la culata que accionaba las 24 válvulas. El combustible se lo suministraba un sistema de inyección mecánica Kugelfischer-Bosch, con lo que se podían extraer 277 HP a 6.500 rpm y un torque de 33,56 kg-m a 5.000 rpm –en versiones para pista y rally se podían obtener entre 470 HP y 800 HP, y algunos hablan hasta de 1.000 HP, en un régimen de 9.000 rpm y un poco más–, acoplado a una caja de cambios manual de 5 velocidades fabricada por ZF. Este motor se montaba longitudinalmente en el centro del vehículo, entre la cabina y el eje trasero, lo que le permitía al M1 tener un reparto de pesos casi perfecto (50-50) del 44,1% en el eje delantero y 55,9 % en el trasero. Además, como buen auto de carreras, montaba un sistema de lubricación de tipo cárter seco. Para evitar que sus



durante el Salón de París del año anterior, y la última unidad se produjo en febrero de 1981. Sin embargo, para explotar el aspecto deportivo que había inspirado el auto, BMW Motorsport GmbH se asoció con Bernie Ecclestone y con Max Mosley para crear la ProCar Series, un campeonato que se disputaría como "telonero" de la Fórmula Uno y en el que participarían pilotos de la categoría reina y otros jóvenes prospectos del mundo de la velocidad. Posteriormente se



UNA OBRA DE ARTE

El conocido artista estadounidense Andy Warhol, recordado representante de la corriente pop-art, pintó un M1 en el marco de la propuesta artística de la casa bávara llamada Art Car. Sobre su obra dejó estas reflexiones: "He intentado retratar la velocidad de forma pictórica y el auto salió mejor que la obra plástica". El automóvil que Warhol intervino disputó las 24 horas de Le Mans de 1979 y ocupó el sexto puesto.



ruedas patinaron se le dotó de diferencial antibloqueo al 40% que resultaba perfecto para transmitir la potencia y la torsión a la ruedas sin que perdieran adherencia.

■ **CLON.** Pon las manos tapando los voladizos y verás cuánto se parece a un Ferrari de la época.



El motor del M1 se empleó posteriormente en los BMW 745 versión sudafricana, al igual que en los BMW 635 CSI, M6 y 535i. En sus días, uno de estos autos en versión para calle costaba un poco más de 100.000 marcos, cifra suficiente para comprar 4 BMW 323 iS.

Las suspensiones independientes con paralelogramos deformables y la estructura del auto, de tipo tubular, completaban la construcción de este deportivo carrozado con fibra de vidrio. Los frenos con discos de 300 mm adelante y de 297 mm atrás lo detenían con propiedad. Carecía de sistema de asistencia para la dirección.

Este M1 azul se fabricó a finales de 1980 como modelo del año siguiente y llegó a Colombia importado por Discar Ltda., la empresa que traía al país los BMW en esa época, antes del ingreso de Autogermana S.A. como representante de la marca alemana para nuestro territorio a partir de 1982. Hasta hace muy poco tiempo lucía un color rojo encendido, que su actual propietario cambió luego de consultar las plaquetas del vehículo, en donde pudo constatar que su color original era el que luce hoy.

El espacio interior solamente permite viajar al conductor y un acompañante, con mínimo equipaje y una posición de manejo cuando menos compleja, tal como se acostumbraba en los superdeportivos concebidos por ingenieros y diseñadores italianos en la época. Cuenta con un panel de instrumentos completo con indicadores e interruptores completamente setenteros y su tapizado es de cuero. Este M1 es uno de dos que ingresaron al país y se encuentra prácticamente nuevo, ya que su odómetro y la documentación existente comprueban que ha recorrido únicamente 6.358 kilómetros desde el momento de su fabricación. **A**



DATOS

AUTOMOVIL

MOTOR

Situación	Central longitudinal
Número de cilindros	6 en línea, 24 válvulas
Cilindrada	3.453 c.c.
Diámetro x carrera	93,4 x 84 mm
Bloque/cabeza	Acero/Aluminio
Distribución	Doble árbol de levas
Alimentación	Inyección mecánica Kugelfischer-Bosch
Compresión	9,0:1
Potencia máxima	277 HP a 6.500 rpm
Torque	33,56 kg-m a 5.000 rpm

TRANSMISIÓN

Caja	Manual de 5 velocidades
Tracción	Trasera

CHASIS

Suspensión delantera	Independiente con paralelogramo deformable
Suspensión trasera	Independiente con paralelogramo deformable
Frenos delanteros	Discos, 300 mm
Frenos traseros	Discos, 297 mm
Dirección	Cremallera
Llantas	205/55VR16 (ad.) y 225/50VR16 (at.)

CARROCERÍA

Bastidor	De fibra de vidrio totalmente carenada por debajo
Tipo	Cupé de 2 puertas
Número de plazas	2
Largo x ancho x alto	4,36/1,82/1,14 m
Dist. entre ejes/trochas	2,62/1,55-1,58 m
Peso declarado	1.297 kg

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máxima	260 km/h
Aceleración 0-100 km/h	5,6 segundos
Consumo promedio	23 km/galón

*Según el fabricante

Agradecemos a Autogermana S.A., al Ing. Ricardo Plano y a Julián Afonso por su desinteresada colaboración para la realización de este reportaje.