



30 años del BMW M3 – la historia detrás de la leyenda. BMW M está sacando del almacén, cuatro prototipos extraordinarios para celebrar su aniversario.

Múnich. 2016 enmarca el 30° aniversario de un ícono del automovilismo, uno que revolucionó el segmento de vehículos deportivos de tamaño mediano cuando su producción comenzó en 1986. El primer BMW M3 estableció un nuevo estándar con el cual se medirían otros fabricantes de vehículos – y, cinco generaciones de modelos después, aún son juzgados. BMW Motorsport Division, el precursor de BMW M Division, fue increíblemente riguroso en su despliegue del BMW M3 de primera generación. Sus esfuerzos produjeron un vehículo deportivo de alto rendimiento pura sangre – basado en el BMW Serie 3 producido en serie – que se adaptaba a la perfección al uso diario. Durante las tres décadas que siguieron, BMW M ha perfeccionado con delicadeza su creación pionera y altamente exitosa de una generación a otra, mientras que siempre tiene gran cuidado en conservar el carácter original del M3. El resultado es que, en definitiva, no existe otro vehículo que mezcle los genes del automovilismo tan prominentemente perfeccionados y la funcionalidad diaria contundente en un paquete total tan emocionalmente conmovedor.

El 30° aniversario del BMW M3 proporciona una oportunidad ideal para recordar cuatro variantes del modelo altamente intrigantes que, por varias razones, nunca pasaron la etapa de prototipo. Por consiguiente, asistirán cuatro invitados sorpresa a la fiesta de cumpleaños de su progenitor: el BMW M3 Pickup de 1986, el BMW M3 Compact de 1996, el BMW M3 Touring del año 2000 y la segunda encarnación del BMW M3 Pickup presentada en 2011.

El uso en las carreras de turismo fue el objetivo de desarrollo principal para el BMW M3 de primera generación.

El BMW M3 no fue un intento de producir una insignia deportiva para un rango de modelos producidos a volumen; más bien, se originó a partir de la idea de desarrollar un vehículo de carreras que también estuviera disponible en una versión para el tránsito urbano. La categoría seleccionada de carreras fue la de los vehículos de turismo de producción del Grupo A – como se observó en el Campeonato Alemán de Turismos (DTM) que había tenido éxito en el Campeonato Alemán de Carreras (DRM). Las normativas del Grupo A establecieron que para que un vehículo de carreras fuera homologado, debían venderse por lo menos 5,000 unidades para el tránsito urbano en un periodo de 12 meses.

El tener la posibilidad de desarrollar las versiones de producción y de carreras del vehículo de manera simultánea, le dio al equipo una grandiosa oportunidad, la cual aprovecharon muy bien. La cinemática del eje, suspensión y amortiguación se personalizó a la perfección para las demandas futuras del automovilismo, al igual que el sistema de frenado, el cual combinó el ABS estándar con discos de freno con ventilación interna en la parte frontal y una bomba de presión elevada accionada mediante el motor. Detalles tales como el patrón de cambio de la transmisión con la primera velocidad en el nivel inferior izquierdo, también dieron una indicación clara del enfoque singular del vehículo en las carreras.



Además de esto, llegaron medidas de reducción de peso. Mientras que la carrocería con salpicaderas anchas se fabricó a partir de láminas de metal de la forma tradicional, los parachoques frontales y traseros junto con los faldones laterales, el maletero y el alerón se hicieron de plástico, reflejando el compromiso de los ingenieros con la construcción inteligente de peso ligero. Los expertos de BMW Motorsport también revisaron la aerodinámica del vehículo, en donde el pilar C del BMW M3 sigue un ángulo ligeramente menos profundo que la carrocería estándar y con una base más amplia. Esto permitió que el flujo de aire se dirigiera hacia el distintivo alerón trasero de manera más eficaz.

Uso extenso de alta tecnología también en el tren motriz.

Los expertos en el departamento de Motorsport utilizaron el motor de dos litros de cuatro cilindros ajustado en los modelos de producción en serie como la base para la unidad del M3, ya que el bajo peso de su construcción y sus capacidades de revoluciones elevadas significaron que tenía los ingredientes correctos para un motor de carreras. Sin embargo, para transformar el motor diario de buenos modales en un motor atlético con credenciales de vehículo deportivo, tuvieron que someterlo a terapia intensiva de potencia.

Primero, incrementaron su desplazamiento a 2.3 litros y lo convirtieron en un arreglo de cuatro válvulas. Para este propósito, el equipo utilizó una cabeza de cilindro modificada, la cual tomaron del motor de seis cilindros que montaba el BMW M1, cuyas cámaras de combustión se espaciaron – lo convenientemente suficiente – para que aún así quedaran exactamente la misma distancia que la de la unidad de cuatro cilindros. El cigüeñal en el BMW M3 fue diseñado para ser tan rígido que pudiera manejar 10,000 revoluciones por minuto y más. Por consiguiente, la velocidad del motor del vehículo de producción estándar de 6,750 rpm dejó mucho margen para más evoluciones en el deporte motor.

De una máquina deportiva a un transporte heavy-duty – el BMW M3 Pickup (1986).

Cuando salió la primera generación del BMW M3, no sólo los clientes quedaron cautivados por sus excepcionales habilidades dinámicas. También ocasionó una gran agitación dentro del departamento de BMW Motorsport responsable de su desarrollo, quienes lo vieron como el medio perfecto para transportar partes y equipo de trabajo alrededor de las instalaciones de lo que ahora es BMW M Division en Garching cerca de Múnich. El único problema fue que el transporte de productos no era tan importante en la lista de los muchos talentos del primer BMW M3.

No tomó mucho tiempo remediar la situación; transformar la carrocería de un BMW Serie 3 Convertible en un BMW M3 Pickup. “Se eligió la carrocería convertible como la base por dos razones,” afirma Jakob Polschak, director de construcción de prototipos vehiculares y talleres en BMW M Division y empleado de la empresa durante más de 40 años. “En primer lugar, tenemos dicho modelo a nuestra disposición en perfectas condiciones. Y, en segundo lugar, el refuerzo integrado del convertible lo hizo la opción ideal para una conversión de pickup.”

El primer BMW M3 Pickup no contó con las alas audazmente acampanadas del original, ya que fue equipado con la carrocería menos amplia de su hermano regular, producido a volumen. Primero fue accionado con el motor que se encuentra en el llamado “Italian M3”, el cual tenía un desplazamiento reducido de dos litros debido a las regulaciones fiscales y una salida de 192 hp. “Posteriormente, cambiamos al motor de 2.3 litros de cuatro cilindros original con 200 caballos de potencia,” reveló



Polschak. El BMW M3 Pickup ejerció sus funciones alrededor de las instalaciones de la fábrica durante 26 años antes de ser finalmente retirado hace cuatro años.

La larga vida de servicio del BMW M3 Pickup es una clara evidencia de que las versiones únicas que aquí se presentaron no son meros trucos ni ejercicios de ingeniería. Por el contrario, son vehículos de alto rendimiento que se han optimizado para ajustarse a la perfección a su tarea prevista o área de uso. Como tal, son epítomes de la filosofía de BMW M. Asimismo, cumplieron otro propósito importante: “Nuestros aprendices, pasantes graduados y becarios ayudaron en la construcción de todos estos prototipos,” explicó Polschak. “Esto les permitió ganar experiencia práctica invaluable al mismo tiempo que liberaban recursos para nosotros – una clásica situación en la que todos salen ganando.”

Un modelo inicial para grupos meta jóvenes: El BMW M3 Compact (1996).

Por supuesto, sucedió lo mismo para el BMW M3 Compact de 1996. La idea detrás de este modelo era presentar a los clientes jóvenes, en particular, un punto de entrada al mundo de los vehículos BMW M. “Hasta cierto grado, el BMW M3 Compact se puede considerar como el antecesor del BMW M2 de la actualidad,” resalta el jefe de taller de BMW M con un brillo en los ojos, y es fácil ver por qué realiza esta comparación. Si hubiera entrado en producción, la potencia del motor del BMW M3 con toda probabilidad habría disminuido. Sin embargo, en el prototipo se permitió desencadenar sus 321 hp, lo que hizo más fácil el propulsar un vehículo de peso ligero (inclinó la balanza a sólo 1.3 toneladas). “Es 150 kilogramos más ligero, más ágil, más firme y aún más contundente,” afirmó con entusiasmo la revista alemana automotriz “auto motor und sport” (edición no. 13/1996) después de probarlo.

Un estudio de viabilidad bajo condiciones del mundo real: el BMW M3 Touring (2000).

Del mismo modo, se materializó el prototipo del BMW M3 Touring debido a que un modelo de producción estaba bajo consideración. El M3 Compact estuvo disponible para que los periodistas lo probaran con el fin de que tanto el proyecto como la imagen despertaran el interés de los consumidores. Pero el BMW M3 Touring sirvió a propósitos completamente internos. “Este prototipo nos permitió demostrar que, por lo menos desde un punto de vista completamente técnico, era posible integrar un M3 Touring en la producción en curso del BMW Serie 3 Touring estándar con muy poca dificultad,” explicó Jakob Polschak. “Algo importante que necesitábamos demostrar era que las puertas traseras del modelo de producción estándar podían volver a ser trabajadas para adaptarlas a los pasos de rueda traseros sin la necesidad de herramientas nuevas y caras.” Una vez que pasó a través de la línea de ensamblaje, el M3 Touring sólo necesitó un trabajo de seguimiento manual mínimo para ajustar las partes añadidas específicas de M y los detalles interiores, por ejemplo.

La historia se repite: El BMW M3 Pickup (2011).

Una vez que el BMW M3 Pickup de primera generación arriba descrito comenzó eventualmente a mostrar los primeros signos serios de desgaste después de más o menos un cuarto de siglo de servicio, fue tiempo de un sucesor. Al igual que con el original, los responsables de su creación optaron una vez más por una carrocería convertible debido a los elementos de refuerzo existentes. “El trabajo de conversión había procedido inicialmente de la forma usual, en gran medida nada espectacular, durante la primavera de 2011. Pero entonces alguien tuvo la idea de comercializar el

vehículo como una broma del April Fool's, ya que se acercaba el 1° de abril," relató Polschak. Para preparar al público, se realizaron tomas de calibración en el circuito Nordschleife de Nürburgring que surgieron en el periodo previo del día, lo que funcionó para alimentar las especulaciones acerca de planes de construir un modelo de producción.

Y funcionó. Informes de ese periodo muestran que muchos periodistas y blogueros mordieron el anzuelo y creyeron los rumores. Incluso el comunicado de prensa oficial publicado el 1° de abril de 2011 no puso las cosas en su sitio de inmediato, presentando primero al BMW M3 Pickup como la "cuarta variante de carrocería" después del Sedán, el Coupé y el Convertible, antes de afirmar: "309 kW/420 hp bajo el capó y una capacidad de carga útil de 450 kilogramos sobre el eje trasero llevan a la mezcla icónica de los modelos BMW M de placer de conducir en estilo de carreras y la practicidad diaria a un nivel completamente nuevo." También señaló que el Cd era sólo ligeramente más elevado que el del BMW M3 Coupé, que el vehículo era 50 kilogramos más ligero que el Convertible y que el techo de 20 kilogramos podía retirarse para disminuir aún más el centro de gravedad y, por consiguiente, proporcionar una dinámica de manejo aún más nítida.

No fue sino hasta el párrafo final que el comunicado de prensa reveló discretamente que el modelo en cuestión era en realidad una construcción única para su uso como vehículo de transporte en talleres. Sin embargo, a diferencia de su predecesor, también había recibido autorización para uso urbano.

El BMW M3: un ícono deportivo y una referencia dinámica para cinco generaciones.

Hace casi 30 años comenzó la producción de los primeros BMW M3 producidos en serie. Esto representó el capítulo inicial en una historia de éxito que no se iguala en el mundo automotriz. La unidad de 2.3 litros de cuatro cilindros con tecnología de cuatro válvulas producía 147 kW/200 hp y aceleraba al M3, el cual pesaba sólo 1,200 kilogramos, de 0 a 100 km/h en sólo 6.7 segundos. La velocidad máxima era de 235 km/h. En 1988, se presentó la versión Evo, con potencia aumentada una vez más a 220 hp y velocidad máxima de 243 km/h. Y esto siguió en 1990 con la etapa de desarrollo final del M3 de primera generación: el BMW M3 Sport Evolution con motor de 2.5 litros, 238 hp, producido en una corrida limitada de 600 ejemplares.

La segunda generación del BMW M3 – no desarrollada específicamente para su uso en competencias en ese momento – fue un asunto mucho más subestimado. Presentado en 1992, su motor de seis cilindros proporcionaba 210 kW/286 hp del desplazamiento de tres litros y un par motor de 320 Nm. También, contaba con el nuevo e innovador sistema de control del árbol de levas VANOS. El nuevo modelo estableció dos récords mundiales – para la potencia más elevada por litro (97 hp/l) y el par motor más elevado (108 Nm/l) generado mediante un motor atmosférico producido a volumen.

Un extenso facelift en 1995 vio el desplazamiento del motor de seis cilindros en línea aumentar de 2,990 a 3,201 cc, en donde la potencia aumentó a 236 kW/321 hp. Además de esto, el nuevo motor también utilizaba Doble-VANOS, el cual proporciona un control del árbol de levas completamente variable tanto en admisión como en escape. En verano de 1996, el BMW M3 se convirtió en el primer vehículo producido en serie que fue ofrecido con la opción de una caja de cambios manual automatizada SMG.



Contando con un cofre de aluminio con powerdome, salpicaderas ensanchadas, un maletero aerodinámicamente optimizado con perfil de spoiler trasero y cuatro tubos de escape que salen del sistema de doble flujo, el BMW M3 de tercera generación presentado en el año 2000 contó con una figura extremadamente llamativa una vez más. La potencia volvió a ser cortesía de un motor aerodinámico de seis cilindros en línea. La unidad completamente recién desarrollada proporcionaba una potencia de 252 kW/343 hp de sus 3,246 cc y su par motor máximo de 365 Nm.

En lugar de estar equipado con un motor de seis cilindros en línea, como las dos generaciones previas del vehículo, la cuarta encarnación del BMW M3 presentada en 2007 estaba alimentada por un V8 de aspiración natural, de altas revoluciones, con 309 kW/420 hp. Entre las extensivas medidas de diseño inteligente de peso ligero empleadas, estaban el techo de polímeros reforzado con fibra de carbono (CFRP, por sus siglas en inglés) ajustado como estándar y un eje delantero hecho casi en su totalidad de aluminio.

La actual (quinta) generación del BMW M3 fue presentada en la primavera de 2014. De conformidad con el cambio en la nomenclatura para los modelos BMW producidos en serie, sólo el sedán de cuatro puertas tiene la insignia “M3”, mientras que a las variantes coupé y convertible se les otorgó la designación de modelo M4. En las tres variantes de carrocería, un motor de seis cilindros en línea de revoluciones libres con tecnología M TwinPower Turbo proporciona la potencia de 317 kW/431 hp. Los elementos inteligentes de diseño de peso ligero rigurosamente aplicados incluyen el uso extensivo de materiales de peso ligero tales como el CFRP y aluminio para muchos componentes del chasis y de la carrocería. Todo esto ha reducido cerca de 80 kilogramos de peso respecto a su predecesor.

Este verano, BMW M Division lanzó un modelo exclusivo de edición especial – limitado a 500 unidades en todo el mundo – como un tributo especial a la exitosa historia de 30 años del BMW M3. Con su acabado de pintura exterior Macao Blue metálico, el BMW M3 “30 Jahre M3” recuerda a la primera generación del vehículo, para la que se ofreció por primera vez este color. El paquete Competition Package, el cual está incluido como estándar y consta de modificaciones extensas del tren motriz y de la suspensión, impulsa la salida del motor del modelo de aniversario hasta por 14 kW/19 hp a 331 kW/450 hp.

Acerca de BMW Group

Con sus tres marcas BMW, MINI y Rolls-Royce, BMW Group es el fabricante Premium líder en vehículos y motocicletas; el cual, a su vez, proporciona servicios financieros y productos de movilidad de alta calidad. Al ser una empresa global, BMW Group opera 31 instalaciones de producción y ensamble en 14 países y cuenta con una red global de ventas en más de 140 países.

En 2015, el Grupo BMW vendió aproximadamente 2 millones 247 mil vehículos y alrededor de 137 mil motocicletas en todo el mundo. La ganancia antes de los impuestos para el ejercicio 2015 fue de aproximadamente 9 mil 22 millones de euros sobre ingresos que ascienden a 92 mil 18 millones de euros. El 31 de diciembre de 2015, el Grupo BMW tenía una mano de obra de 122,244 empleados.



El éxito de BMW Group siempre se ha basado en el pensamiento a largo plazo y la acción responsable. Por ello, la compañía ha establecido la sustentabilidad ecológica y social en toda la cadena de valor, responsabilidad en los productos y un claro compromiso con la conservación de los recursos como parte integral de su estrategia.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>

Acerca de BMW Group México

BMW Group México inició sus actividades a finales de 1994 y celebró en 2014 el 20 aniversario de presencia en México. El Grupo anunció en julio de 2014, la inversión de mil millones de dólares para la construcción y operación de una planta de producción en San Luis Potosí; los trabajos de preparación en el terreno ya iniciaron y actualmente se están realizando los primeros procesos de reclutamiento a través de www.bmwplantarh.com.mx

Actualmente comercializa las marcas BMW, MINI y BMW Motorrad. Cuenta con 38 distribuidores BMW, 28 ofrecen la marca MINI y 23 BMW Motorrad. Todos ellos localizados tanto en la Ciudad de México, como en las principales ciudades de la República: Aguascalientes, Cancún, Chihuahua, Cuernavaca, Culiacán, Guadalajara, Hermosillo, León, Mérida, Monterrey, Morelia, Oaxaca, Pachuca, Puebla, Querétaro, Saltillo, San Luis Potosí, Tampico, Tijuana, Toluca, Torreón, Veracruz y Villahermosa. Generando más de 1,500 empleos directos en toda la Red.

Además, cuenta con una organización de servicio y postventa en todo el país, que ofrece atención a clientes durante las 24 horas del día. Para mayor información de productos y servicios puede consultar www.bmw.com.mx, www.mini.com.mx y www.bmw-motorrad.com.mx.

Para mayores informes favor de contactar a:

BMW Group México, Latinoamérica y el Caribe

Vladimir Mello	vladimir.mello@bmw.com.mx
Juan Bernardo Vázquez Mellado	bernardo.vazquezmellado@bmw.com
Paola Félix	paola.felix@bmw.com.mx
Zolveing Zúñiga	zolveing.zuniga@bmw.com.mx
Edgar Téllez	edgar.tellez@bmw.com.mx
Paulina Díaz de Guzmán	paulina.diaz@bmw.com.mx
Tania Gómora	tania.gomora@partner.bmwgroup.com

Porter Novelli México

Martha Reséndiz	Celular: +52 1 55 3009 3259	martha.resendiz@porternovelli.mx
Allan Díaz	Celular: +52 1 55 3012 9728	allan.diaz@porternovelli.mx
Rocío Pavón	Celular: +52 1 55 4350 0648	rocio.pavon@porternovelli.mx

www.press.bmwgroup.com/mx.html

Facebook: <https://www.facebook.com/BMWMexico>

Facebook: <https://www.facebook.com/MINI.Mexico>

Facebook: <https://www.facebook.com/BMW.MOTORRAD.MX>

Twitter: <https://twitter.com/#!/BMWMex>

Twitter: <https://twitter.com/#!/MINImexico>

**BMW
GROUP**
México, Latinoamérica y el Caribe.

THE NEXT
100 YEARS



Twitter: https://twitter.com/#!/BMWMotorrad_Mx

BMW TV: <http://www.bmw.tv/web/com/video.do>

BMW Youtube channel: <http://www.youtube.com/user/BMW>