

Comunicado de prensa
8 abril de 2010

BMW Group Classic crea la división Motorsport

Múnich. BMW Group Classic continúa ampliando sus actividades. La división Motorsport, creado a principios de año, se dedica a las motos y los automóviles clásicos de las marcas BMW y MINI. La labor desplegada por los especialistas de modelos de competición empieza por el asesoramiento en materia de servicio técnico y reparación, pasa por la adquisición de piezas de recambio, y llega hasta la restauración completa de los vehículos. Por supuesto, con la competencia profesional que distingue al fabricante original.

El GP de Clásicos, el Festival of Speed, la Mille Miglia, la Le Mans Classic, no son más que algunos eventos emblemáticos que reflejan el renacimiento y el boom del deporte de competición automovilística a los mandos de coches clásicos. La cantidad de participantes y de público en estas carreras, va en aumento. En todos estos eventos, suelen también estar presentes los clásicos de BMW. BMW Classic ha creado en enero de 2010 el departamento de competición automovilística, para que esos clásicos siempre estén preparados para competir. El departamento ofrecerá a los clásicos de carrera el mismo servicio completo que BMW Classic ofrece a los coches clásicos normales.

Según los especialistas del nuevo departamento, los clientes principales serán los propietarios de coches de carrera de las décadas de los años 60, 70 y 80. «Si eres propietario de un coche clásico de altas prestaciones, también lo quieres conducir», explica Friedrich Nohl, director del departamento Motorsport de BMW Group Classic. Y él sabe de lo que habla: Friedrich Nohl fue antes director del departamento tecnológico de deportivos y turismos de carrera de BMW Motorsport.

Firma
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Dirección postal
BMW AG
80788 München

Teléfono
+49-89-382-27797

Internet
www.bmwgroup.com



Dependiendo del evento, los conductores asumen una actitud competitiva que nada tiene que envidiarle a aquella que los pilotos tuvieron en la época original de los clásicos. Igual que entonces, cuando los coches se someten a grandes esfuerzos, bien puede suceder que algo falle o se rompa. «También en las carreras de clásicos, los pilotos y el material se acercan a los límites», indica Nohl. Y no es sencillo conseguir piezas de recambio de calidad para los coches de carrera clásicos de pura sangre. Los especialistas de BMW Group Classic Motorsport quieren ofrecer su ayuda, especialmente en lo que se refiere a la fabricación de componentes especiales, iguales a los originales. Si los daños o el desgaste son mayores, BMW Group Classic ofrecerá a partir de ahora un servicio de mantenimiento, reparación o recuperación, según sea el caso.

Mini Cooper y BMW 1602 como modelos de demostración.

Los especialistas producirán dos modelos de demostración en el transcurso del presente año. Por un lado se trata de un Mini Cooper S Mark 1 del año 1964, que podrá utilizarse para participar en carreras disputadas en circuitos. Por otro lado, construirán un BMW 1602 de turismo, de los años setenta. «Ambos serán producidos de forma completamente nueva, es decir, empezando por la carrocería», indica Friedrich Nohl. Mientras que el Mini será transformado en un coche de carreras, el 1602 ya cuenta con un palmarés de competición.

El departamento Motorsport de BMW Group Classic responde a una creciente demanda de componentes y servicios originales para los clásicos del deporte de competición automovilística. «La cantidad de personas que se dirigen a nosotros con ese fin, aumenta constantemente», explica Friedrich Nohl. Y ello no sorprende, porque muchos antiguos coches de carrera de circuitos y rallyes siguen existiendo y se siguen utilizando hasta el día de hoy. Estos coches datan especialmente de las décadas de los años sesenta hasta noventa. Tres decenios que fueron acuñados decisivamente por los coches de BMW y Mini.



1960-1990: la era activa de los clásicos.

El primer coche de BMW destinado a la competición automovilística después de la guerra, fue el BMW 700 Sport, presentado en el verano de 1961. Con su motor de 40 CV y su peso de apenas 640 kilogramos, el peso pluma aventajó con facilidad a todos los demás coches en su categoría. El primer año logró hacerse del título en el campeonato alemán de circuitos, ganó el campeonato de rallye y de turismos. Por ello, el público le puso el apodo de «pequeño furioso». En la misma época, Mini logró marcar un hito imborrable en la historia de los rallyes, ya que obtuvo el primer lugar en la clasificación general del Rallye de Monte Carlo de 1964, que resultó ser una victoria legendaria.

Los años setenta fueron marcados por el coupé de ensueño 3.0 CSL, que se transformó en el turismo de carreras más exitoso de su época. Entre los años 1973 y 1979 ganó seis veces el campeonato europeo, y logró dominar el mundo de los coches de turismo durante casi un decenio completo. Cuando finalizó su era, ya como coupé con motor turbo, contaba con una impresionante potencia de 800 CV. Por sus prominentes alerones, recibió el nombre de «Batimóvil». La década de los años ochenta estuvo marcada por el BMW M3, que apareció en el año 1986. Desde un principio acaparó victorias, trofeos y títulos. En 1987 ganó el campeonato mundial de turismos, el primer y único título mundial que se concedió en esta categoría. El M3 dominó durante cinco años en las carreras internacionales de turismos. Ganó varios campeonatos europeos, dos veces el campeonato alemán DTM y, además, una serie de carreras y campeonatos internacionales, por lo que se transformó en el turismo más exitoso de la historia.

«Queremos que los propietarios de nuestros exitosos automóviles clásicos puedan participar en eventos y carreras, exigiéndolos sin renunciar a las emociones que hasta hoy despiertan estos automóviles», acentúa Friedrich Nohl.

