



Comunicado de prensa
04 de octubre de 2016

BMW M desvela cuatro extraordinarios prototipos desarrollados durante los 30 años de historia del BMW M3

El año 2016 marca el 30º aniversario de un icono del automovilismo, uno que revolucionó el segmento de los deportivos de tamaño medio cuando se inició su producción en 1986. El primer BMW M3 marcó un nuevo estándar por el que se medía y, después de cinco generaciones del modelo, se sigue midiendo a los otros fabricantes.

‘BMW Motorsport Division’, precursora de ‘BMW M Division’, fue increíblemente rigurosa al utilizar la tecnología de competición en el desarrollo de la primera generación del BMW M3. Sus esfuerzos crearon un auténtico deportivo de alto rendimiento – basado en el modelo de producción BMW Serie 3 – que se adaptaba perfectamente a un uso diario. Durante las siguientes tres décadas, BMW M ha refinado cuidadosamente su creación de una generación a otra, siempre preservando escrupulosamente el carácter original del BMW M3. El resultado es que no hay ninguna duda de que aún no hay ningún otro coche que mezcle los genes de competición cuidadosamente seleccionados con la capacidad de resultar práctico a diario en un conjunto tan emocionante.

El 30º aniversario del BMW M3 ofrece una oportunidad perfecta para echar la vista atrás hacia cuatro interesantes variantes del modelo que, por distintas razones, nunca pasaron de la etapa de prototipo. Cuatro sorprendentes invitados asistirán, por tanto, a la fiesta de cumpleaños de su progenitor: el BMW M3 Pickup de 1986, el BMW M3 Compact de 1996, el BMW M3 Touring de 2000 y la segunda encarnación del BMW M3 Pickup presentado en 2011.

Utilizar un turismo de competición fue el objetivo de desarrollo en la primera generación del BMW M3.

El BMW M3 no fue un intento de producir un deportivo que fuera el buque insignia para un modelo de producción, sino que se originó a partir de la idea de desarrollar un coche de competición que también tuviera disponible una versión de calle. La categoría de competición elegida fue la de los turismos de producción del Grupo A, del Campeonato de Alemania de Turismos (DTM) que había sucedido al Campeonato Alemán de Automovilismo (DRM). La normativa del Grupo A indicaba que para que un coche de competición fuera homologado, debían venderse al menos 5.000 unidades homologadas para carretera en 12 meses.

Tener la oportunidad de desarrollar las versiones de producción y de competición del coche al mismo tiempo ofrecía al equipo de desarrollo una fantástica oportunidad, que aprovecharon al máximo. La cinemática, la suspensión y la amortiguación se crearon a medida de los futuros requisitos de la competición, así como el sistema de frenos, que combinaba el ABS estándar con frenos de disco con ventilación interior delante y bomba de alta presión controlada por motor. Detalles como el patrón de cambio de la transmisión con la primera en la parte inferior izquierda también daban una indicación clara de la especial inclinación del vehículo por la competición.

Además de todo ello, se buscó el máximo ahorro en peso. Mientras el chasis con amplios arcos de rueda estaba fabricado con plancha metálica de forma tradicional, los parachoques delantero y trasero, así como los faldones, la puerta del maletero y el spoiler estaban hechos de plástico, reflejando el compromiso de los ingenieros con la construcción ligera inteligente. Los expertos de BMW Motorsport también modificaron la aerodinámica del coche, con el pilar C del BMW M3 realizada con un ángulo ligeramente menos profundo que el chasis estándar y con una base más ancha. Eso permitía que el flujo del aire se dirigiera hacia el spoiler trasero de forma más efectiva.

Uso intensivo de la alta tecnología también en el motor

Los expertos del departamento de competición usaron el motor de dos litros y cuatro cilindros utilizado en los modelos de producción como base para la unidad BMW M3, ya que el bajo peso de su construcción y su capacidad para conseguir regímenes altos eran los ingredientes perfectos para un motor de competición. Para transformar el tranquilo motor de todos los días en un atleta con credenciales de deportivo, sin embargo, tuvieron que someterlo a una terapia intensa para darle potencia.

Primero, aumentaron su capacidad a 2,3 litros y lo modificaron a una configuración de cuatro válvulas. Para ello, el equipo empleó una culata del motor de seis cilindros utilizado en el BMW M1 modificada adecuadamente, cuyas cámaras de combustión tenían exactamente el mismo espacio que las de la unidad de cuatro cilindros. El cigüeñal del BMW M3 se diseñó para ser tan rígido que pudiera aguantar 10.000 revoluciones por minuto y más. El régimen del coche de producción de 6.750 rpm dejaba pues mucho margen para las sucesivas evoluciones de la versión de competición.

De máquina deportiva a transporte pesado: el BMW M3 Pickup (1986).

Cuando se presentó la primera generación del BMW M3, no fueron únicamente los clientes los que quedaron impresionados por sus excepcionales habilidades dinámicas. También causó sensación en el departamento de BMW Motorsport responsable de su desarrollo, que lo vio como la forma perfecta de transportar equipamiento y piezas en las instalaciones de lo que ahora es la 'División BMW M' en Garching, cerca de Múnich. El único problema era que el transporte de mercancías no figuraba demasiado arriba en la lista de los muchos talentos del BMW M3.

No se tardó mucho en remediar la situación al transformar el chasis del BMW Serie 3 Cabrio en un BMW M3 Pickup. "El chasis cabrio se escogió como base por dos razones", recuerda Jakob Polschak, responsable de construcción de prototipos de vehículo y talleres de la División BMW M y empleado de la empresa durante más de 40 años. "En primer lugar, teníamos ese modelo a nuestra disposición y en perfectas condiciones. En segundo, la construcción de cabrio lo convertía en la elección ideal para su conversión a pickup".

El primer BMW M3 Pickup no utilizaba los atrevidos alerones originales, ya que estaba equipado con un chasis más estrecho que su hermano de producción. Al principio llevaba el motor utilizado en el llamado "M3 italiano", que era de dos litros debido a la normativa fiscal de ese país y una entrega de 192 CV. "Más tarde cambiamos al cuatro cilindros y 2,3 litros original, con 200 caballos", explica Polschak. El BMW M3 Pickup realizó su trabajo por las instalaciones de la fábrica con total fiabilidad durante más de 26 años, antes de ser retirado finalmente hace cuatro años.

La larga etapa de servicio del BMW M3 Pickup es una prueba de que las versiones únicas presentadas aquí no son meros caprichos o ejercicios de ingeniería.

Por el contrario, son coches de alto rendimiento que se han optimizado para cumplir perfectamente la tarea que tenían como objetivo o su campo de utilización. Por tanto, personifican la filosofía del BMW M. Además, también cumplen otro importante objetivo:

“Nuestros aprendices y estudiantes en prácticas ayudaron a la construcción de todos estos prototipos”, explica Polschak. “Eso les permitió ganar una experiencia muy valiosa y, al mismo tiempo, liberar recursos para nosotros, una situación que resultaba beneficiosa para todos”.

Un modelo de iniciación para un grupo objetivo joven: el BMW M3 Compact (1996).

Lo mismo ocurrió con el BMW M3 Compact de 1996, naturalmente. La idea en este modelo era presentar a jóvenes clientes, en especial, un punto de entrada al mundo de los coches BMW M. “Hasta cierto punto, el M3 Compact puede considerarse el antecesor del BMW M2 actual”, destaca el jefe de taller de BMW M con brillo en su mirada, y es fácil ver de dónde saca la comparación. Si hubiera entrado en producción, la potencia del motor del M3 se habría rebajado un poco. Sin embargo, en el prototipo se le permitía entregar sus 321 CV al completo, lo que hacía que fuera fácil impulsar un coche ligero (solamente pesaba 1,3 toneladas). “Es 150 kilos más ligero, más ágil, más firme y con menos compromisos”, comentaba con entusiasmo la revista de automovilismo alemana “auto motor und sport” (número 13/1996) después de probarlo.

Un estudio de viabilidad en condiciones reales: el BMW M3 Touring (2000).

El prototipo BMW M3 Touring también se materializó porque se estaba considerando un modelo de producción. El M3 Compact estuvo disponible para pruebas de prensa para proyectar una imagen y sondear el interés de los clientes, pero el M3 Touring servía enteramente para objetivos internos. “Este prototipo nos permitió demostrar que, al menos desde un punto de vista puramente técnico, era posible integrar un M3 Touring en la producción del BMW Serie 3 Touring estándar con muy pocas dificultades”, explica Jakob Polschak. “Una cosa importante que debíamos demostrar era que las puertas traseras del modelo de producción estándar podían modificarse para adaptarlas a los arcos de ruedas traseros sin necesidad de herramientas nuevas y caras”, Una vez pasado por la línea de ensamblaje, el M3 Touring precisaba un trabajo manual mínimo para incluir las piezas adicionales específicas del M y detalles interiores, por ejemplo.

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

Una vez que la primera generación del BMW M3 Pickup descrito anteriormente empezó a mostrar los primeros signos importantes de desgaste después de su primer cuarto de siglo de servicio, era el momento de un sucesor. Como en el original, los responsables de su creación volvieron a optar por un chasis cabrio debido a sus elementos de refuerzo.

“El trabajo de conversión se realizó al principio de forma normal y poco espectacular durante la primavera de 2011. Pero entonces alguien tuvo la idea de mostrar el vehículo como una inocentada de Abril (April fools day), ya que la fecha estaba muy cerca”, recuerda Polschak. Para calentar el ambiente, aparecieron fotos de vueltas de prueba en el circuito Nürburgring Nordschleife antes de ese día, que sirvieron para alimentar las especulaciones sobre planes de crear un modelo de producción.

Y funcionó. Las informaciones de ese tiempo muestran que muchos periodistas y bloggers mordieron el anzuelo y creyeron los rumores. El comunicado oficial publicado el 1 de abril de 2011 no puso las cosas en claro de inmediato, presentando primero el BMW M3 Pickup como la “cuarta variante de chasis” después de la berlina, el coupé y el cabrio, antes de decir: “309 kW/420 CV bajo el capó y una capacidad de carga de 450 kilos sobre el eje trasero llevan la mezcla de competición y practicidad típica de los modelos BMW M a un nuevo nivel”. También destacaba que el Cd solo era un poco más alto que el del BMW M3 Coupé, el coche era 50 kilos más ligero que el cabrio y que el techo de 20 kilos podía quitarse para bajar el centro de gravedad y, por tanto, ofrecer una dinámica aún mejor.

El comunicado de prensa no revelaba hasta el último párrafo que el modelo en cuestión era una construcción única para su uso como vehículo de transporte en el taller. Al contrario que su predecesor, sin embargo, estaba también homologado para su uso en carretera.

El BMW M3: un icono deportivo y una referencia dinámica durante cinco generaciones.

Hace casi 30 años empezó la producción del primer BMW M3 de serie. Representaba el primer capítulo de una historia de éxito que no ha tenido igual en el mundo de la automoción. La unidad de 2,3 litros y cuatro cilindros con tecnología de cuatro válvulas entregaba 147 kW/200 CV e impulsaba el M3, que pesaba apenas 1.200 kilos, 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, cuya potencia aumentaba a 220 CV y su velocidad máxima a 243 km/h.

Le seguía en 1990 la última fase de desarrollo de la primera generación del M3: el BMW M3 Sport Evolution, con motor de 2,5 litros y 238 CV, producido en edición limitada de 600 ejemplares.

La segunda generación del BMW M3 – esta vez no desarrollada para su uso en competición – fue un tema mucho más discreto. Presentado en 1992, su motor de seis cilindros desarrollaba 286 CV con tres litros y un par máximo de 320 Nm. También incluía el innovador sistema de control VANOS. El nuevo modelo marcó dos récords mundiales, el de la mayor potencia por litro (97 CV/l) y el de mayor par específico (108 Nm/l) producido por un motor atmosférico de serie.

Una extensa modificación en 1995 hizo que el motor de seis cilindros aumentara de 2.990 a 3.201 cc, con la potencia pasando a 321 CV.

A ello se añadía que el nuevo motor también utilizaba Doble-VANOS, que llevaba un control variable del cigüeñal en la parte de admisión y escape. En verano de 1996 el BMW M3 se convirtió en el primer coche de serie que ofrecía como opción una caja de cambios manual automatizada SMG.

Con un capó de aluminio con powerdome, pasos de rueda acampanados, puerta del maletero optimizada aerodinámicamente con spoiler trasero y cuatro tubos de escape en el sistema de doble flujo, la tercera generación del BMW M3 presentada en 2000 volvía a ofrecer una figura muy atractiva. La potencia volvía a entregarla un motor atmosférico de seis cilindros en línea. La unidad de nuevo desarrollo entregaba 343 CV a 3.246 cc y un par máximo de 365 Nm.

En lugar de estar equipado con un motor de seis cilindros, como en las dos generaciones anteriores del coche, la cuarta encarnación del BMW M3 presentada en 2007 llevaba un V8 atmosférico que desarrollaba 420 CV. Entre las muchas medidas de diseño inteligente de peso empleadas estaba el techo de plástico reforzado con fibra de carbono (PRFC) de serie y el eje delantero hecho casi completamente de aluminio.

La actual generación (quinta) del BMW M3 se presentó en primavera de 2014. Siguiendo el cambio de nomenclatura de los modelos de serie de BMW, solamente la berlina de cuatro puertas lleva el nombre “M3”, mientras las variantes coupé y cabrio recibieron el nombre de modelo M4. En las tres variantes de chasis, se utiliza un motor de seis cilindros con tecnología M TwinPower Turbo y 317 kW/431 CV. Los elementos de diseño de peso inteligente rigurosamente aplicados incluyen el uso intensivo de materiales ligeros como PRFC y aluminio para muchos componentes del chasis y el bastidor. Todo ello redujo en 80 kilos el peso de su predecesor.

Este verano, la división BMW M presentó un modelo exclusivo de edición especial – limitado a 500 unidades en todo el mundo – como tributo a los 30 años de historia del BMW M3. Con el acabado Azul Macao, el BMW M3 “30 Jahre M3” rememora la primera generación del coche, para la que se ofreció por primera vez ese color. El ‘Competition Package’, que se incluye de serie e incluye extensas modificaciones de motor y suspensión, impulsa el modelo del aniversario 19 CV, hasta los 450 CV.

El Grupo BMW

Con sus tres marcas BMW, MINI y Rolls Royce, el Grupo BMW es el principal fabricante del mundo de automóviles y motocicletas premium y también ofrece servicios financieros y de movilidad premium. Como empresa global, el Grupo BMW opera 30 sedes de producción y ensamblado en 14 países y tiene red de ventas en más de 140 países.

En 2015, el Grupo BMW vendió alrededor de 2,247 millones de coches y 137.000 motos en todo el mundo. Los beneficios antes de impuestos para el año fiscal 2015 fueron de aproximadamente 9,22 mil millones de euros con ingresos de aproximadamente 92,18 mil millones de euros. A 31 de diciembre de 2015, el Grupo BMW tenía unos 122.244 empleados.

El éxito del Grupo BMW se ha basado siempre en planificación a largo plazo y acciones responsables. La empresa, por tanto, ha establecido la sostenibilidad ecológica y social en toda la cadena de valor, que incluye una amplia responsabilidad de producto y un firme compromiso de preservar los recursos como una parte integral de su estrategia.

www.bmw.es

Facebook: <http://www.facebook.com/BMW.Espana>

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

Instagram: <http://instagram.com/bmwespana>

Twitter Prensa: <http://twitter.com/BMWGroupPrensa>

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

Google+: <http://plus.google.com/+bmwespana>