



10 hitos de BMW Motorsport en sus 50 años de historia

La actual BMW M GmbH nació como BMW Motorsport, así que celebrándose sus 50 años de nacimiento recorreremos sus mejores modelos y sus hitos más especiales en los circuitos del mundo a lo largo de este tiempo, porque la ingeniería y tecnología que se aplica para las carreras después pasa a los modelos de calle.

BMW 3.0 CSL, el rey de los Turismos

- Con el CSL se puso la primera piedra de una gran torre de éxitos en competición y modelos de calle de BMW M, que nació en 1972 como BMW Motorsport GmbH, y creó esta versión de carreras partiendo del 3.0 CS. Fabricado por Karmann, la adición de la L al nombre significaba más ligereza, con una carrocería más fina y con aluminio como elemento para las puertas y los capós, y se diseñó un pack aerodinámico a medida, con ese alerón que le valió el apodo del “batmovil”. El motor fue ganando cilindrada con el paso del tiempo y por ende potencia, hasta llegar a casi 210 CV.
- En competición fue el rey indiscutible en el Campeonato Europeo de Turismos ganando seis años consecutivos de 1973 a 1979. Pero no solo dominaba las carreras al sprint, en resistencia se consiguieron victorias generales en 1975 en las 12 Horas de Sebring, al año siguiente en las 24 Horas de Daytona, y en Le Mans tres victorias en su categoría en 1973, 74 y 77. Además, tiene el honor de ser el primer BMW Art Car, concretamente el coche con el dorsal 93 que corrió en Le Mans en el 75 y que decoró para la historia Alexander Calder

BMW M1 Procar

- Diseñado para ser un coche de competición desde su nacimiento, el BMW M1 de motor central pronto se convirtió en una leyenda por romper los moldes. El motor M88 de seis cilindros en línea y 3.5 litros pasaba de rendir 277 CV a 500 CV en el M1 Procar con

especificaciones de Grupo 4. Era más ligero, solo 1.020 kg, necesitó de una aerodinámica especial, y sus prestaciones ya eran descomunales en 1978, con un 0 a 100 km/h en 4,5s y una velocidad máxima de 300 km/h.

- Fue un claro dominador en el campeonato IMSA GTO americano, con un primer y segundo puesto a final de temporada en 1981. Solo un piloto del top 10 ese año no conducía un M1. Además, en 1979 y 1980 junto a la F1 se celebró la Procar Series, donde 19 reputados pilotos de turismos corrían contra los 5 pilotos de F1 más rápidos de los entrenamientos del viernes, con Niki Lauda y Nelson Piquet como ganadores de ambos años, cuyo premio no podía ser otro que un M1 de calle. Se fabricaron un total de 399 M1 de calle y 56 Procar.

BMW M3 E30

- El primer BMW M3 nació para homologar un turismo de competición, un coupé compacto que pronto empezó a conquistar títulos. El motor 2.4 litros atmosférico producía 300 CV, hasta 380 en sus versiones finales. La suspensión era completamente ajustable, y los potentes frenos garantizaban precisión en pista para los pilotos.
- El BMW M3 E30 se puede considerar el turismo de Grupo A más exitoso de todos los tiempos. En 1987 Roberto Ravaglia ganaba el WTCC y en el Campeonato Europeo los dos primeros puestos eran para un M3. El DTM lo conquistó de 1987 a 1989. Pero el año clave fue 1988, el E30 hizo primero y segundo en las 24 Horas de Nürburgring, mismo resultado que en la famosa carrera de Macau.

BMW M3 E46 GTR

- Desde su llegada, el BMW M3 E46 al igual que sus predecesores se convirtió en coche de competición. Sin embargo, BMW Motorsport creó una versión especial para poder ganar en el campeonato ALMS en Norte América, el BMW M3 GTR. Esta versión cambiaba, entre otros elementos, el tradicional motor de seis cilindros en línea por un V8, un

bloque denominado P60B40, derivado del bloque V10 de Formula 1, que llegaba hasta los 500 CV.

- En 2001 el BMW M3 GTR arrasó en Norte América, ganando en seis de las ocho carreras que disputó y asegurándose así el título de marcas. Para el siguiente año se cambió el reglamento, pero la historia ya no se podía reescribir. El BMW M3 GTR abandonaba de forma oficial la competición, pero dejó su impronta por última vez con dos dobles en las 24 Horas de Nürburgring en 2004 y 2005.

Monoplazas: BMW Williams F1, Sauber F1 y BMW iFE.18

- No solo de turismos se ha nutrido BMW Motorsport, en su historia hay casos de éxito en categorías de monoplazas, como la reina de todas ellas, la Formula 1, y también su hermana eléctrica, la Formula E.
- Entre el año 2000 y 2005, BMW fue el encargado de fabricar los motores para el equipo BMW Williams F1 Team. El propulsor BMW E41 era un V10 atmosférico de 3,0 litros y debutó en el Gran Premio de Australia con una tercera posición en carrera. Fue el mejor estreno de un fabricante de motores de F1 en 30 años.
- Durante estas seis temporadas, BMW consiguió, como éxitos más relevantes, dos terceros puestos y dos segundos puestos en el Campeonato de Constructores de F1. Además de nueve victorias en Grandes Premios con los pilotos Juan Pablo Montoya y Ralf Schumacher.
- Después de varios años como proveedor de motores, en 2006 nace BMW Sauber, el primer equipo oficial de la casa. Arranca en la era de los V8 atmosféricos, participando con los BMW F1 0.6, F1.07, F1 0.8 y F1 0.9 hasta el año 2009, consiguiendo de la mano de pilotos como Nick Heidfeld y Robert Kubica un total de 17 podios, entre ellos la victoria en el GP de Canadá en 2008.
- En los circuitos urbanos para los monoplazas eléctricos BMW ha estado presente 7 emocionantes temporadas. Las cuatro primeras como partner del equipo Andretti Formula E y a partir de la quinta

temporada como marca oficial. Aquí se estrenó el primer monoplaza 100% eléctrico de BMW Motorsport, el BMW iFE.18, la segunda generación de los bólidos de la Formula E, de 370 CV, más ligero y compacto. Los pilotos consiguieron varias victorias y podios, y los ingenieros mucha experiencia e información de cara a la futura movilidad sostenible de BMW i.

Héroes de la resistencia: V12 LMR y McLaren F1

- BMW ha sido motorista de Formula 1, y también le había dado el corazón al innovador y excelente McLaren F1 en 1992. El bloque es el reconocido S70/2, 12 cilindros en V con 6.1 Litros de cilindrada que entregaba 630 CV y 650 Nm, asociado a un cambio manual de seis velocidades. Tres años después de su debut el F1 se estrenaba en las 24 Horas de Le Mans en la versión GTR, con 600 CV por normativa, y tras una intensa y accidentada carrera el F1 GTR #59 de motor BMW ganaba en su debut tras una exhibición de pilotaje y una mecánica fiable.
- Le Mans, la carrera de las carreras, debía estar en el palmarés de BMW Motorsport, logro que llegó en 1999. Ese año el BMW V12 LMR, una barqueta prototipo dotada de un V12 atmosférico de 580 CV, ganó las 24 Horas de Le Mans, con los pilotos Pierluigi Martini, Yannick Dalmas y Joachim Winkelhock al volante del coche con el dorsal #15. El V12 LMR también cosechó seis victorias en las dos temporadas que disputó en la American Le Mans Series. A nivel técnico marcó un antes y un después con el diseño de una sola joroba de protección antivuelco que mejoraba el flujo aerodinámico, ya que los siguientes prototipos de Le Mans incluyeron ese diseño hasta 2006.

Los GT3, garantía de éxito: BMW Z4 GT3, M6 GT3, M4 GT3

- BMW Motorsport y GT3 son sinónimo de victorias. En 2010 se presentó el BMW Z4 GT3, el arma para las carreras de resistencia y los campeonatos de GT. Llevaba un techo rígido y el motor V8 de 4.4 L que rendía hasta 535 CV, dejando el seis cilindros para el modelo de calle. Era más ligero y corto que sus rivales, con configuración transaxle y

una aerodinámica muy estudiada. Ganó las 24 Horas de Dubai, fue segundo en las 24 Horas de Spa, ganó en el Super GT de Japón, y fue muy usado por equipos privados incluso cuando llegó su reemplazo.

- Dicho reemplazo fue el BMW M6 GT3, que se presentó en 2015. BMW volvía a usar el motor 4.4 L V8 biturbo, y BMW volvía a demostrar su experiencia y nivel con un triplete en la carrera de Nürburgring del Campeonato de Resistencia VLN de 2016, una victoria en las 24 Horas de Spa y un segundo puesto en las 24 Horas de Nürburgring de 2017. Ahí no termina su palmarés, en 2018 conquista la Asia Le Mans Series, hace un primer y segundo puesto en Spa, pero es en 2020 cuando por fin gana las 24 Horas de Nürburgring, incluyendo un tercer puesto. Se despidió en 2021 con un tercer puesto en Nürburgring.
- Ahora es el turno del BMW M4 GT3 de última generación, ofreciendo a los pilotos de BMW M Motorsport de todo el mundo la oportunidad de luchar por victorias y títulos con el nuevo modelo GT3 basado en el último M4. En comparación con su sucesor, es más fácil de conducir, más económico para los equipos y rinde mejor en carrera. El BMW M4 GT3 también se enfrenta a la competición internacional GT3 en la nueva clase GTD-PRO de la serie IMSA. Usa el bloque P58 de seis cilindros en línea biturbo que puede llegar hasta los 590 CV según el reglamento.

Del BMW M3 DTM (Spengler) al BMW M4 DTM (Witmann)

- Tras el fin del DTM original en 1993, nueve años después BMW Motorsport volvía al campeonato de turismos alemán, coincidiendo con la presencia de la generación E90 del M3. Basado sobre la carrocería E92 coupé, el M3 DTM usaba el mismo V8 de 4.0 litros atmosférico, pero con 480 CV. En 2012 Bruno Spengler en el equipo BMW Team Schnitzer consiguió la victoria ese año con seis podios, de los cuales cuatro fueron victorias, ganando también el título de fabricantes para BMW. En 2013 BMW quedó segunda en la lucha por el título, y sus pilotos segundo y tercero en el campeonato.

- Sin embargo, en 2014 llegaba una nueva generación de M3, la F80, ahora con el modelo coupé diferenciado en terminología, naciendo el M4. Esa base se usó para crear el M4 DTM, que mantenía el motor de carreras V8. En esa temporada la ganó Marco Wittman y su BMW, con cuatro victorias y un segundo puesto.

BMW M8 GTLM

- Presentado en el Salón de Frankfurt de 2017, el BMW M8 GTLM o GTE fue el sucesor del exitoso M6 GTLM, compartiendo el ADN de Gran Tourer para la competición, pero con la diferencia de que no parte del M8, sino que fue desarrollado en paralelo junto al modelo de calle, siendo el primer modelo de BMW Motorsport diseñado desde cero con homologación LM/GTE. La transmisión era transaxle y el motor delantero central era el V8 biturbo de hasta 600 CV.
- El BMW M8 GTLM se estrenó en las 24 Horas de Daytona acabando sin problemas, y el primer podio llega en las 12 Horas de Sebring, perfectos preparativos para afrontar la temporada 2018 del WEC. La primera victoria llega en Virginia en el marco del campeonato IMSA, y la segunda en Laguna Seca, en la categoría GTLM. El M8 llega a competir en dos continentes a la vez, con podios en Fuji y Road Atlanta, demostrando su potencial y nivel, y un año después de su debut gana en Daytona las 24 Horas. En 2020 el M8 GTE conquista el título de piloto y marca en la categoría GTLM del Michelin Endurance Cup del IMSA, y en 2021 se retira con otra tanda de podios en el continente americano.

BMW M Hybrid V8 LMHD

- BMW M Motorsport vuelve en 2023 a un terreno predilecto, el Campeonato IMSA WeatherTech SportsCar, de la mano del BMW M Hybrid V8, pero no solo eso, este poderoso hypercar híbrido también peleará por la corona de la máxima categoría del WEC en 2024, en la clase Hypercar, incluyendo la carrera de carreras, Le Mans.

- Diseñado para ser reconocido como un modelo de la marca, pero aprovechando al máximo el reglamento de los campeonatos, el M Hybrid V8 es un imponente coche de competición que además hace honor a 50 años de BMW M con su decoración de test. Hace uso de un V8 derivado del DTM, biturbo, e integrado en un eficiente y contundente sistema híbrido para llegar a la potencia máxima de la categoría, casi 700 CV.