

M1, UNA SUPERCAR PER IL DEBUTTO

Nel 1978 nasce la prima Bmw concepita interamente nel reparto sportivo Motorsport – Pochi gli esemplari costruiti, nell’ottica di un utilizzo puramente corsaiolo – Una vettura con l’Italia nel DNA

di Luca Gastaldi

La maggior parte delle case automobilistiche – se non tutte – ha sempre avuto un occhio di riguardo nei confronti dello sport. Anche in quel di Monaco di Baviera (nella Germania del sud) la voglia di competizioni si fa sentire. In casa Bmw si ricorda il successo alla Mille Miglia del 1940 con la 328 MM Coupè del team Huschke von Hanstein Walter Baumer. Si ricorda la nascita della Bmw Motorsport GmbH, il reparto che dal 1972 si occupa delle attività agonistiche della Casa. Oggi si ricorda la Bmw M1, l’auto che per prima si è fregiata dell’ormai noto marchio “M” – che indica, appunto, Motorsport. Sono passati 25 anni da quel Salone dell’Automobile di Parigi del 1978, quando la nuova sportiva appare per la prima volta. La particolarità della vettura riguarda proprio la sua nascita. L’intero progetto, iniziato nel 1976 e denominato E26, è stato curato interamente negli uffici e nelle officine della Motorsport: M1 è la prima automobile stradale concepita dal reparto sportivo Bmw.

In realtà, l’obiettivo è quello di allargare la presenza – e possibilmente i successi – nelle competizioni. Oltre alle corse con le veloci 2002 e le 3.0 CSL, si vorrebbe partecipare ai campionati per le potenti vetture Gruppi 4 e 5. Per farlo è necessario omologare una due-posti derivata da un’auto di serie costruita in almeno 400 unità in 24 mesi. La sfida è allettante e dopo due anni di lavoro arriva il risultato, la M1.

Bassa, larga, linea filante e meccanica da supersportiva. Al Salone di Parigi viene esposto un esemplare bianco, che non lascia dubbi sui contenuti della vettura.

Inizialmente, il team di Jochen Neerpasch – responsabile del reparto sportivo – pensò ad un motore dieci cilindri a V di 144 gradi di derivazione Formula. Dopo gli studi di idoneità per il montaggio su un’automobile sportiva, si optò per il sei cilindri in linea che tanti successi aveva portato con la CSL.

Questo propulsore, di 3500 cm³, è montato orizzontalmente davanti al retrotreno, a tutto vantaggio della distribuzione dei pesi che raggiunge un positivo rapporto di 44,1:55,9. La potenza è nell’ordine di 277 CV, che spingono la vettura ad oltre 260 chilometri orari. Grazie al cambio sportivo ZF, la frizione con doppio disco a secco e il differenziale autobloccante al 40%, il divertimento è assicurato, soprattutto lungo un serpente di curve. La massima erogazione della potenza avviene tra i 5000 e i 7000 giri al minuto e



arrivare ai 100 all'ora con partenza da fermo in 5,6 secondi è una gran bella soddisfazione.

Anche il telaio e sospensioni sono di concezione sportiva: il primo è tubolare, rivestito dalla carrozzeria in materiale plastico rinforzato da fibre di vetro, le seconde sono a quadrilateri trasversali sia all'anteriore sia al posteriore con due barre stabilizzatrici. L'asse anteriore, inoltre, è equipaggiato di un sistema antibeccheggio (Anti Dive) tarato al 30%. Il resto del lavoro è assicurato da generose ruote 205/50 VR 16 davanti e 225/50 VR 16 dietro.

La Bmw M1 è prodotta fino al 1981 in 445 unità, di cui 399 stradali e 46 per la serie speciale "Procar".

La versione da corsa Procar

Nell'attesa dell'omologazione per il Gruppo 4, nel reparto Motorsport non si vuole perdere tempo. Il responsabile Neerpasch, insieme a Bernie Ecclestone e Max Mosley, studia lo stratagemma per mettere al più presto in pista la nuova vettura. Nasce così, nella stagione sportiva '79-'80, la Serie Procar, una sorta di monomarca che si corre in concomitanza con i Gran Premi di Formula 1. Le M1, praticamente allestite in conformità al regolamento Gruppo 4, raggiungono una potenza massima intorno ai 470-490 CV, grazie ai nuovi alberi a camme, alle valvole maggiorate, ai pistoni stampati, alle valvole a saracinesca al posto delle farfalle e ad un nuovo impianto di scarico. Con il peso ridotto a 1020 kg e il rapporto finale allungato, la M1 Procar raggiunge i 310 km orari. Prezzo: 150.000 marchi. A queste gare possono partecipare i piloti privati ma il vero spettacolo è offerto dai cinque piloti di Formula 1 che occupano le prime cinque posizioni, scelti tra quelli che segnano i migliori tempi nelle prove del venerdì e che non abbiano legami esclusivi con la propria marca. Tra questi si ricordano Jacques Lafitte, Clay Ragazzoni, Mario Andretti, Niki Lauda, Nelson Piquet e l'italiano Elio de Angelis.

La più "mostruosa" delle M1 da corsa rimane, però, la versione Gruppo 5 con motore biturbo: il preparatore tedesco Schnitzer riuscì a spremere 1000 CV.

Un contributo anche dall'Italia

Il reparto agonistico Motorsport fino a questo momento ha solamente modificato le vetture. Non ha la struttura per riuscire a concepire un'automobile dal nulla. Il primo passo è, naturalmente, il disegno. Si vuole una vettura sportiva dal temperamento italiano e la scelta del designer cade su Giorgetto Giugiaro, che già aveva collaborato per il progetto della Serie 6 Coupé. Vi sono dei problemi anche per l'assemblaggio, data la quantità degli ordini. Ancora una volta si utilizza il ponte Germania-Italia. In origine la commessa è della Lamborghini ma l'azienda, in un periodo di crisi, non riesce a farvi fronte. Il telaio e la carrozzeria sono fabbricati da due aziende del modenese, la Marchesi e la T.I.R. L'allestimento interno e il montaggio sono curati dall'Italdesign di



Giugiaro che, pur di non perdere quest'occasione, lavora in spazi a dir poco ristretti. Dall'Italia le vetture tornano in Germania, alla Baur, dove si monta l'intera meccanica.

Caratteristiche tecniche

Motore: centrale, 6 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, 3453 cm³, alesaggio x corsa 84x93,4 mm, 277 CV a 6500 giri/min., rapporto di compressione 9:1, iniezione meccanica Kugelfischer 3 raccordi doppi delle farfalle con 6 valvole a farfalla;

Trasmissione: frizione doppio disco a secco a comando idraulico, cambio manuale ZF a 5 rapporti con differenziale integrato;

Telaio: tubolare e carrozzeria in materia plastica;

Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali con braccio triangolare, posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali con braccio a trapezio basso; barra stabilizzatrice anteriore diam. 23 mm, posteriore 19 mm;

Freni: anteriori e posteriori a dischi autoventilanti (ant. 300 mm, post. 297 mm) con pinza fissa, doppio circuito, servofreno e riduzione della pressione sull'asse posteriore;

Sterzo: pignone e cremagliera;

Ruote: cerchi in lega anteriori 7"x16", posteriori 8"x16", pneumatici Pirelli P7 205/55 VR 16 (ant.) e 225/50 VR 16 (post.);

Dimensioni: lunghezza 4360 mm, larghezza 1824 mm, altezza 1140 mm, passo 2560 mm.

