

BMW, QUARANT'ANNI PER LA CLASSE MEDIA

La prima vettura 1600-2 della casa di Monaco di Baviera nasce per festeggiare i 50 anni della fabbrica nel 1966 – La varie evoluzioni sino al passaggio alla Serie 3 – Tutte auto innovative di notevole successo

di Luca Gastaldi

Monaco di Baviera, 7 maggio 1966. La festa è al Teatro dell'Opera dello Stato di Baviera. Sono riuniti il presidente del consiglio di amministrazione della BMW, Gerhard Wilcke, e tutto lo staff dirigenziale. Un regalo speciale per i 50 anni della fabbrica tedesca, una nuova auto. È la BMW 1600-2, che tre giorni più tardi viene presentata al pubblico del Salone dell'Auto di Ginevra. Una vettura che avrà una lunga e fortunata storia e trasmetterà alle sue discendenti le stesse caratteristiche di berlina sportiva che l'hanno resa celebre. Con la 1600-2 nasce, infatti, la nuova classe media BMW che con gli anni si è sempre più ben piazzata sul mercato con le successive 1602, 2002 e la lunga saga della Serie 3.

All'inizio è solo la sigla del progetto (2 e poi 02) per distinguere dalla berlina, la nuova BMW 1600 a due porte. Come sempre succede, il consiglio di amministrazione detta le regole: la "2" dovrà essere una berlina due porte con un peso a vuoto di circa 775 kg da presentare al Salone di Francoforte 1965, motorizzata con un quattro cilindri tra i 1,2 e 1,5 litri di cilindrata raffreddato ad acqua con un prezzo di circa 6.500 marchi (circa tre milioni di lire del tempo, quando una Lancia Flavia coupé costava in Italia due milioni e mezzo di lire). Strada facendo, alcune di queste condizioni cambiano. Come la cilindrata: il mercato comincia a preferire motori con maggiore capacità e quindi la meccanica sotto il cofano della nuova vettura è poco diversa da quella del precedente modello 1600 a quattro porte. Il motore quattro cilindri con una cilindrata di 1.573 cm³ e 85 CV viene quindi installato sotto il cofano della due porte con un'inclinazione di 30 gradi, come su tutte le auto BMW dell'epoca. Un carburatore con aspirazione verso il basso assicurava la giusta miscela di carburante, un albero a camme in testa controllava il ciclo di aspirazione del motore per mezzo di valvole in testa.

Il telaio, con ammortizzatori e molle montate su bracci a forcella all'avantreno e con assale posteriore con semi-bracci di collegamento, deriva dalla berlina. Le complesse sospensioni anteriori e posteriori costituiscono un ulteriore fattore che rende la 1600-2 superiore anche rispetto a vetture più costose degli anni Sessanta. Freni a tamburo sono adeguati per le ruote posteriori, ma, per le quelle anteriori, vengono utilizzati freni a disco.

Il nuovo modello è più piccolo e più agile delle berline:



la lunghezza totale della 1600-2 è ridotta di 27 centimetri (4,23 metri) aumentando però il suo profilo sportivo, mentre il passo di 2.500 mm è accorciato di appena 5 centimetri. Immutata la larghezza della carreggiata anteriore (1.330 mm); tetto ribassato di 4 centimetri e questo, insieme al parabrezza piatto, ai fari rotondi e ai fanalini posteriori circolari, ne enfatizzano l'aspetto dinamico.

La 1600-2 non è economica. Il prezzo di listino di 8.650 marchi equivale allo stipendio medio che un lavoratore porta a casa ogni anno. Ma, gli stessi lavoratori, si possono portare a casa una vettura moderna con un brillante rapporto peso/potenza (940 chilogrammi per 85 CV), un'accelerazione da 0 a 100 in circa 13 secondi e con una velocità massima di 166 km/h.

Nonostante lo scetticismo dei concessionari – “chi mai la comprerà?”, chiedevano disperati – durante il primo anno vengono prodotte 13.244 1600-2 e, nel 1967, la due porte, con 38.572 unità, raggiunge quasi la produzione della quattro porte (39.930).

Al Salone di Francoforte 1967 la 1600-2 è affiancata dalla 1600 TI con doppio carburatore, maggiore compressione e 105 CV. Il suffisso – 2 viene abbandonato ed al suo posto vengono utilizzate le lettere “ti” riportate sul baule, che significano “turismo internazionale”. Altra novità è la 1600-2 cabrio, che rimarrà per un po' di tempo l'ultima auto completamente aperta della BMW.

Mentre la “piccola” mantiene la denominazione 1600-2, nel 1968 la serie 2 si allarga con la 2002, per anni massima icona di berlina sportiva.

Annunciata come “power pack”, ossia un “pacchetto di potenza”, la BMW 2002 – grazie a molte componenti già utilizzate e ben collaudate su precedenti modelli – viene venduta a 9.240 marchi. A quei tempi, questa cifra supera di appena mille marchi il prezzo di una vettura standard di media gamma da 90 CV.

Nel solo primo anno di produzione, la BMW vende quasi 29 mila vetture del tipo 2002. Per il 1972, questo numero sarebbe cresciuto costantemente ad un livello vicino alle 60 mila unità annue. Circa il 20 per cento viene esportato verso gli USA. Quando la produzione termina, nel 1975, la produzione totale si attesta sulle 330.212 unità: il massimo per la Serie 02.

Le variazioni sul tema “02” riprendono con la 2002 ti da 120 CV e 185 km/h (1968) e, nel 1971, con altri quattro nuovi modelli. La 1802 si inserisce tra il modello base, ora siglato 1602, ed il nuovo modello due litri, mentre la 2002 tii (la seconda “i” sta per “iniezione”) sostituisce la 2002 ti.

Due vestiti nuovi ricoprono infine la 2002: in corto con la cabrio ed in lungo con la Touring.

La 2002 scoperta è caratterizzata da un elemento del tetto asportabile che corre per tutta la lunghezza della portiera, un montante a “C” inclinato in avanti ed un tetto in tela che incorpora il lunotto posteriore. Ciò significa che la vettura può essere guidata con una



specie di tetto scorrevole, come una landau aperta posteriormente, o aperta sia davanti sia dietro.

Il modello Touring rappresenta invece la prima station wagon tedesca progettata con un sedile posteriore frazionato. Disegnata da Paul Bracq, ha l'avantreno della Serie 02 ed il retrotreno che subisce cambiamenti significativi: la convenzionale parte posteriore della tre volumi viene sostituita da un portellone inclinato e la vettura risulta più corta di 12 centimetri rispetto alle berline. Il modello Touring a quattro posti anticipa di anni il trend verso berline "hatchback" e verso le station wagon sportive.

La Serie 3

Spesso i nuovi modelli sostituiscono i precedenti, quando questi subiscono un netto calo di vendite. Non è così per BMW, che con la "2" ancora sulla cresta dell'onda, decide di sostituirla con la nuova Serie 3, stilisticamente sullo stesso profilo della sorella maggiore Serie 5. Contemporaneamente viene introdotta la 1502 come ultima evoluzione della Serie 2.

Prima il Teatro dell'Opera, poi lo Stadio Olimpico. Luoghi importanti dove presentare auto importanti, come la "3" che si presenta nella famosa arena dello sport nel luglio 1975.

Nella parte frontale domina lo scudetto che prosegue sotto forma di leggero rilievo lungo il cofano motore fino al parabrezza. Il profilo è chiaramente cuneiforme, da cui risultava una coda insolitamente alta. Nel complesso, considerando le dimensioni di 4.355 mm di lunghezza e 1.610 mm di larghezza, la due porte bavarese risulta sportiva e proporzionata. Ruote anteriori e posteriori indipendenti sospese a bracci trasversali con unità ammortizzanti. Nell'abitacolo spicca il design lineare del posto di guida, dove debutta anche la console centrale che avvolge il conducente.

Nuovi motori a quattro cilindri, con 1.573, 1.766 e 1.990 centimetri cubici di cilindrata, si rispecchiano nella denominazione dei modelli: 316 (90 CV), 318 (98 CV), 320 e 320i (109 e 120 CV). Nel 1977, poi, si aggiungono la 320/6 e la 323i con la grande novità del motore a sei cilindri, per la prima volta installato su una vettura di questa categoria. Il motore di 2,3 litri con iniezione K-Jetronic ed accensione transistorizzata della 32i eroga 143 CV e spinge questa due porte fino ai 190 km/h. Fra il motore di 98 CV della 318i e la nuova 320/6 con 122 CV si crea una lacuna. Per cui, nel 1979-1980 vengono potenziati i modelli a quattro cilindri: il motore di 1,8 litri viene rivisitato e, dotato di carburatore, viene montato nella 316 come propulsore di 90 CV; dotato di iniezione e di una potenza di 105 CV, viene destinato alla 318i. In più, nel 1981, trova posto anche un modello d'accesso, la 315, azionato da un motore di 1,6 litri con 75 CV.

Nel 1982 BMW presenta la Serie 3 della seconda generazione, interamente rivisitata. I lampeggiatori anteriori si spostano dalla punta del parafrangente al



paraurti e il montante centrale è più largo, dall'aspetto più robusto e verniciato in nero. Rimane il profilo cuneiforme con la coda alta e nessuno contesta il cofano del bagagliaio leggermente rialzato e i gruppi ottici posteriori ingranditi. Presto, nel 1983, nasce anche la versione a quattro porte e, nel 1987, la "famiglia" si allarga con la Touring a cinque porte e con la 325i Cabrio.

I tecnici sviluppano per la nuova Serie 3 un assale anteriore con semiassi dotati di un solo snodo e unità ammortizzante su bracci falcati con raggio effettivo sotto carico ridotto. Al retrotreno separano gli ammortizzatori dalle molle, inoltre modificano l'attacco dei bracci obliqui posteriori da 20 a 15 gradi di freccia migliorando sicurezza e maneggevolezza.

Con trenta chili in meno e qualche cavallo in più, la nuova Serie 3 aggiorna le sue prestazioni.

Tecnicamente, sono da segnalare il sei cilindri da 2,7 litri della 325e da 122 CV (1984); nel 1985 il primo diesel sei cilindri in linea BMW senza candele (324d con 86 CV) ed il sei cilindri benzina da 171 CV della 325i. La versione 325iX è infine dotata di trazione integrale.

La terza generazione della Serie 3 appare nel 1990. Contrariamente a quella precedente, la nuova berlina debutta con quattro porte, seguita solo nel 1992 con la versione a due che è un vero coupé, poi dalla Cabrio, dalla Touring e dalla piccola Compact. Nel maggio 1998 la quarta generazione di BMW ed oggi l'ultima ma sempre affascinante evoluzione.



A tutto sport con le 2002 Turbo ed M3

Meritano un capitolo a parte le versioni più "spinte" e sportive che in entrambe le serie hanno ottenuto grandi successi, commerciali e sui campi di gara. Fin dall'inizio la BMW 2002 partecipa a gare in pista, soprattutto nel Campionato Europeo Turismo. Per far fronte alla concorrenza sempre più agguerrita, alla fine del 1968 si decide di utilizzare una turbina azionata dai gas di scarico che porta la potenza della 2002 tiK dai 205 CV del motore atmosferico ai 280 CV del turbocompresso. Il secondo passo deve portare la 2002 turbo dalla pista alla strada.

Gli pneumatici precedentemente utilizzati per la 2002 ti sono ora inadeguati e sono sostituiti da un set imponente di gomme da Formula 2 con un'impronta fino a 260 mm. I passaruota più larghi necessari per ospitare i nuovi pneumatici diventano il simbolo della potente automobile realizzata a Monaco.

Questa vettura da 170 CV è il gioiello della Serie 02 con la sua velocità massima di 210 km/h. Per dieci mesi, è disponibile soltanto nei colori bianco e argento. Con la crisi petrolifera la 2002 turbo ha purtroppo vita breve, ma può comunque vantare per essere la prima vettura europea costruita in serie dotata di una turbina azionata dai gas di scarico.

Ne passa di tempo prima che le "media" BMW ritrovi la versione sportiva. Si deve aspettare la Serie 3 della

seconda generazione, che sfodera una mandria di cavalli solo nel 1986. L'attesa degli appassionati viene ampiamente ripagata dai 200 CV, dai 230 km orari e dall'accelerazione 0-100 in 6,7 secondi della nuova M3. La M sta per Motorsport GmbH, il reparto sportivo della BMW.

L'azienda comincia a studiare un propulsore sportivo basandosi sul quattro cilindri di due litri portando la cilindrata a 2,3 litri e adottando quattro valvole per cilindro.

Contrariamente ad altre vetture di elevate prestazioni, questo modello della Serie 3 deve essere prodotto in grandi serie ed in catena di montaggio.

Sullo stand BMW al Salone dell'autunno 1985, la M3 si presenta per la prima volta ad un vasto pubblico, distinguendosi facilmente dalle altre della Serie 3 anche senza verniciatura speciale. Una spanna sopra il cofano del bagagliaio troneggia uno spoiler su tutta la larghezza dell'auto. Fascioni su tutta la circonferenza segnalano la cura con cui è stata studiata la sua aerodinamica. La M3 copre le sue larghe ruote con parafanghi allargati.

Nella primavera del 1986 sono pronti i primi esemplari pre-serie e la M3 viene presentata alla stampa. La cinematica degli assali, il molleggio e l'ammortizzazione sono state modificate. L'impianto freni con ABS di serie comprende freni a disco autoventilanti alle ruote anteriori e una pompa di alta pressione azionata dal motore. Questa servopompa rifornisce anche lo sterzo, in modo che entrambi i sistemi funzionino indipendentemente dalla depressione del motore.

Nel 1987, tutti i 5.000 esemplari della prima M3 vengono allineati sul parcheggio BMW a München-Freimann per la foto di famiglia prima di essere spedite in tutto il mondo.

Non solo pista per la "02"

In quegli anni, con la 2002 la BMW lascia il segno anche nel mondo dei rally. La cilindrata della 2002 è precisamente di 1.990 cm³ ed è progettata per superfici stradali irregolari e monta sotto il cofano un motore da Formula 2, con una testa cilindri a quattro valvole ed iniezione di carburante. Il quattro cilindri è progettato con un alesaggio di 89 mm ed una corsa di 80 mm. Questo significa che la corsa era molto corta, con un rapporto di compressione elevato di 11:1. Questo insieme permette al quattro cilindri di sviluppare elevate velocità di rotazione. Il motore eroga una potenza nominale di 240 CV a 9.000 giri/min, corrispondente ad una potenza specifica di 120,6 CV/litro. Il peso in ordine di marcia di 950 kg consente alla 2002 Rally prestazioni eccezionali, dimostrate dai piloti Jean Todt e Achim Warmbold. Il Team BMW partecipa con questa 2002 a sei corse dei Campionati Mondiale ed Europeo Rally.

La 02 è un veicolo ideale anche per gli entusiasti dilettanti dello sport motoristico. Piloti privati

sponsorizzati dalla BMW guidano auto 02 in innumerevoli gare con diversi livelli di potenza.

Per l'M3 una dose di 300 CV

La Serie 3 in configurazione "M" nasce per le corse e, invece dei 200 CV della versione stradale, il motore 2,3 litri eroga fino a 300 CV a 8.200 giri/minuto nella versione da gara, pronta a partire per il Campionato del Mondo Turismo del 1987. Con l'appoggio di alcune squadre come Schnitzer, Linder o Zakspeed e piloti come Markus Oestreich, Christian Danner, Roberto Ravaglia e Wilfried Vogt, BMW parte all'attacco.

La prima gara del Campionato Mondiale turismo 1987 parte il 22 marzo sul circuito di Monza e finisce con grande scalpore. Tutte le M3 vengono escluse dalla classifica. Le vetture vengono sottoposte a controlli in condizioni caotiche e squalificate a causa dello spessore delle lamiere della carrozzeria presumibilmente non conformi ai regolamenti. Alla fine della stagione, comunque, Roberto Ravaglia sale sul podio come primo campione del mondo vetture turismo. Wilfried Vogt conquista poi il titolo di campione europeo; Altfried Heger si classifica secondo.

La più sportiva delle automobili della Serie 3 vince anche competizioni al di fuori dei circuiti. Una M3 vince il Rally di Corsica e assicura una vittoria nel mondiale rally alla BMW dopo un intervallo di 14 anni.