

# BMW 320i WTCC

*Cual símil circense, BMW a principios de los '90, se enfrentaba ante el “más difícil todavía”, al tener que sustituir a los míticos M3 que de forma totalitaria dominaron los circuitos de Europa durante la década de los '80, con más de 1.500 victorias y 50 campeonatos. Pero si hay algo en que BMW es especialista, es en crear turismos de competición, y ante una nueva categoría de coches de competición muy similares a los de producción, la respuesta de la marca bávara fue el modelo BMW 320i, un rotundo éxito dentro y fuera de las pistas.*

**Por Félix Iturbide**

Artículo publicado en 2006 en la revista AutoSlotExclusive. (Foto: FIA WTCC)



Como dijo Mario Theissen, director de BMW Motorsport “Es impensable la idea de los turismos sin BMW y BMW es igualmente inconcebible sin los turismos”. Esta realidad fue dicha el pasado mes de septiembre en el IAA de Frankfurt, en la presentación del BMW 320si E90 que competirá de forma oficial en el WTCC (Campeonato Mundial de Turismos) a partir de este año.

Esta versión sustituye al BMW 320i E46 que culminó su exitosa carrera logrando el título mundial de pilotos y constructores en el WTCC del 2005. Hasta la fecha, BMW Motorsport ha vendido más de 100 paquetes deportivos de la versión E46, logrando la victoria en gran cantidad de campeonatos nacionales e internacionales. Estos coches son muy similares a los que podemos encontrar en cualquier concesionario, después son homologados para el Grupo N y de esta manera poder cumplir con la categoría Super 2000 que les permite participar en el Campeonato Mundial. Otros requisitos de esta categoría son vender al menos 2.500 unidades del modelo de producción durante 12 meses, y el cual debe pertenecer a una gama cuyas ventas superen las 25.000 unidades al año; también deben tener al menos 4 plazas, 4 puertas y una longitud mínima de 4,2 metros. En la categoría Súper 2000 no se permiten ayudas electrónicas de ningún tipo. En cuanto a la transmisión se puede escoger entre una convencional de palanca con 5 velocidades o una secuencial de 6 velocidades; dependiendo de cual sea elegida, el peso del vehículo será diferente.

Durante los años '80 y hasta 1992, BMW Motorsport había logrado con el BMW M3 y sus variantes más de 1.500 victorias en carreras y más de 50 campeonatos, incluyendo el único Campeonato del Mundo de Turismos celebrado hasta el momento en 1987 con el piloto Roberto Ravaglia, actual jefe de equipo del BMW Team Italy-Spain, elevando al M3 a la categoría de coche de leyenda. Para entonces la introducción de una categoría más cercana a los coches de producción que podemos ver en nuestras calles, llamada en principio Clase 2 y más tarde STC (Super Touring Class), llevó a los diseñadores de BMW a la creación del BMW 320i.

Desde 1993 hasta 1998, el BMW 320i en su versión E36 consigue 29 campeonatos, 3 de ellos en Alemania. En 2001, después de 13 años de ausencia, el campeonato europeo de turismos (ETCC) vuelve a disputarse en su 21ª edición, y logrado BMW el título europeo con la victoria final del piloto Peter Kox. Tras lograr 2 campeonatos de marcas y uno más de pilotos en 2004 con Andy Priaulx, el éxito del ETCC lo hace promocionar al estatus de Campeonato Mundial FIA de Turismos (WTCC) en 2005.

El dominio del BMW 320i E46 en el WTCC 2005 fue avasallador. Lideró la clasificación de pilotos y de marcas desde la primera carrera en el circuito italiano de Monza, defendiendo esta posición de privilegio durante las 19 carreras restantes.

Aún así, la emoción y la igualdad estuvieron presentes hasta la última carrera en Macau, donde Andy Priaulx del BMW Team UK consiguió el título mundial por delante de Dirk Müller del BMW Team Deutschland y compañero en el mismo equipo de Jorg Müller. Precisamente Jorg Müller fue el único piloto en ganar las 2 carreras de un mismo fin de semana (en Magny-Cours, Francia) y junto a Gabriele Tarquini, piloto de Alfa Romeo 156, los únicos en lograr 2 pole position en las 10 sesiones de calificación celebradas durante el Campeonato. En el año 2004 Jorg Müller entró en la historia del automovilismo al ser el único piloto en ganar en Macau dos veces y en campeonatos distintos, en 1993 en el Formula 3 Grand Prix y en 2004 en el Macau Guia Race con el BMW 320i.

En 2005 a pesar de las dos victorias en Magny-Cours y las dos pole position, no pudo pasar de la 5ª posición final en el Campeonato al salir con el casillero de puntos a cero en las dos carreras disputadas en circuitos como el de Imola, Puebla, Estambul o Macau. Esta claro, que a excepción de Imola, las cosas le fueron mucho mejor en los circuitos europeos logrando posiciones de podio en Spa, en las dos carreras en Oschersleen y una nueva victoria en el circuito valenciano de Cheste.

El palmarés de Jorg Müller está lleno de éxitos desde sus inicios, ganando todos los campeonatos de promoción posibles desde el karting hasta el FIA F3000 International, así como victorias en carreras tan prestigiosas como las 24h de Spa, las 12h de Sebring, las 24h. de Nurburgring, la Macau Guia Race o el Campeonato ALMS en la categoría GT. Así mismo llegó a ser piloto de pruebas de escuderías de Formula 1 como Arrows, Sauber y BMW-Williams. A pesar de todo se le resistió el ETCC en dos ocasiones, logrando el subcampeonato en dos ocasiones y siendo unos de los pilotos más laureados de la categoría. Sus títulos anteriores y sus actuaciones en turismos demuestran que Jorg Müller es más que un potencial candidato al título mundial de turismos, y en 2006 con el nuevo BMW 320si E90 esta dispuesto a demostrarlo y lograr el título que más se le está resistiendo.

## **Datos BMW 320i**

Modelo: *E46 4 puertas.*

Motor: *anterior longitudinal; 6 cilindros en línea; cilindrada 1.990 cc; relación de compresión 11:1; potencia máx. 270 caballos a 8.800 rpm; centralita electrónica BMW Motorsport ECU 12A-R6.*

Transmisión: *cambio manual de 5 velocidades con selección de las marchas en H; dispositivo quick-shift. Diferencial autoblocante Drexler. Tracción posterior.*

Suspensiones: *anteriores independientes McPherson y posteriores multilink con triángulos inferiores, amortiguadores ajustables, blandas helicoidales.*

Frenos: *AP de doble circuito, 4 discos autoventilados diámetro anteriores 295 mm, posteriores 280 mm.*

Llantas: *de aleación ligera Speedline 9x17 pulgadas. Neumáticos anteriores y posteriores Michelin 240/61-17.*

Dimensiones: *largo mm 4.490; ancho mm 1.800; paso mm 2.742; altura mm 1.300 (según circuitos).*

Capacidad deposito carburante: *45 litros.*

Peso total, piloto incluido: *1.140 kg.*

.