

COMO VIMOS LA

BMW: UNA OPCION AL FUTURO

Cuando en 1912 el ingeniero Max Friz construía lo que con el paso del tiempo y de la investigación debería ser el motor boxer bicilíndrico más famoso del mundo, Alemania estaba construyendo un imperio industrial que sobreviviría durante más de cincuenta años al paso de dos guerras mundiales y a otra contienda, menos sangrienta quizá, pero mucho más peligrosa y ruinosa para la industria motociclista europea: ¡El poderío japonés!

Cuando las fábricas inglesas de motocicletas, pioneras y reinas durante años en la construcción de lo que entonces parecían insuperables e inigualables Norton, BSA, AJS, Triumph, Velocette y tantas otras, han apagado definitivamente lo que fueron sus rugientes motores para dejar paso al silbido inimitable e inconfundible de la artillería japonesa, una fábrica, aislada de todo el mundo en el corazón de un Berlín todavía rodeado de alambradas y muros, parece no enmudecer el ataque nipón y tiene todas sus armas preparadas para seguir fiel a un producto que parece rejuvenecer con el paso del tiempo: el motor boxer BMW.

La fábrica BMW es quizá, hoy en día, el complejo industrial más potente y con un futuro más claro y optimista de cuantas factorías puedan encontrarse en la mutilada geografía del motociclismo europeo.

Hemos estado allí. Hemos comprobado cómo la producción de las famosas bicilíndricas no ha disminuido en absoluto, es más, para el año 1982 una nueva fábrica (actualmente en construcción) va a incrementar la producción de las motos alemanas a la vez que va a poner en marcha el estudio y la fabricación de nuevos modelos de acuerdo con las exigencias del mercado y de la moda motociclista en el año 82. Todo ello viene a indicar que, a pesar del mutismo alemán acerca de futuros planteamientos cara a la fabricación de nuevos modelos, BMW es por ahora una clara opción al futuro motociclista del Viejo Continente. Indudablemente no hay que descartar a la industria italiana, pero ahora, en 1977, las gráficas colgadas en las paredes de la fábrica berlinesa siguen una línea ascendente, y eso significa que las cosas andan bien y la palabra supervivencia no ha sido todavía empleada en la vieja casa del ingeniero Max Friz...

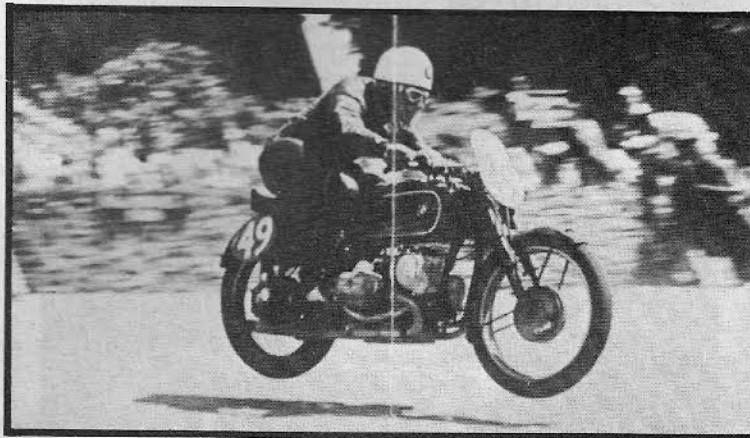


QUE ES BMW?

Detrás de estas tres letras se esconde una filosofía desarrollada durante más de cincuenta años. Las motocicletas BMW son un concepto mundial que entrarán a formar parte de la Historia, no como simple anécdota sino como un eslabón importantísimo dentro del desarrollo industrial de Alemania y de toda Europa.

Por ello, quien tenga la gran suerte de poder cruzar el umbral de la insignificante puerta situada en la avenida del "Juliussturm" en el distrito de

Dr. Ing. E. Max Friz, padre de toda la generación de BMW y creador de esa maravilla mecánica que es el "flat twin". Una obra de arte.



Schorsch Meier en el Tourist Trophy del año 1939.

A lo largo y ancho de este reportaje, iremos ofreciendo una panorámica de lo que fue, es y será BMW, visto en un momento de máxima tensión y preocupación económica en toda Europa y en el que el porvenir de la fábrica alemana ha sido puesto en entredicho, llegando incluso a rumorear su definitivo cierre en un plazo relativamente corto.

Spandau, el mismo donde se halla encerrado Rudolf Hess, se hallará frente a un inmenso complejo industrial símbolo de una fuerza económica impresionante incapaz de doblegarse ante ningún obstáculo.

La zona que rodea toda la fábrica es una gigantesca ciudad (la Siemensstadt) creada por la firma Siemens para albergar a sus empleados. Como

era lógico, entrar en BMW no resulta tan fácil como pueda parecer. Varios controles policiales, identificación, y al final, sorpresa; era admitido y conducido ante la presencia de quien en adelante sería mi guía e "informador" en el interior de la fábrica: el Dr. Ing. Klaus Luther, responsable de las relaciones públicas de la firma en Berlín.

El primer paso estaba dado. Todo lo que viera y oyera de ahora en adelante iba a servir para ir desengranando el complejo y vasto mundo de la BMW GmbH desde sus inicios cuando las pretensiones de los industriales no eran quizá tan ambiciosas y cuando la construcción de las mundialmente famosas motocicletas fue más una mezcla de la casualidad y las ganas de experimentación que una idea prefijada ya desde un comienzo. Por ello y antes de adentrarnos en la realidad actual de BMW será conveniente remontarnos a una etapa de su evolución a la que podríamos llamar...

BMW HORA CERO

Corría el año 1916 cuando tenía lugar la fusión de las empresas "Ropp Motorenwerke GmbH" y la "Gustav Otto Flugmaschinenfabrik" pasando a denominarse BFW (Bayerische Motorenwerke). Sin embargo, poco tiempo después, volvería a cambiársele el nombre por el definitivo de Bayerische Motoren Werke A. G. (Fábrica de Motores de Baviera S.A.). Esta empresa estuvo fabricando motores de aviación hasta el final de la I Guerra Mundial. Por aquel entonces el ingeniero responsable de aquella fábrica era el Sr. Max Friz al que más tarde se le llamaría "El padre de la escuela alemana de motocicletas".

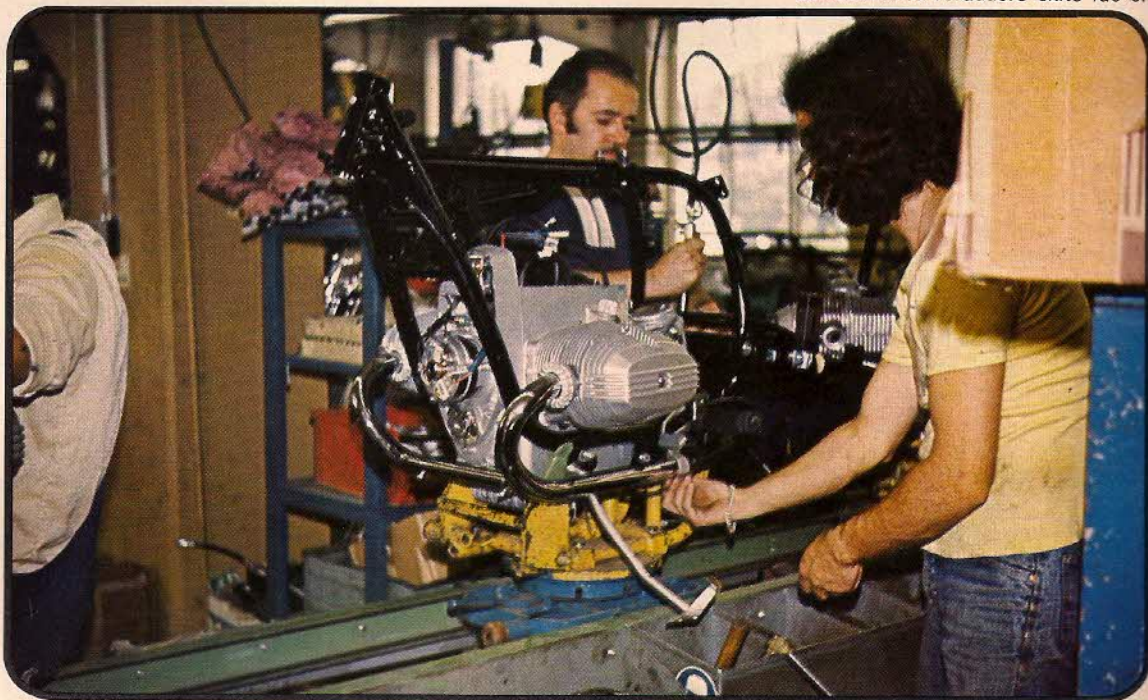
Ya desde el año 1912, Friz se había dedicado enteramente a la construcción y perfeccionamiento de motores para aviones deportivos y por consiguiente de relativas prestaciones. Pero es con el inicio de la I Guerra que se ve obligado a desarrollar motores mucho más potentes, complejos y rápidos, destinados a los primeros cazas que la aviación iba a aportar a la contienda. Es en esta etapa de la vida de Max Friz donde empiezan a proyectarse algunas ideas que pondría en práctica una vez terminada la guerra. Pero, cuando esto sucedió, la industria aeronáutica germana sufría un duro golpe: la total



La entrada es muy simple. No hay grandes rótulos ni carteles indicadores. Sólo BMW Motorrad GmbH. Sin embargo, tras estas palabras se encierra toda una filosofía motociclistica europea. Más de cincuenta años al servicio de un producto de primera calidad.

prohibición de la fabricación de motores de aviación y con ello, el sueño del ingeniero alemán de llevar a cabo la fabricación de un motor capaz de batir el récord de altura. Pero conociendo a los alemanes uno no puede menos que imaginarse a Max Friz trabajando en secreto en su taller, y en 1919, recién acabada la guerra conseguía alcanzar los 9.760 metros de altitud con un avión que llevaba su motor. El récord estaba logrado.

Sin embargo, pese a esas "pequeñas" aventuras, la prohibición seguía y la fábrica de motores se vio en la necesidad de producir a partir de sus



El motor es colocado en el chasis una vez éste ha bajado desde la segunda planta donde ha sido pintado. La moto estará lista en pocos minutos.

motores de aviación, grupos propulsores para embarcaciones y máquinas agrícolas. Era este un motor de cuatro cilindros, refrigerado por agua y que daba una potencia entre 45 y 60 CV según las versiones. Sin embargo, la popularidad adquirida por sus motores de aviación hizo de estos cuatro cilindros un notable éxito, tanto por el nombre como por su dureza y fiabilidad y treinta años después aún seguían pidiéndose piezas de recambio.

Paralelamente a toda esta produc-

ción, el joven ingeniero estaba desarrollando lo que vendría a ser su gran "invento": una motocicleta. Era el año 1922 y su primera moto llevaba un motor de dos tiempos monocilíndrico de 148 c.c., (53 x 60 mm). Este primer producto al que se le bautizó con el nombre de "Flink" se mostró muy eficaz y fiable, y el ingeniero Friz tenía ya una base en la que apoyar la continuidad de su proyecto. El siguiente paso sería la construcción de un motor bicilíndrico con los cilindros opuestos y colocados horizontalmente... el primer proyecto del que después sería el legendario motor boxer. Refrigerado por aire, con una cilindrada unitaria de 256,853 c.c. (68 x 68 mm) daba 6,5 CV a 2.800 r.p.m. y recibiría el nombre de "Bayern Kleinmotor" (pequeño motor bávaro) designándosele oficialmente como el modelo M2B15. En los años 1921-23 estos motores fueron vendidos con más o menos éxito a las firmas "Bison" "Scheid" "Henninger" y "SMW". Pero donde el motor alcanzó realmente verdadero éxito fue en

la empresa "Victoria" y en la propia BMW que lo empleó para su motocicleta denominada "Helios". La estampa habitual de la BMW se estaba perfilando, sin embargo algo no encajaba del todo... El motor estaba alojado longitudinalmente, es decir, un cilindro delante y el otro detrás...!

Max Friz, más preocupado que satisfecho por su primera obra, no veía con buenos ojos ni como ideal aquella solución mecánica. Y al igual que Arquímedes gritara un día aquel famoso "¡Eureka!", Max había encontrado por fin la solución al problema que su motor le planteaba. Los asistentes al Salón de París quedaron asombrados por la genial idea del joven constructor: sobre un chasis de tubo, se había dispuesto un muy ela-



