**BMW M1 vs BMW i8, superdeportivos ¿antagónicos?**

**El M1 de 277 CV se dejó de producir en 1981. Con él, BMW se había iniciado en el mundo de los superdeportivos. Más de 30 años después, los ingenieros de BMW retoman su motor central trasero para comprobar si la bala híbrida i8 podrá continuar su legado.**

Preguntar qué pasó con el **BMW M1** es confesar una absoluta ignorancia. Todavía hoy la **carrocería en forma de cuña** que se fabricó entre 1978 y 1981 es **habitual en la ingeniería de los superdeportivos alemanes**, simplemente porque fue más radical en su concepción que, por ejemplo, la de un Porsche 911 Turbo. Y su fabricante le colgó el estigma del propulsor blanco y azul, hasta ahora incapaz de encontrar un sucesor adecuado para acoplar a las ruedas. Por cierto, se respondía a la pregunta de si el **i8** podría desempeñar este papel: no, no puede, a pesar de toda la brillantez que se puede esperar de **un futurista tres puertas híbrido**. En un principio, ambos no fueron más que una idea y una hoja en blanco.

M1

A principios de los años 70, rondaba por la cabeza de los managers de BMW un **coche de motor central** al que, tras un estudio concienzudo, **dieron luz verde en 1976**. La implementación de la idea fue llevada a cabo por el director de carreras Jochen Neerpasch y su equipo; finalmente deberían ganar carreras con el M1. Estropeada por la calidad y la en parte redundante complejidad de los vehículos modernos, aquella configuración del M1 le hacía colocarse hacia la mitad de la parrilla de salida de cualquier carrera, y no sin costarle una buena dosis de sudor. **Los pies iban como piojos en costura** metidos en un tubo estrecho entre la caja de cambios y el hueco de las ruedas. Sólo en un **Lamborghini Countach** o un monoplaza de Fórmula Uno hay menos espacio. De hecho, no era muy habitual el término “libertad de movimiento” en las conversaciones de los pilotos y los aficionados al automovilismo de aquella época. Al menos, **los finos asientos deportivos eran muy adecuados**, la **posición al volante de tres radios era más que aceptable**, y el **pomo de la palanca de cambios era agradable al tacto**.

Aparentemente, basta con sólo el roce de la llave en el contacto para arrancar el **motor de seis cilindros y 3,5 litros**. ¿Quizá no sea un monstruo? Sí, sí que lo es. El motor de cuatro válvulas equipado con inyección mecánica se ubica directamente detrás de los respaldos; rueda intrépido hasta poco menos de 7.000 rpm, y ruge fuerte casi en la misma oreja del conductor. Éste debe manejarse con las **cinco marchas** –la primera va hacia la izquierda y hacia atrás, por supuesto- y con el punto de fricción del embrague. Cuando echas a andar, justo antes de la primera curva, es imposible que no te vengan a la mente términos como “**sin ABS, diferencial autoblocante, motor central, o clásico carísimo**”.

Para llegar a materializarse, hubo que trabajar duro sobre el i8 durante unas décadas. Desde su base ha recibido un complejo proceso de producción similar al del M1 desde la cuna. **El M1 se desarrolló a partir de un chasis tubular enrejado** y una carrocería de plástico suministrados desde Italia, de cuyo ensamblado y escasa equipación se encargó **ItalDesign**, mientras que la mecánica del M1 la desarrolló la empresa Baur, en Stuttgart.

i8

Las fibras de carbono del i8, por su parte, han sido hiladas en Estados Unidos, modificadas en Wackersdorf (Baviera) y modeladas con la forma de la carrocería en Landshut, al sur de Baviera. **El montaje final se realiza en Leipzig**. Las puertas abatibles hacia arriba se elevan alto cuando se abren, y revelan la costosa estructura y el estrecho espacio de acceso al coche. En este punto los dos coches también son similares, aunque en el i8 hay plazas atrás para dos pasajeros más.

El nuevo BMW envuelve a su conductor con su oscilante habitáculo multicapa, equipado con un monitor suplementario, mientras que en el M1 son los instrumentos analógicos, controles, y reguladores los que completan el interior. También en el i8, aunque la tracción esté totalmente despierta, uno puede no darse cuenta de ello, porque está en modo eléctrico y **el motor de combustión está todavía durmiendo**. En este modo, el 2+2 plazas se desliza rápidamente, y sólo quien pisa el pedal del acelerador a fondo consigue activar el motor de gasolina tres cilindros turbo. **El motor de inyección directa retumba grave y ruidoso**. ¿Quién lo hubiera pensado? Y el empuje del motor impresiona tanto como el del M1 impresionó antaño.

Es cierto que **el peso en vacío del i8 es un 13 por ciento mayor**, **pero el rendimiento es un 24 por ciento más alto**. La aceleración de **0 a 100 km/h se establece en 4,4 segundos**; la del **M1 estaba en 5,6 segundos**. Pero aunque dejó un registro de casi seis segundos, sólo el Ferrari BB 512 y el Porsche 911 Turbo le superaban. Ahora, como entonces, un número relativamente escaso de cilindros ha logrado una aceleración tremendamente potente.

**El consumo es relativo**

Y aun así basta con una cantidad relativamente asequible para alimentar tanta potencia, ya que, en el caso del **M1**, el consumo de sus rivales era mucho mayor que sus **16,7 l/100 km**, que extraía de sus **dos depósitos de 58 litros**. **El i8 consume tan sólo 2,5 l/100 km**. Así que la eficiencia tanto del M1 como del i8 han sido referentes en sus respectivas épocas. Pero, a diferencia del M1, las aptitudes para la competición no desempeñan un papel subordinado. ¿Y qué ha sido del M1? Ha pasado a la Historia como lo que ya representó en su debut en el Salón de París en 1978: **el primer y gran auténtico deportivo de BMW en la postguerra**.