BMW

Modelos de topo, com muita inovação



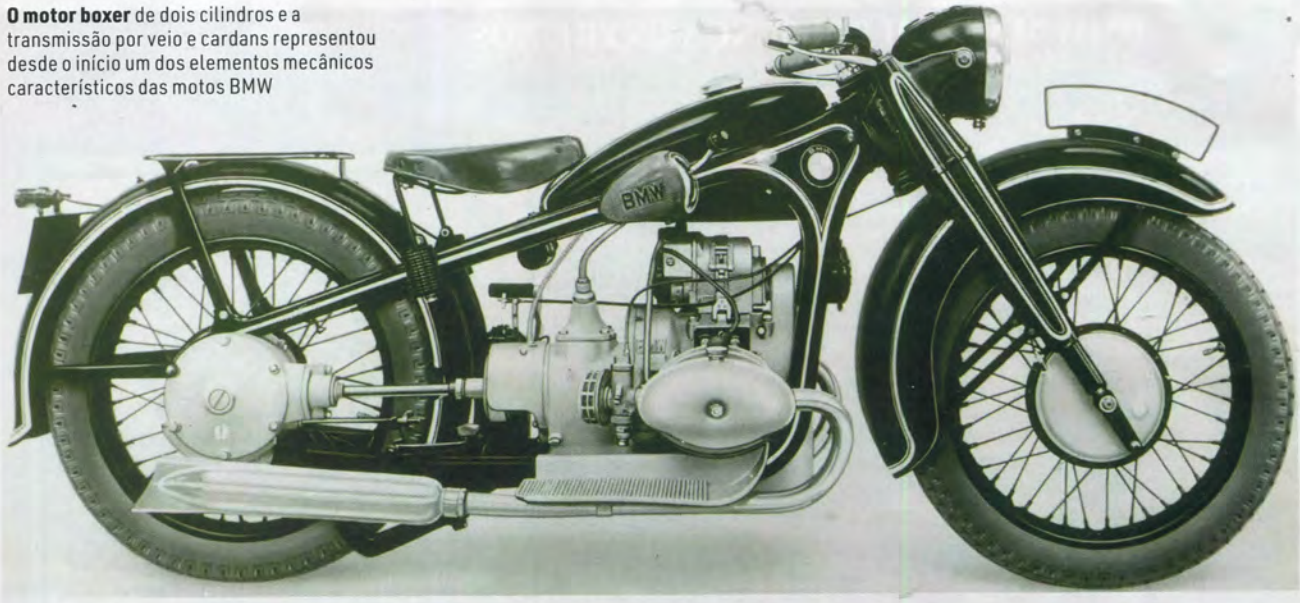
A BMW era já uma referência no mercado mundial de motociclos – graças aos seus motores e à transmissão por veio e cardan – quando, em 1935, lança novos modelos que trouxeram consigo uma novidade que se converteria em património universal de toda a indústria: a suspensão dianteira de garfo telescópico hidráulico

JOSÉ BARROS RODRIGUES (TEXTO) BMW AG (FOTOS)

O império BMW, nascido em Munique, constituiu desde o início mais do que uma marca de produtos, antes uma aposta industrial na mecânica. Ganhou notoriedade essencialmente a produzir motores de avião, um negócio que lhe permitiu expandir as suas atividades graças à liquidez gerada e aos conhecimentos entretanto adquiridos. No princípio dos anos 20 – ainda antes da entrada na fantástica aventura dos automóveis, com a aquisição da Dixi que ocorreu no final dessa década – e com a proibição imposta no final da guerra pelos Aliados de voltar a produzir aviões, a BMW procurou outros meios de aplicar o seu "know-how". Um dos engenheiros da fábrica. Max Fritz desenhou um motor de moto, com dois cilindros opostos – uma configuração que havia de se transformar num "trade mark" – de 500 cc que rapidamente foi adotado por outras marcas como a Victoria, a SMW, a SDB e a Bison, entre outras. Nas instalações da BMW produziam-se também motos Helios – num regime de subcontratação negociado diretamente com a casa de Munique. Essa circunstância deverá ter contribuído para a decisão da fábrica passar a produzir, ela própria, motos sob a sua própria marca, o que veio a suceder em 1923, com o lançamento da R32 no Salão de Paris. Era uma moto de concepção moderna, equipada com o famoso motor de dois cilindros horizontalmente opostos e uma transmissão por veio e cardan, ao invés da clássica corrente.

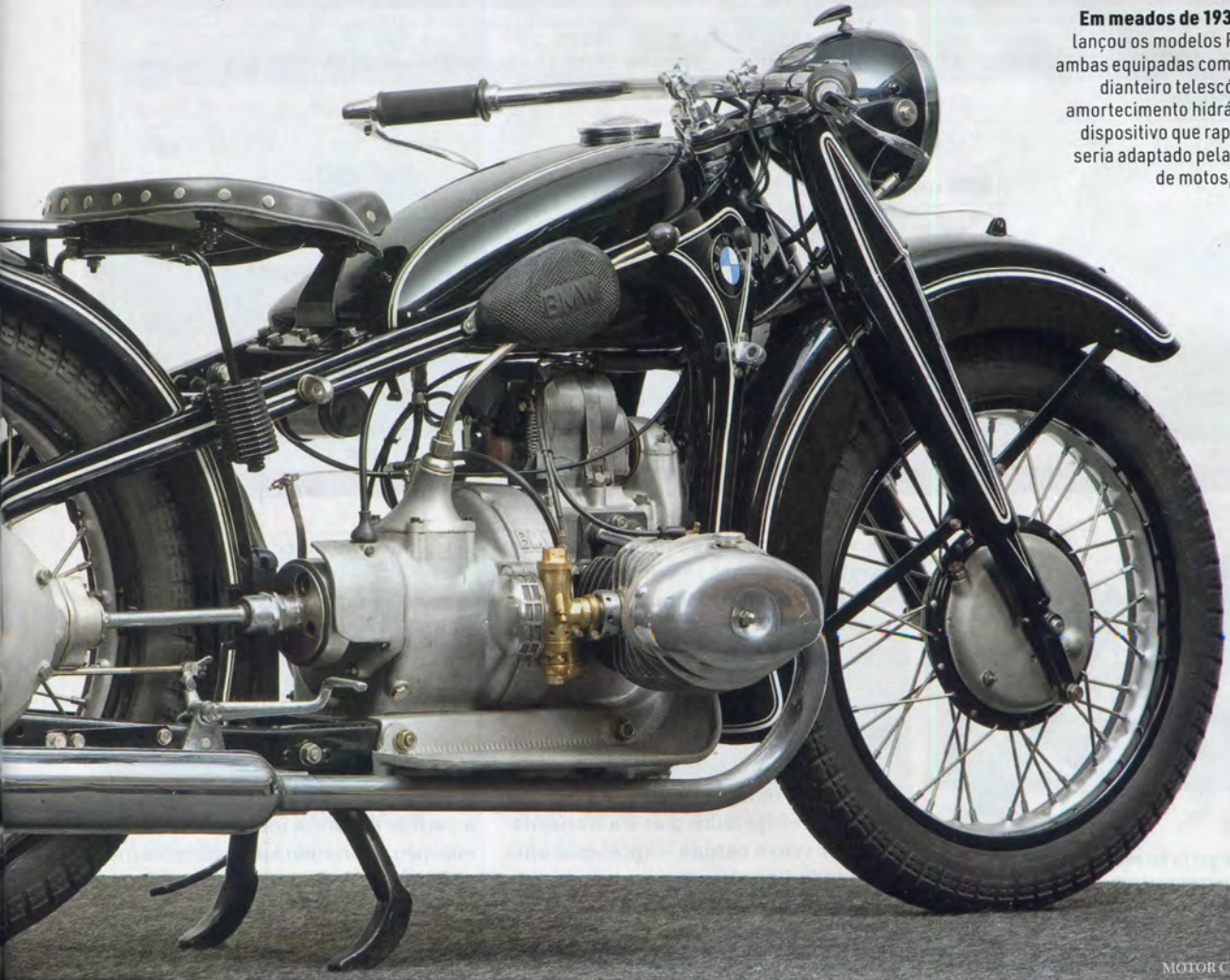
Durante alguns anos, a BMW também usou os quadros em aço estampado, que constituíam o topo da tecnologia nesse início da década de 30. Mas em 1935 regressou à opção mais clássica dos quadros tubulares. A gama apresentada nessa altura era constituída pela popular R2, com um único cilindro e uma cilindrada de 198 cc mas





O motor boxer de dois cilindros e a transmissão por veio e cardans representou desde o início um dos elementos mecânicos característicos das motos BMW

NA DÉCADA DE 1930, AS MOTOS BMW TINHAM VÁRIOS PREDICADOS TECNOLÓGICOS QUE AS DESTACAVAM DA CONCORRÊNCIA



Em meados de 1930, a BMW lançou os modelos R12 e R17, ambas equipadas com um garfo dianteiro telescópico com amortecimento hidráulico, um dispositivo que rapidamente seria adaptado pela indústria de motos, em geral

BMW MARCOU PRESENÇA ENTRE NÓS

O COMPORTAMENTO NO MERCADO PORTUGUÊS

A primeira venda da BMW em Portugal ocorreu em Agosto de 1932 mas durante os primeiros anos da década de 30 a marca alemã teve uma postura quase confidencial no nosso país. É só a partir de 1936 que a marca alemã assume um papel de relevo no nosso incipiente mercado de duas rodas. Nesse ano vende 17 unidades, obtendo uma quota de 6,5% e o 5º lugar no "ranking". O preço e as características de construção da BMW não permitiam à marca alemã fazer mais volume mas apesar de tudo aquela que era apelidada na comunicação como a "Rolls Royce das motocicletes" comportou-se sempre muito bem nesses últimos anos da década e em 38 obteve inclusivamente um 3º lugar, com 7,1% de "share" graças às 24 unidades vendidas, 9 de 1 cilindro e 15 bicilíndricas. O ano de 1938 foi, aliás, o período de ouro das motos de origem alemã pois as principais marcas obtiveram, sozinhas, mais de um terço do mercado e a DKW foi a líder, pela primeira vez.

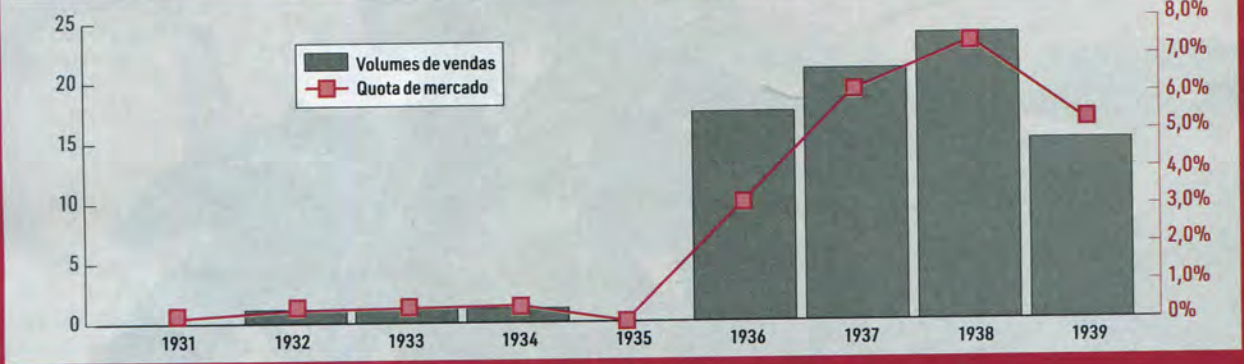
Em 1939, a BMW baixa um pouco a sua performance global, mas verifica-se um reforço nítido do seu posicionamento no mercado, pois das 15 motos vendidas, 9 são de cilindrada superior a 500 cc. Prestação semelhante já havia sido obtida em 1937, período em que 12 das 21 motos vendidas tinham grandes motores.

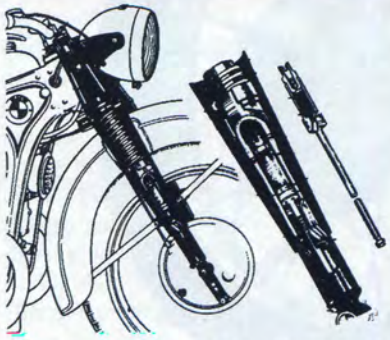


Na década de 1930, as motos BMW tinham um canal de distribuição diferente dos automóveis, sendo representadas em Portugal pela Moto Lusa de Artur Pebre. Talvez como premonição, as BMW eram classificadas como "os Rolls Royce das Motocicletas" numa alusão inconsciente ao "take over" que teria lugar umas dezenas de anos depois.

EVOLUÇÃO DO "RANKING"

ANO	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
POSIÇÃO	-	31º	20º	22º	-	5º	7º	3º	7º





Detalhe do garfo telescópico utilizado na roda dianteira, uma importante contribuição da BMW para o desenvolvimento técnico dos motociclos

as versões de dois cilindros tinham também um peso importante no mercado, reforçando assim a imagem dos produtos.

A IMPORTÂNCIA DA R17

Em meados da década de 1930, a marca bávara, que já tinha definido tecnicamente os seus produtos em certos tópicos – como os motores de dois cilindros opostos refrigerados a ar e a transmissão por veio e cardan – apresenta uma novidade importante para a indústria motociclística ao propor o garfo dianteiro telescópico com amortecimento hidráulico, um elemento que melhorou de forma sensível o comportamento dinâmico das motos, nos seus novos modelos, nomeadamente na R12 e na R17. Com um quadro tubular de grande rigidez torsional, uma transmissão de veio aperfeiçoada por vários anos de intensa utilização e um conjunto de motores potentes e fiáveis, a BMW passou assim a marcar de forma indelével o mercado europeu, sobretudo nos segmentos mais altos, onde as margens eram maiores e os proveitos mais interessantes.