

Auto leggendarie degli anni Cinquanta: BMW 507 – BMW 503 – BMW Isetta

Indice



1. Un'eleganza intramontabile:	
50 anni della BMW 507 e della BMW 503	2
2. 50 anni della BMW Isetta.	
La "bubble car" celebra il suo cinquantesimo compleanno	16
(versione breve)	
3. 50 anni della BMW Isetta	18
(versione completa)	

Per ulteriori informazioni contattare:

Mathias Falco
BMW Group Italia
Comunicazione e P.R.
Telefono: 02.51610.164 Fax: 02.51610.0164
E-mail: Mathias.Falco@bmw.com

Media website: www.press.bmwgroup.com

1. Un'eleganza intramontabile: 50 anni della BMW 507 e della BMW 503



Nessuno l'aveva previsto: "BMW ha battuto perfino gli italiani", proclamò gaiamente una rivista di settore. E il designer era tedesco...

"La struttura leggera dell'8 cilindri a "V" di BMW è indubbiamente la sintesi più riuscita scaturita dall'arte del design dell'auto sulle due sponde del Atlantico", questo fu il giudizio sul motore. Si trattava del primo 8 cilindri in alluminio al mondo, anch'esso proveniente dalla Germania.

Ma la BMW 507 nacque negli USA.

Nel 1954 tutti in Germania volgevano lo sguardo verso questa terra dalle opportunità favolose. I giovani andavano in estasi per la voce di un giovane autista di autocarri chiamato Elvis Presley. Il futuro re del rock-and-roll miette una serie ininterrotta di successi sin dall'inizio della sua carriera, facendo sensazione con il suo provocante ancheggiare. Al cinema, James Dean recita coinvolgenti scene d'amore con Natalie Wood e nella vita privata guida macchine sportive tedesche. Gli adulti erano soddisfatti della scelta dell'auto fatta dalla stella del cinema. Dopotutto, se c'era la moda di guidare auto tedesche negli States, ciò non poteva che giovare all'economia della Germania. Gli americani delle classi sociali più elevate adoravano guidare auto europee sulle autostrade per distinguersi dal resto della popolazione, che guidava prevalentemente enormi berline "made in the USA". L'industria dell'auto tedesca rispondeva progettando, costruendo ed esportando tutto ciò che prometteva di diventare un successo sul mercato statunitense.

Auto sportive BMW: molto apprezzate a partire dagli anni di anteguerra

La 328 prodotta prima del conflitto mondiale trasformò BMW in uno dei più importanti costruttori di auto sportive; ma dopo la guerra la Casa automobilistica non aveva nemmeno un'auto sportiva nella sua gamma. Nondimeno la marca tedesca godeva di una buona reputazione tra gli appassionati di automobili, dalla costa atlantica fino a quella pacifica, perché alcuni ex soldati americani si erano portati in patria come souvenir dei roadster di anteguerra. Poi venne un certo Max Hoffman, importatore generale dei veicoli BMW. Hoffman, che viveva a New York, stava avendo molto successo con il lancio di vetture a due posti tedesche. Inoltre chiedeva a gran voce a Monaco di Baviera un'auto sportiva.

La buona reputazione c'era, c'era il mercato, c'era anche l'importatore – mancava solo l'auto.

In realtà BMW non era proprio del tutto sprovvista. La grande 501 berlina lanciata nel 1951 fu la prima automobile costruita dopo la guerra, con un motore 6 cilindri di anteguerra, sebbene le condizioni non fossero ideali per una vettura di questo tipo. Lo stabilimento di Eisenach era sotto l'amministrazione russa e quindi doveva essere considerato perduto per sempre. Ma già erano in corso delle prove con un motore V8 che era stato appena portato in produzione nel 1954. BMW lo lanciò nello stesso anno al Salone dell'auto di Ginevra, come motopropulsore per la berlina.

Un progetto di auto sportiva; primi passi concreti nel 1954

Questo motore con caratteristiche avanzate era ideale per un'auto sportiva; pertanto la Casa tedesca cominciò a pensare di costruire una due posti nel 1954. Doveva essere un'ammiraglia sportiva, destinata a proiettare un'immagine moderna del marchio BMW.

Max Hoffman ebbe la conferma della sua intuizione e si ricordò di aver incontrato nella società di New York un giovane progettista di cui aveva grande stima: Albrecht Goertz (il "conte" Goertz). La carriera di questo aristocratico di origine tedesca si fondava su un'auto che aveva progettato lui stesso. Il progetto aveva perfino attirato l'attenzione di Raymond Loewy, che in seguito lo aveva preso sotto la sua protezione. Goertz si era da tempo messo in proprio e verso la metà degli anni Cinquanta si occupava di design industriale. Hoffman ebbe un'altra intuizione: Goertz, con il suo ingegno e le sue conoscenze, era la persona in grado di definire lo stile dell'auto sportiva negli USA durante la seconda metà del secolo XX.

Hoffman incoraggiò Goertz a prendere contatto con BMW e lo raccomandò a Monaco di Baviera. Goertz realizzò uno schizzo di un'auto incredibilmente bella e fu incaricato di progettare il nuovo modello sportivo. Tuttavia il suo incarico non si limitava allo sviluppo della futura vettura scoperta a due posti destinata alla produzione in serie. Allo scopo di penetrare nel mercato dell'auto di lusso, in particolare negli USA, BMW decise di inserire nella sua gamma un coupé a quattro posti, assieme alla due posti sportiva. Questa quattro posti sarebbe stata anche offerta nella versione con il tetto ritraibile. Le designazioni di tipo per i due progetti furono definite rapidamente, perché BMW intendeva sottolineare le affinità con le grandi berline a otto cilindri, la 501 e la 502. Si scelse la designazione 507 per l'auto sportiva e la 503 per il coupé.

Sviluppo separato della scocca: la 507 a Monaco, la 503 a Stoccarda

Mentre il lavoro di sviluppo per la 507 iniziava a Monaco, i primi prototipi del grande coupé venivano creati presso la Carrozzeria Baur di Stoccarda. Questa scelta fu dovuta a due motivi. Innanzitutto, le strutture di sviluppo di Monaco erano così limitate che non era possibile sviluppare contemporaneamente

due progetti. In secondo luogo, BMW si era già appoggiata a Baur per lo sviluppo della 501 berlina, perché all'inizio degli anni Cinquanta non c'erano attrezzature sufficienti per realizzare prototipi.

L'alternativa: il progetto di auto sportiva firmato Ernst Loof

I piani della Casa di Monaco non rimasero segreti a lungo. Le notizie sul progetto di auto sportiva presto si propagarono fino a raggiungere i monti dell'Eifel e l'ex ingegnere del reparto corse BMW Ernst Loof, che aveva creato una propria azienda (Veritas) dopo la guerra. Veritas era stata una marca sportiva basata sulla progettazione della BMW 328 di anteguerra, ma la società era già stata costretta a rinunciare ad avere una propria produzione. Tuttavia BMW aveva rilevato la società e messo Loof a capo dell'ufficio collaudi del Nürburgring del dipartimento ricerca e sviluppo di BMW. Loof si lamentò con Monaco, e il consiglio di amministrazione gli diede la possibilità di presentare una proposta alternativa ai responsabili degli sviluppi coordinati da Goertz. La società mise a sua disposizione uno chassis con un motore, e Loof e il suo team vi costruirono attorno una scocca artigianale. Il prototipo in alluminio pesava circa 900 Kg e aveva un motore a otto cilindri modificato. Questo motore erogava circa 135 bhp e consentiva all'auto di raggiungere una velocità massima di 180 km/h.

Il team di Loof sviluppò il prototipo più velocemente degli ingegneri degli sviluppi dello stabilimento BMW. Lo chassis del suo prototipo portava il numero di matricola 70.001 ed era talvolta indicato in azienda come l'auto sportiva 502. "502" era la designazione per la berlina otto cilindri BMW che era stata lanciata nel 1954 ed era stata soprannominata "Angelo barocco" per le sue linee aristocratiche. Loof presentò l'auto alla società a Monaco, nonché al pubblico durante un concorso di bellezza svolto a Bad Neuenahr. La bassa due posti con le sue linee aerodinamiche a freccia vinse la medaglia d'oro, ma non convinse il consiglio di amministrazione BMW, che continuò a puntare sul progetto di Goertz. Si dice che l'importatore statunitense Max Hoffman abbia spesso ripetuto: "Sarà un fiasco commerciale."

507: spettacolare debutto all'hotel Waldorf-Astoria di New York

A Monaco si procedeva a ritmi sostenuti: le prime scocche erano lavorate a mano a partire da lastre di alluminio sovrapposte a un modello di legno a grandezza naturale. Dopo neanche diciotto mesi di sviluppo, i primi prototipi della 507 erano pronti; uno di essi portava il numero di telaio 70.002. Nel 1955, il conte Goertz presentò a New York una due posti sportiva dal tetto apribile. Quando presentò la BMW 507, non stava semplicemente lanciando una nuova auto sportiva: stava anche creando un punto di riferimento per qualsiasi progetto futuro. Nel foyer dell'Waldorf Astoria furono esposti due esemplari di una bella auto sportiva. La 507 aveva un look completamente nuovo, ma nondimeno inconfondibilmente BMW. La mascherina a due reni, non prevista nei disegni iniziali, ora era larga anziché alta e attraversava elegantemente il muso dell'auto fra i fari anteriori. Le ampie linee lungo la fiancata, la sagoma aerodinamica a freccia e il cofano del vano motore apparentemente sconfinato contraddistinguevano lo stupendo design intramontabile di questa "dream car". Le prese d'aria erano molto

caratteristiche: erano posizionate di lato fra le due ruote, su cui spiccava l'emblema bianco e blu.

Le due auto, bersagliate dai flash dei fotografi, rimanevano dei prototipi. Le informazioni tecniche fornite si limitavano a pochi dati essenziali: scocca in lega con motore otto cilindri, cambio a quattro velocità e freni a tamburo idraulici. I dati sulle prestazioni su strada erano anch'essi piuttosto vaghi. Tuttavia uno sguardo all'interno confermava la superiorità del veicolo. Il tachimetro posizionato sulla sinistra, tra il piantone dello sterzo a quattro raggi in plastica bianca, aveva un fondo scala di 240 km/h. A quel tempo, chi viaggiava a oltre 100 km/h era considerato un "re dell'autostrada". Così come dev'essere in un'auto sportiva, il contagiri aveva dimensioni identiche al tachimetro, e aveva un fondo scala di 6000 giri. Ciò voleva dire in teoria una coppia eccezionalmente elevata per un otto cilindri degli anni Cinquanta, specialmente perché la maggioranza dei motori era di produzione americana.

Le star all'Internationale Automobil-Ausstellung (Salone dell'auto) di Francoforte del 1955: la BMW 507 e la BMW 503

L'auto fu osannata dal pubblico e Max Hoffman andò in estasi. Sarebbe stato facile farla comprare ai ricchi clienti americani, purché le prestazioni di guida e il prezzo fossero stati giusti. Un po' di tempo dopo, la 507 fece di nuovo sensazione, questa volta in Germania al Salone dell'auto di Francoforte del 1955. Tuttavia questa volta la due posti aveva delle concorrenti. Infatti, a pochi passi di distanza, veniva celebrato il debutto della seconda auto progettata da Goertz: la 503.

La due porte era presentata sia nella versione coupé che come vettura scoperta e aveva una moderna ed elegante scocca piatta. "Non è un fatto di opulenza. Quella che vediamo qui è un cavallo di razza, con delle linee che rasentano la modestia. Un involucro ideale per il meraviglioso motore a 8 cilindri", fu uno dei commenti elogiativi per la debuttante. Non c'era alcun montante mediano a rovinarne il profilo e i finestrini su quattro lati potevano essere abbassati completamente. Lo stretto montante posteriore, un elemento di spicco, dava un'impressione di suprema eleganza, specie quando i finestrini erano abbassati. I diversi mercati per le due nuove auto BMW risultavano evidenti dalla forma della mascherina a reni, tipica della BMW. La 503 aveva un look più tradizionale, con una doppia forma ovale verticale sul davanti, tipica delle berline 501/502. Invece sulla 507 la mascherina era in una nuova rivoluzionaria versione orizzontale, con i reni che coprivano quasi l'intera larghezza del veicolo fra i due proiettori. Un look fantastico.

Il pubblico salutò entusiasticamente i due capolavori. La maggior parte dei visitatori al Salone dell'auto di Francoforte del 1955 sarebbe stata già soddisfatta se avesse potuto permettersi l'acquisto di una delle Isetta, anch'esse esposte allo stand BMW.

In effetti il successo commerciale dell'Isetta fu tale che la produzione di questa piccola vettura ebbe la priorità in casa BMW.

503: una base comune con la berlina

Si dovette aspettare il 1956 perché i due nuovi modelli di punta fossero prodotti in serie. Toccò prima alla BMW 503, e le consegne del nuovo coupé di sogno iniziarono a giugno. Essa era progettata con un numero significativamente maggiore di componenti comuni alla berlina, per cui i tempi di sviluppo furono minori e la produzione in serie poté iniziare prima. L'intera incastellatura e lo chassis furono ripresi senza modifiche dalla 502. La 503 si basava su uno chassis del tipo a scatola, che assicurava una protezione completa. Ciascuno dei semiassi anteriori era collegato ai bracci trasversali dell'incastellatura ad A montati su giunti cilindrici a cerniera. Questi cuscinetti ad attrito ridotto rendevano la sospensione progressiva particolarmente reattiva. La sospensione comprendeva una barra di torsione molto lunga, posizionata in senso longitudinale. La disposizione degli ammortizzatori era anch'essa inconsueta. Essi erano montati all'esterno del braccio ad A inferiore del quadrilatero deformabile, salivano inclinati ed erano quindi supportati all'interno del braccio ad A superiore. Pertanto non erano a contatto con la scocca sospesa elasticamente e non potevano quindi trasferire alcun rumore.

Nella progettazione del sistema di sterzatura i progettisti di Monaco superarono sé stessi. Essi trasferirono il principio del meccanismo a pignone e cremagliera su un segmento con corona dentata per ottenere la massima precisione della sterzata. L'asse del complesso sistema di sterzatura a ingranaggio conico era disposto parallelamente all'asse dell'articolazione del fuso a snodo; pertanto il cinematismo di sterzatura era estremamente preciso per l'intera estensione della molla. La coppa dell'olio per questo sistema di sterzatura forniva anche la lubrificazione per tutti gli altri componenti dell'avantreno, che quindi erano indipendenti dal sistema di lubrificazione centrale normale.

"Fase finale dello sviluppo dell'assale rigido di trasmissione del movimento"

All'epoca, gli ingegneri dei collaudi giudicarono il retrotreno "l'ultimo stadio dello sviluppo dell'assale rigido di trasmissione del movimento". Le barre di torsione, collegate alle estremità esterne dell'assale tramite bracci a molla, servivano da sospensione in questo punto e contemporaneamente da sospensione longitudinale. Gli ammortizzatori erano posizionati ad angolo, tra i bracci a molla e l'incastellatura. La scatola del differenziale si trovava nel centro dell'assale su un braccio ad A con la base montata sull'incastellatura mediante elementi isolanti di gomma. Ciò assicurava eccellenti caratteristiche

di sterzata, una sospensione eccezionale e una guida estremamente confortevole. Gli ingranaggi conici ipoidali ruotavano all'interno della scatola del differenziale e l'ingranaggio conico si innestava molto in basso. Ciò consentiva di creare un tunnel relativamente piatto per l'albero cardanico montato su cuscinetti ad aghi.

Anche la scatola del cambio, con la leva di comando montata sul piantone, era in una posizione diversa rispetto alle altre auto e simile a quella della 502. Anziché essere flangiata direttamente sul motore, la scatola del cambio con quattro marce interamente sincronizzate era posizionata sotto i sedili anteriori e collegata al motore con un corto albero di trasmissione. Questa soluzione presentava un vantaggio: evitare che lo spazio sul pavimento fosse in gran parte ingombro da un alloggiamento del cambio di grandi dimensioni. D'altra parte il montaggio del motore non doveva essere progettato per ottenere la massima coppia. I cuscinetti per il motore potevano quindi essere montati con una sospensione insolitamente morbida."

Maggiore potenza: 140 bhp per la 503

Il motore era l'otto cilindri BMW dell'ultimissima generazione. La cilindrata di questo motore era già stata aumentata a 3,2 litri per la berlina esposta al Salone dell'auto di Francoforte del 1955 e il motore erogava 120 bhp nell'Angelo barocco. I progettisti di un coupé sportivo come la 503 erano semmai più ambiziosi per quanto riguardava la potenza, e furono soddisfatti del risultato: il V8 della 503 erogava 140 bhp a 4800 giri al minuto. Per spremere gli altri 20 bhp dal motore 503/1, gli ingegneri BMW addetti allo sviluppo del motore montarono due doppi carburatori, portarono il rapporto di compressione da 7,2 a 7,3:1 e modificarono il funzionamento delle valvole. I diametri delle valvole furono infatti aumentati di due millimetri e portati a 40 millimetri per la valvola di aspirazione e a 30 per quella di scarico.

La carrozzeria della 503 era in alluminio e la macchina era disponibile nella versione coupé o come vettura scoperta con il tetto azionato da un sistema idraulico elettrico. Il guidatore e il passeggero avevano ciascuno un proprio sedile, estremamente comodo. Nella parte posteriore erano montati altri due sedili, o in alternativa c'era un unico sedile montato trasversalmente.

Eleganza per l'alta società durante gli anni Cinquanta

L'eleganza raffinata della BMW 503 era destinata a far colpo sulla clientela a cui BMW puntava: l'alta società. In effetti era necessario essere relativamente benestanti, perché il coupé e la vettura scoperta costavano ben 29.500 marchi. Per quella somma, nel 1956 era possibile acquistare una villetta a schiera decente, o circa sette Volkswagen. Una cosa che la BMW 503 aveva in comune con la Volkswagen era il tempo di consegna, compreso tra quattro e otto settimane.

Ovviamente, la clientela era molto diversa. La famiglia reale belga ordinò una 503, e così anche la nobile famiglia dei principi Thurn und Taxis e il capo di Stato jugoslavo Jozip Broz Tito. L'industriale Rudolf Oetker e Hans Glas si crogiolarono nel lusso di una BMW 503, e stelle quali Mimin Sonja Ziemann acquistarono anch'esse l'elegante otto cilindri.

La 503 aveva un richiamo sensazionale, ma si attendeva con eccitazione ancora maggiore la consegna della prima 507. Il grande momento venne nel dicembre del 1956 e il primo cliente, molto blasonato, prese in consegna la sua auto sportiva in lega. "Sexy e sicura di sé, avvolta nella sua scocca sottile", fu così che uno dei più importanti ingegneri del reparto collaudi descrisse la prima auto sportiva del dopoguerra uscita dallo stabilimento BMW. Si trattava di un'auto molto insolita e per niente teutonica.

"La BMW 507 non è un'autovettura che farà guadagnare Bayerische Motorenwerk. Il suo scopo principale è quello di rappresentare la tradizione BMW nel campo dei veicoli sportivi di alta qualità."

Dream car 507 – anche nella pubblicità

La BMW 507 era l'incarnazione di uno stile di vita chic di cui la maggior parte dei tedeschi potevano avere un'idea solo dalla fabbrica dei sogni dell'industria cinematografica. La pubblicità contemporanea è eloquente in proposito. Un gentleman in smoking dal biancore abbagliante invita una lady a fare un giro sulla sua vettura scoperta. Lei ha dei lunghi guanti bianchi e indossa un abito elegante, secondo i dettami della moda di quell'estate. La lady si chiede se sia il caso di accettare l'invito, ma l'autovettura e il suo guidatore, vestito in modo impeccabile, sono l'epitome dello stile e del buon gusto. È difficile che riesca a resistere alla tentazione di entrare in questo gioiello di automobile. Una brochure commerciale mostra una coppia simile. Qui il signore accompagna in auto la signora lungo la pista di un aeroporto per portarla direttamente alla passerella.

La brochure commerciale in rosso squillante per la nuova sportiva otto cilindri sottolinea le prestazioni eccezionali dell'auto: 150 bhp con una cilindrata di 3,2 litri. Il motore consente di raggiungere una velocità di punta di 220 chilometri all'ora. Esso eroga 10 bhp in più rispetto alla 503, grazie ad alcuni nuovi dispositivi introdotti dai progettisti. La compressione dell'otto cilindri è stata ulteriormente incrementata a 7.8:1 e sono state installate delle parti adattate speciali.

Successivamente, BMW montò a richiesta una versione ancora più potente; questo motore erogava circa 165 bhp. L'incremento di potenza fu ottenuto aumentando il rapporto di compressione e modificando l'albero a camme, che venne dotato di un rapporto maggiore per il bilanciere. Inoltre i diametri delle valvole furono aumentati di due millimetri, per cui furono portati a 42 millimetri per la valvola di aspirazione e a 38 per quella di scarico. Infine furono installati due carburatori più grandi.

Un motore otto cilindri molto evoluto

Non fu necessario modificare i componenti principali del motore della versione base. I pistoni avevano quattro fasce elastiche e si muovevano entro camicie "umide" prodotte mediante colata centrifuga (in sostanza, erano a bagno nell'acqua di raffreddamento). La pompa dell'olio era azionata da una catena a rulli. Il sistema ingegnoso di montaggio dell'albero oscillante fu un'invenzione geniale dei creativi ingegneri BMW: le viti di ritengo interne per i blocchi cuscinetto erano in acciaio di alta qualità, utilizzato anche nei paraurti, che attraversava la testata per finire nella parte inferiore dell'alloggiamento.

Pertanto esse consentivano di mantenere una distanza uniforme dal carter anche nella fase di riscaldamento del motore, quando i metalli si espandono in misura diversa. Di conseguenza la luce della valvola veniva perfettamente compensata nella transizione caldo-freddo. Nella pubblicità, questo meccanismo veniva reclamizzato come "compensazione automatica della luce della valvola".

Le valvole erano parallele, con un angolo di 12° rispetto all'asse dei cilindri. La testata non era del tipo a flusso trasversale, a differenza di quanto accade nei motori moderni, in cui le valvole in testa a V sono disposte l'una di fronte all'altra.

Questa configurazione aveva il vantaggio di occupare meno spazio (in larghezza), spazio che scarseggiava nel vano motore della 507. Per far sì che la durata della fase fredda fosse la più breve possibile, l'otto cilindri era dotato di un tubo metallico ondulato immerso in una camicia raffreddata ad acqua. L'olio attraversava il tubo, che fungeva da scambiatore di calore. Dopo l'avviamento, l'acqua raggiungeva così la temperatura di regime più velocemente e contribuiva a tenere bassa la temperatura dell'olio mentre il motore erogava la massima potenza.

Troppo complessa: un motore sperimentale con "valvole incrociate"

Ben presto i tecnici incaricati dello sviluppo motori alla BMW tentarono di ottenere maggiore potenza da quest'otto cilindri e svilupparono un prototipo con camera di combustione sferica e le cosiddette "valvole incrociate". Con questa configurazione, le valvole erano disposte l'una di fronte all'altra, in una configurazione a V. Tuttavia non erano disposte trasversalmente, come avviene negli odierni motori, ma in senso longitudinale. Ciò consentiva un ricambio più rapido della miscela con meno attrito, mentre la larghezza del V8 non aumentava tanto da impedirne l'installazione nel vano motore.

Nondimeno la colata di una testata come questa cilindro era estremamente complessa; inoltre i bilancieri erano soggetti a sforzi obliqui, per cui si usuravano prima. Infine, a differenza dell'otto cilindri di base, dal funzionamento estremamente regolare, questo motore sperimentale era eccezionalmente rumoroso. Esso erogava circa 190 bhp con doppio carburatore e fu collaudato, ad esempio, nell'auto sportiva sviluppata da Loof. Tuttavia esso era improponibile per un'autovettura destinata alla produzione di serie, in particolare perché si poteva ottenere una potenza simile anche con un motore V8 con un sistema di valvole tradizionali.

Come nel caso della 503, lo chassis della 507 si basava sullo chassis della 507 berlina. Tuttavia lo chassis del tipo a scatola fu accorciato, per cui il roadster aveva un interasse di 2.480 mm e una lunghezza totale di 4,38 metri. Dunque quest'auto sportiva era significativamente più corta della berlina e del 503 coupé, che aveva una lunghezza totale di 4,75 metri e un interasse di 2.835 millimetri.

Una battuta d'arresto: troppo cara per il mercato USA

Max Hoffman continuava a essere entusiasta dell'auto, ma non del prezzo. Aveva previsto che costasse 12.000 marchi, ma i costi di produzione dell'auto

sportiva in lega di alluminio con il suo motore a otto cilindri erano incompatibili con un prezzo così basso. Quando la 507 fu lanciata, costava esattamente 26.500 marchi, più altri 1.500 marchi per il tetto rigido. Inoltre la concorrenza sui mercati esteri era molto agguerrita.

In base al listino prezzi praticato in Gran Bretagna, la 507 costava 4.201 sterline nel Regno Unito, mentre una Jaguar XK140 costava meno della metà (1.693 sterline) e si poteva acquistare una Aston Martin con prezzi a partire da 3.901 sterline.

Naturalmente, chiunque avesse potuto permettersi di sborsare una cifra simile non si sarebbe lasciato dissuadere da queste differenze. Delle celebrità quali Elvis Presley, Alain Delon, Ursula Andress e Toni Sailer si concessero una BMW 507. Le nobili auto sportive di Monaco trovarono loro posto anche nelle rimesse del principe Ranieri di Monaco (Montecarlo), dell'Aga Khan e dei re di Grecia e Marocco.

La prova: 220,1 km/h sull'autostrada da Monaco di Baviera a Norimberga

Malgrado l'elenco di illustri clienti e l'euforia iniziale, non fu possibile penetrare nel mercato americano. Presto i clienti si disillusero, data la relazione tra prezzo e prestazioni. Nella brochure si metteva in risalto la velocità di punta, molto competitiva, di 220 km/h, ma in una nota a pie' di pagina si specificava che questa prestazione poteva essere ottenuta solo con un coprisedile e un parabrezza da gara. BMW si vide costretta a fornire una prova di questi dati appena tre mesi dopo l'inizio delle consegne delle auto sportive. Alexander von Falkenhausen aveva progettato lo chassis della 507 e aveva esperienza nel campo delle corse automobilistiche. Venne dunque incaricato di fornire la prova. Prese un'auto sportiva con il tetto rigido, le montò una protezione nella parte inferiore e migliorò alcuni dettagli aerodinamici, ad esempio coprendo con nastro adesivo le prese dell'aria di raffreddamento. L'autostrada da Monaco a Ingolstadt fu chiusa al traffico e von Falkenhausen, alla guida della 507, riuscì a far fermare i cronometri su un tempo corrispondente alla velocità di 220,1 km/h.

1957: nuovi modelli per la BMW 507 e la BMW 503

A giugno del 1957, BMW portò avanti una serie di modifiche e migliorie dettagliate, allo scopo di acquisire i potenziali clienti per la 507.

Sino ad allora erano state consegnate 45 autovetture. Il riposizionamento del serbatoio fu la modifica principale. Nella prima serie esso si trovava tra i due sedili anteriori e aveva una capacità di 110 litri, mentre nella seconda serie si trovava sotto il bagagliaio e aveva una capacità di 65 litri.

Anche le vendite della 503 non andavano così bene come era stato auspicato inizialmente. C'era un dato interessante: si vendevano più unità del coupé che dell'auto sportiva, sebbene la 2 + 2 posti fosse più cara. A dicembre del 1957, quando erano già uscite 219 auto dalla linea di produzione, anche l'elegante vettura da turismo fu rielaborata. Chi cercasse di capire le modifiche semplicemente esaminando la scocca potrebbe difficilmente individuare le differenze. La nuova 503 era riconoscibile soltanto dalle diverse finiture

decorative nella parte posteriore. Nella prima versione si estendevano verso l'alto, mentre ora erano diritte. Ma al volante le differenze tra la prima e la seconda serie risultavano subito evidenti. Ora il coupé e la vettura scoperta avevano la leva del cambio sul pavimento anziché montata sul piantone dello sterzo. Questa modifica derivava dal riposizionamento della scatola del cambio. Nella versione originale, la scatola del cambio era collegata al motore da un albero corto e si trovava sotto i sedili anteriori, mentre nei due modelli costruiti dal 1957 in poi essa era flangiata direttamente sul motore. Un'altra modifica riguardava il servomeccanismo per l'azionamento dei finestrini: il meccanismo idraulico era stato sostituito da un motore elettrico. Tuttavia il meccanismo di apertura e chiusura del tetto della 503 continuava a essere di tipo idraulico.

Il guidatore della 507 doveva fare a meno di questi accessori per un maggiore comfort, perché il roadster era e rimaneva un'auto sportiva. Il peso della vettura in assetto di marcia di appena 1.280 kg – con pieno di carburante – ne faceva un'auto veloce anche con soli 150 bhp. Una rivista di settore, nelle sue prove su una 507 standard effettuate nel 1957, registrò una velocità di punta di 200 km/h e la migliore accelerazione da fermo a 100 km/h (dieci secondi esatti).

Un'elevata sicurezza attiva per il campione del mondo: la 507 dalla "indole bonaria"

L'auto sportiva BMW ricevette nel 1957 un elogio importante, quando il pilota John Surtees, famoso in tutto il mondo, la scelse come vettura sportiva. Nel 1956 Surtees aveva vinto il campionato mondiale di motociclismo per MV Agusta e gli fu offerta in premio un'auto sportiva a sua scelta. Il campione del mondo scelse una 507. Grazie all'aumento delle prestazioni del motore, il campione del mondo se ne servì l'auto sportiva per fare il pendolare tra la sua casa in Inghilterra e il suo posto di lavoro in Italia. In un'occasione, guidò più veloce di quanto lo consentisse la strada e dovette utilizzare tutta la sua abilità per evitare di sbandare. In tale occasione ebbe a dire: "Non sono mai stato più riconoscibile all'indole bonaria della 507. Ho dovuto fare un controsterzo a destra e poi sterzare di nuovo nella direzione opposta. In qualche modo sono riuscito a completare la curva."

Questo stile di guida veniva utilizzato vantaggiosamente anche nell'automobilismo sportivo. Il pilota Hans Stuck, "Re delle gare in salita", utilizzò una 507 modificata per questo tipo di competizioni in Europa e fu sempre vittorioso con il roadster a 8 cilindri. Alcuni piloti privati come lo svizzero Robert Jenny e l'austriaco Wolfgang Denzel, importatore generale BMW nel suo paese, portarono anch'essi al successo questa vettura.

Michelotti e Loewy: nessuno riesce a eguagliare la 507

Indubbiamente l'attrazione maggiore era, ed è tuttora, il progetto della 507. Qualcuno provò ad eguagliarla: Giovanni Michelotti ordinò uno chassis per contrastare in qualche modo il nuovo arrivato Goertz, ma presto rinunciò al tentativo. Raymond Loewy, che un tempo era stato il protettore dell'aristocratico creatore della 507, tentò di ristabilire la gerarchia tra maestro

e studente, ma senza successo. A Loewy BMW aveva dato uno chassis, ed egli commissionò all'azienda francese Pichon et Parat la costruzione di una scocca di plastica da lui stesso disegnata, montata sull'incastellatura. Un testimone oculare che ne vide il prototipo al Salone dell'auto di Parigi la definì così: "Si può pensare che qualcuno abbia detto a Raymond Lowey: Mi piacerebbe andare al ballo in maschera con una BMW 507, potresti creare qualcosa di adatto..." E il maestro creò qualcosa che dalle foto del davanti e delle fiancate sembra assomigliare a un ghirigoro scarabocchiato su un block notes durante una conversazione telefonica."

1958: con l'opzione dei freni a disco

Malgrado le vendite fossero su livelli minimi, BMW non rinunciò immediatamente alla 507. Dopo tutto essa, assieme alla 503, era una vetrina pubblicitaria ideale per promuovere l'immagine dell'azienda come costruttrice di prodotti tecnicamente avanzati.

Nel 1958 l'auto sportiva venne proposta con i freni a disco opzionali. All'epoca si trattava di un'innovazione tecnica sostanziale.

Tuttavia sul fronte commerciale le due auto prestigiose non erano in sintonia con la situazione in casa BMW. L'azienda infatti non avrebbe potuto permettersi per molto tempo ancora il lusso di gestire processi di produzione costosi e complessi. Nel 1959 erano stati già prodotti 251 esemplari della 507, oltre a tre chassis per le versioni speciali. Sul mercato USA, che originariamente era quello a cui si puntava, si registravano le vendite più basse, con soli 39 roadster spediti come nuove auto. La maggior parte delle 507 è sopravvissuta e si stima che esistano tuttora 240 roadster. La produzione della 503 ebbe termine nello stesso anno. In totale, uscirono 412 vetture dalla linea di assemblaggio di Monaco di Baviera; di queste 139 avevano il tetto apribile. Sebbene le vendite negli Usa andassero meglio, i mercati principali erano quello tedesco e quello svizzero. Si stima che le 503 ancora esistenti, tra coupé e convertibili, siano circa 250.

I due modelli sono molto ricercati al giorno d'oggi; si tratta di auto estremamente costose per appassionati, ma l'annuncio della fine della produzione nel 1959 non creò particolari sconvolgimenti. Nel rendiconto finanziario fu commentato semplicemente così: "Verso la fine dell'anno in esame, la produzione dei tipi speciali di auto 503 e 507 è stata interrotta per ragioni di razionalizzazione della produzione."

Dati tecnici BMW 507

	Periodo di produzione	1956–1959
	N. di unità	251
	Prezzo	DM 26.500
Motore	Tipo	Otto cilindri a V
	Alesaggio x corsa (mm)	82 x 75
	Cilindrata	3.168
	Potenza	150 CV a 5.000 giri
	Compressione	1:7,8
	Valvole	In testa, albero a camme centrale
	Sistema di carburazione	2 carburatori invertiti doppio corpo Zenith 32 NDIX
Apparato propulsore	Frizione	Monodisco a secco
	Cambio	Quattro rapporti, leva centrale, sincronizzazione su tutte le marce
	Rapporti scatola del cambio	1:3,776/1:2,353/1:1,49/1:1 (cambio sportivo: 1:3,54/1:2,202/1:1,395/1:1)
	Retromarcia	1:5,377 (cambio sportivo: 1:5,03)
	Trasmissione	1:3,7 (di serie) o 1:3,42 o 1:3,9
Impianto elettrico	Generatore	200 W
	Batteria	12 V 56 Ah
	Candele	Bosch W 24 RT 1 o Beru E 240/14 (con autoradio)
Chassis	Scocca/chassis	Incastellatura a scatola di protezione integrale con traverse tubolari
	Sospensione ruote posteriori	Assale Banjo posizionato mediante leve a molla e biella Panhard
	Cerchioni	4,5 E x 16
	Pneumatici	6,00–16
	Freni anteriori	Idraulici con due ceppi avvolgenti con servomeccanismo
	Diametro freni anteriori (mm)	284
	Freni posteriori	Idraulici a tamburo con ceppi avvolgenti con servomeccanismo
	Diametro freni posteriori (mm)	284
Peso e dimensioni	Lungh. x largh. x alt. (mm)	4.380 x 1.650 x 1.260
	Interasse (mm)	2.480
	Carreggiata anteriore (mm)	1.445
	Carreggiata posteriore (mm)	1.425
	Peso a vuoto (kg)	1.220
	Massimo peso totale (kg)	1.500
	Consumo di carb. (l/100 km)	17
	Velocità massima	190–220

Dati tecnici BMW 503 convertibile

	Periodo di produzione	1955–1960
	N. di unità	139
	Prezzo	29.500 DM
Motore	Tipo	Otto cilindri a V
	Alesaggio x corsa (mm)	82 x 75
	Cilindrata	3.168
	Potenza	140 CV a 4.800 giri
	Compressione	1:7,3
	Valvole	In testa, albero a camme centrale
	Sistema di carburazione	2 carburatori invertiti doppio corpo Zenith 32 NDIX
Apparato propulsore	Frizione	Monodisco a secco
	Cambio	Quattro marce, leva sul piantone dello sterzo, sincronizzazione su tutte le marce; da sett. 1957: quattro marce, leva cambio centrale
	Rapporti scatola del cambio	1:3,78/1:2,35/1:1,49/1:1 (cambio sportivo: 1:3,54/ 1:2,202/1:1,395/1:1)
	Retromarcia	1: 5,38 (cambio sportivo: 1:5,03)
	Trasmissione	1: 3,89 o 1: 3,42
Impianto elettrico	Generatore	200 W
	Batteria	12 V 56 Ah
	Candele	Bosch W 225 RT 1 o Beru E 225/14 (con autoradio)
Chassis	Scocca/chassis	Incastellatura a scatola di protezione integrale con traverse tubolari
	Sospensione ruote posteriori	Assale Banjo posizionato mediante leve a molla e forcella
	Cerchioni:	4,5 E x 16
	Pneumatici	6,00-16
	Freni anteriori	A tamburo idraulici
	Diametro freni anteriori (mm)	284
	Freni posteriori	A tamburo idraulici
	Diametro freni posteriori (mm)	284
Peso e dimensioni	Lungh. x largh. x alt. (mm)	4.750 x 1.710 x 1.440
	Interasse (mm)	2.835
	Carreggiata anteriore (mm)	1.400
	Carreggiata posteriore (mm)	1.420
	Peso a vuoto (kg)	1.500
	Massimo peso totale (kg)	1.800
	Consumo di carb. (l/100 km)	16
	Velocità massima	190

Dati tecnici BMW 503 coupé

	Periodo di produzione	1956-1960
	N. di unità	273
	Prezzo	29.500 DM
Motore	Tipo	Otto cilindri a V
	Alesaggio x corsa (mm)	82 x 75
	Cilindrata	3168
	Potenza	140 CV a 4.800 giri
	Compressione	1:7,3
	Valvole	In testa, albero a camme centrale
	Sistema di carburazione	2 carburatori invertiti doppio corpo Zenith 32 NDIX
Apparato propulsore	Frizione	Monodisco a secco
	Cambio	Quattro marce, leva sul piantone dello sterzo, sincronizzazione su tutte le marce; da sett. 1957: quattro marce, leva cambio centrale
	Rapporti scatola del cambio	1:3,78/1:2,35/1:1,49/1:1 (cambio sportivo: 1:3,54/1:2,202/1:1,395/1:1)
	Retromarcia	1:5,38 (cambio sportivo: 1:5,03)
	Trasmissione	1:3,89 o 1:3,42:
Impianto elettrico	Generatore	200 W
	Batteria	12 V 56 Ah
	Candele	Bosch W 225 RT 1 o Beru E 225/14 (con autoradio)
Chassis	Scocca/chassis	Incastellatura a scatola di protezione integrale con traverse tubolari
	Sospensione ruote posteriori	Assale Banjo posizionato mediante leve a molla e forcella
	Cerchioni:	4,5 E x 16
	Pneumatici	6,00-16
	Freni anteriori	Idraulici a tamburo con due ceppi avvolgenti con servomeccanismo
	Diametro freni anteriori (mm)	284
	Freni posteriori	Idraulici a tamburo con ceppi avvolgenti con servomeccanismo
	Diametro freni posteriori (mm)	284
Peso e dimensioni	Lungh. x largh. x alt. (mm)	4.750 x 1.710 x 1.400
	Interasse (mm)	2.835
	Carreggiata anteriore (mm)	1.400
	Carreggiata posteriore (mm)	1.420
	Peso a vuoto (kg)	1.475
	Massimo peso totale (kg)	1.800
	Consumo di carburante (l/100 km)	16
	Velocità massima	190

2.50 anni della BMW Isetta. La "bubble car" celebra il suo cinquantesimo compleanno (versione breve)



La vita non era certo monotona nel 1955. Era l'anno di "Lolita", il libro provocatorio di Vladimir Nabokov sul conflitto tra le generazioni, l'anno della tragica morte di James Dean e del ritorno in patria atteso da tempo dei 9626 prigionieri di guerra tedeschi ancora detenuti in Unione Sovietica. In Germania si stava recuperando un senso quasi dimenticato di normalità e le privazioni economiche patite dalla popolazione avevano cominciato ad attenuarsi. Con l'avvento di una certa disponibilità economica nasceva la domanda di stili di vita più confortevoli e la gente sognava di guidare sulle strade della nuova Repubblica federale, o addirittura di andare in vacanza, in un veicolo a prova di intemperie.

Quell'anno riservò un entusiasmo tutto speciale ai 12.911 fortunati automobilisti, proprietari della prima BMW destinata a una clientela attenta al risparmio. L'Isetta era un "motocoupé" a forma d'uovo, con due posti e mezzo, con un brillante motore posteriore da 12 CV. La sua unica portiera si apriva davanti al guidatore e al passeggero e la distanza tra le ruote posteriori non era nemmeno la metà di quella tra le ruote anteriori. Nessuna BMW prima di allora o in seguito ebbe a vantare caratteristiche così originali. Come se non bastasse il meccanismo poco ortodosso di apertura dal davanti, il portellone era un tutt'uno con il volante e il pannello portastrumenti. Si cambiava marcia con una piccola leva montata sul pavimento, a sinistra del guidatore, che ricordava il sistema utilizzato sulle auto da corsa di formula del tempo.

44 marchi di tassa – "meno della tassa municipale per un bassotto"

Dunque l'Isetta era arrivata. BMW colse nel bersaglio quando descrisse il suo nuovo modello come "soluzione di guida ideale per chi cerca una vettura agile e scattante con costi di esercizio minimi, facile da parcheggiare in strada o nel box auto". Oltre alle sue qualità tecniche, l'Isetta offriva anche dei vantaggi economici. Il prezzo di soli 2.550 marchi era un'ottima notizia per gli operai tedeschi, che guadagnavano in media appena 90 marchi alla settimana. L'assicurazione per i terzi obbligatoria costava 95 marchi, mentre la tassa di circolazione era di appena 44 marchi – "meno della tassa municipale per un bassotto", come sottolineava la pubblicità martellante.

La "bubble car" BMW faceva parte del panorama degli anni Sessanta, contribuendo ad aumentare la crescita del traffico dei vacanzieri. La velocità massima di 85 km/h era meglio apprezzata durante un viaggio in Italia (il luogo natio dell'Isetta) con relativa traversata delle Alpi. Fu durante una visita al Salone dell'auto di Ginevra del 1954 che un concessionario BMW scoprì quello che era una specie di diamante grezzo. La Casa automobilistica di Monaco acquistò la licenza dell'Isetta dalla ditta italiana Iso, installò nella

"smooch-ball" un nuovo gruppo motore derivato da una moto monocilindrica BMW e ne rifece le finiture originarie italiane, prima di lanciare la sua nuova auto sul mercato, circa un anno dopo.

Un dono dal Re? Elvis e l'Isetta

Ma non fu solo la Germania a subire il fascino dell' "uovo rotolante". L'Isetta BMW veniva anche consegnata a clienti di paesi lontani e faceva il suo viaggio oltre oceano "con una protezione da attacchi di funghi e termiti". Elvis fu fotografato con una delle auto inviate negli USA. Il Re preferiva immergersi nell'atmosfera più consona alla sua regalità di un'auto sportiva BMW 507 ma, secondo la leggenda, acquistò l'Isetta per farne dono al suo manager. Tutti volevano farsi vedere con l'affascinante nuovo motocoupé: celebrità e VIP si mettevano in fila per farsi fotografare con la più piccola autovettura della famiglia BMW. E l'industria cinematografica tedesca del dopoguerra avrebbe avuto una stella in meno senza la sua natura appariscente.

Le vendite continuarono a essere sostenute dopo il sorprendente successo del 1955, malgrado le profezie catastrofiche provenienti da alcune parti, e nel 1956 BMW aggiunse alla sua gamma dei nuovi modelli. La Isetta 250 cc originale fu affiancata da un modello più potente, da 300 cc e 13 CV, ed entrambi i modelli furono offerti nella versione export di classe superiore, con finestrini laterali basculanti e uno chassis perfezionato. Inoltre BMW creò una gamma di optional, quali il volante a destra anziché a sinistra, il tetto morbido e un pianale rimuovibile che consentiva di caricare fino a 200 kg e completo di una sospensione irrobustita.

La fine di un'era: l'ultima Isetta esce dalla linea di produzione nel 1962

In Germania solo la Glas Goggomobil contese all'Isetta il primato di auto di maggior successo in questa categoria. Nel 1957 – l'anno che segnò il culmine del successo del Motocoupé – BMW vendette quasi 40.000 Isetta, prima che la domanda di modelli un po' più grandi a quattro posti e le caratteristiche di "vere" auto distogliesse l'attenzione del pubblico dalle microvetture. BMW rispose a questa evoluzione del mercato con l'introduzione della 600, una versione più lunga dell'Isetta con un motore posteriore due cilindri boxer. Tuttavia la quattro posti dalla forma di tinozza durò solo fino al 1959, quando fu sostituita dalla BMW 700, decisamente più avanzata, la cui scocca piatta fu per la prima volta sostenuta da una struttura autoportante.

L'Isetta, nel frattempo, rimaneva in produzione e continuava a godere di grande popolarità, specie fuori della Germania. L'ultima delle sue 161.728 unità costruite uscì dalla linea di assemblaggio nel 1962.

3. 50 anni della BMW Isetta (versione completa)



La presentazione, avvenuta il 5 marzo 1955, fu appropriata alla manifestazione. Senza eccessiva pompa e ceremonie, ma pieni di orgoglio contenuto, i massimi dirigenti della BMW presentarono il loro più recente prodotto alla stampa. A Rottach-Egern, nell'opulento Hotel Bachmair, sulle rive del lago Tegernsee, ai giornalisti fu mostrata una due posti che non somigliava a nessuna altra auto sportiva. La configurazione della nuova BMW era qualcosa di completamente diverso. Fritz Fiedler, allora responsabile dello Sviluppo veicoli di BMW, riassunse così queste caratteristiche nel suo discorso di apertura: "Con l'Isetta Motocoupé BMW, offriamo al pubblico un tipo economico di autovettura e proponiamo una concezione del tutto nuova in Germania." Infatti non si è mai visto un autoveicolo simile sulle strade tedesche: un'auto minuscola, dalla forma quasi sferica, con finestrini su tutti i lati, e un unico portellone sul davanti.

Bisogna ammettere che la più recente creazione BMW non colse di sorpresa: la Casa automobilistica bavarese aveva già annunciato il suo nuovo modello nell'autunno del 1954 e sei mesi prima ai giornalisti era stata data la possibilità di vedere l'Isetta per la prima volta nello stabilimento di Milbertshofen. All'inizio degli anni Cinquanta, la Bayerische Motoren Werke scontava ancora le conseguenze della seconda guerra mondiale. È pur vero che nel 1948 la produzione di moto era ricominciata con molto successo. Fino al 1954 le vendite delle moto monocilindriche e delle bicilindriche con trasmissione ad albero continuaron ad aumentare. Nondimeno fu presto evidente agli strateghi di mercato che la due ruote era solo la prima tappa della marcia verso la motorizzazione di massa e che il desiderio di un veicolo protetto dalle intemperie era al primo posto nelle aspettative dei clienti. Con la grande berlina 501, che montava un motore 6 cilindri di anteguerra, BMW stava certo offrendo un'auto veloce e di lusso, che tuttavia era troppo cara per gran parte della popolazione. L'azienda non aveva alternative da offrire, perché la ripresa della produzione di auto nel dopoguerra era stata resa estremamente difficile dalla perdita dello stabilimento di Eisenach. Occorreva creare nuove strutture di produzione e acquisire del personale qualificato. Fu solo al Salone dell'auto di Francoforte del 1951 che la BMW 501 fu lanciata come prima auto del dopoguerra dell'azienda di Monaco. La berlina prestigiosa e stravagante era stata anche migliorata montando il primo motore 8 cilindri in lega leggera del mondo, in tempo per il Salone dell'auto di Ginevra del 1954. Tuttavia BMW non era ancora in grado di produrla con i volumi elevati che ne avrebbero garantito la redditività.

Salone dell'auto di Torino del 1954: BMW incontra Iso

All'inizio del 1954, poco dopo che il consiglio di amministrazione BMW aveva orgogliosamente presentato il nuovo V8 sulle sponde del lago di Ginevra, il principale rappresentante BMW in Svizzera, C.A. Drenowatz, stava visitando il Salone di Ginevra quando scoprì una "moto completamente carenata" chiamata Isetta e prodotta dall'azienda italiana Isomoto. Immediatamente ne informò il responsabile delle vendite, Hanns Grewenig. Poiché i massimi dirigenti BMW da tempo pensavano al lancio di una vettura popolare con un rapporto costo/prestazioni ottimale, essi spedirono Eberhard Wolff, responsabile del reparto collaudi, al Salone dell'auto di Torino, in svolgimento alla fine di aprile e in cui Iso esponeva la sua Isetta al pubblico. Occorreva considerare due fattori importanti: era essenziale che a) l'Isetta potesse entrare in produzione in tempi brevi e b) i costi di produzione fossero contenuti.

La prima cosa che colpiva nell'Isetta era la sua forma insolita. Eppure "l'uovo su quattro ruote", come il piccolo veicolo fu descritto fin dall'inizio, era notevole non solo per il suo insolito profilo, ma anche per le sue caratteristiche tecniche originali. Per esempio, l'intera parte anteriore si apriva verso l'esterno. Nemmeno le berline di lusso offrivano un sistema di accesso al veicolo così agevole. Il volante e il cruscotto erano fissati a questo portello, che si estendeva per tutta la larghezza dell'auto. Un giunto universale, che divideva il piantone dello sterzo a qualche centimetro di sopra del pavimento, consentiva di muoverlo in avanti. Pertanto il guidatore e i passeggeri dovevano semplicemente scavalcare i pedali fissi e sistemarsi sul sedile unico a due posti senza fare acrobazie di sorta. Dietro il sedile c'era spazio a volontà per la ruota di scorta e, se necessario, per i bagagli. Dietro agli occupanti, pulsava il cuore del microveicolo di origine italiana: un motore due tempi bicilindrico, con 236 cc di cilindrata e in grado di erogare 9,5 CV.

BMW acquista il nome e le attrezzature per costruire la microvettura

Wolff si rese conto che la microvettura, semplice e facile da produrre, poteva corrispondere esattamente a quello che BMW stava cercando. Addirittura prima della fine della mostra, si mise in contatto con il responsabile della Iso, Renzo Rivolta. Il dirigente italiano, da parte sua, era già estremamente interessato a concludere accordi di licenza; inoltre un partner con un nome famoso come quello di BMW gli sembrava mandato da Dio. La sua offerta era allettante: BMW poteva rilevare sia il nome che le principali attrezzature per produrre la scocca. Il consiglio di amministrazione BMW non perse tempo e l'allora direttore tecnico, Kurt Donath, e il responsabile degli sviluppi Fritz Fiedler, si recarono a Milano per concludere i negoziati con Iso.

L'Isetta: "È di proposito una vettura che non pretende di essere una berlina."

Quasi esattamente un anno dopo venne lanciata la BMW Isetta. Molti dettagli visivi e tecnici del veicolo italiano originario erano stati modificati e migliorati da BMW. A colpo d'occhio si vedeva che la scocca era stata modificata: i fari anteriori non erano più staccati ma montati nella parte superiore del portellone frontale, mentre il motore aveva un nuovo cofano. In pratica, Fritz Fiedler non

ebbe difficoltà a giustificare ai giornalisti convenuti la decisione coraggiosa presa da BMW a favore dell'Isetta. Per ridurre al minimo i prezzi, disse Fiedler, molte Case automobilistiche avevano precedentemente cercato di risparmiare sui costi in due modi: "Alcuni di essi cercano di raggiungere questo obiettivo mediante una riduzione minuziosa di tutte le dimensioni, in base alla considerazione semplicistica, fatta da molti, che "anche 500 g in più di auto costano tanto". L'altro metodo per ridurre i prezzi era quello di progettare un'auto ridotta ai minimi termini. In casi estremi l'auto può essere ridotta a una struttura tubolare, a cui sono collegate delle ruote comandate mediante barre." Questo tipo di sistema di sterzatura – alcuni lo chiamano "joystick" – era presente, ad esempio, nello "scooter cabinato" Messerschmitt. "Tra questi due estremi", proseguì Fiedler, "si colloca ora la BMW Isetta. Abbiamo voluto di proposito che non fosse una berlina, ma qualcosa di più di un mezzo di spostamento spartano. Essa fornisce ai suoi occupanti una protezione completa contro le intemperie; vi si può entrare con maggiore facilità di quanto accade su molte auto grandi, e la si può guidare con tale sicurezza che persino un guidatore inesperto non mette sé stesso né il passeggero in pericolo."

I cinque assi nella manica dell'Isetta

Fiedler riassunse i vantaggi dell'Isetta in cinque punti essenziali:

1. "Il costo della scocca è decisamente influenzato dal numero di portiere. È possibile accedere all'interno del veicolo con una sola portiera. La portiera non è incernierata nell'involucro esterno della scocca ma sta balzanzosa sul davanti, per cui è stata resa a prova di incidente."
2. "Tre ruote possono essere più economiche, ma quattro sono molto meglio. La trazione su un'unica ruota posteriore motrice sottopone la ruota a un'eccessiva sollecitazione; ecco perché abbiamo optato per due ruote motrici posteriori. L'interasse ridotto ci permette di risparmiare evitando di montare un differenziale e significa anche che un freno è sufficiente."
3. "È stato possibile installare il motore di fronte al retroreno; tale soluzione consente di ottenere una distribuzione ideale dei pesi."
4. "Grazie a un doppio albero cardanico trasversale, la sospensione dell'assale e del motore è indipendente."
5. "Per la forma ad uovo della scocca ci siamo ispirati alla natura. Essa, a parità di spazio interno, corrisponde alla minima spesa per i materiali."

Questo "pentalog" conteneva numerose regole fondamentali BMW, che la Casa di Monaco continua ad applicare al giorno d'oggi: sicurezza passiva e attiva, distribuzione ottimale del peso dell'assale, guida confortevole. Inoltre c'era qualcosa d'altro nel nuovo "motocoupé": un motore BMW. Il due tempi originario, rumoroso e poco potente, era già stato proposto da Renzo Rivolta al tempo dei negoziati tra costui e il consiglio di amministrazione BMW. La scocca doveva essere necessariamente acquistata, ma perlomeno BMW poteva utilizzare il suo gruppo motore; e a Monaco c'era un propulsore

collaudato, affidabile e adattissimo, il motore monocilindrico della moto BMW R25/3.

Un motore collaudato e affidabile per il nuovo motocoupé: il monocilindrico 250

Questo veicolo diveniva sotto molti aspetti un punto di riferimento nella sua categoria: con una cilindrata di 245 cc il motore monocilindrico erogava 12 CV a 5.800 giri/min. La sua struttura era solida e al tempo stesso semplice. Il carter e il cilindro erano in ghisa, mentre la testata del cilindro era in alluminio. Tuttavia la testata era ruotata di 180 gradi rispetto al motore della motocicletta. Anche l'albero a gomiti a doppio cuscinetto era differente nel motopropulsore dell'Isetta, essendo più largo e avendo dei cuscinetti rinforzati. Uno dei motivi di questa scelta era la presenza della pesante unità Dynastart, contenente la dinamo e l'avviatore automatico. L'albero a camme situato lateralmente era azionato da una catena a rulli, e trasmetteva i suoi impulsi di controllo tramite aste di comando alla testata, dove le valvole a V in testa erano azionate da bilancieri. La miscela veniva prodotta mediante un carburatore Bing scorrevole.

Oltre a ulteriori modifiche di dettaglio, gli ingegneri BMW avevano ingrandito la coppa installata nella vettura e raffreddato il motore mediante una ventola radiale.

Una guida economica: velocità di punta di 85 km/h e consumo di circa 3,8 l/100 km

Citiamo da un comunicato stampa rilasciato al momento del lancio: il motore "fornisce alla BMW Isetta un'eccellente accelerazione, grazie anche ai rapporti opportunamente dosati del cambio a quattro marce, dotato anche di una leva con innesto a denti e della retromarcia. È possibile superare agevolmente pendenze fino al 32%. Il consumo di carburante è di appena 3,8 l/100 km (circa 80 miglia per gallone). La velocità massima di 85 km/h può essere mantenuta senza patemi d'animo grazie alla presenza dei freni idraulici su tutte e quattro le ruote". Con questo sistema di frenatura, l'Isetta divenne un punto di riferimento nella categoria "bubble car", poiché i concorrenti montavano ancora i freni a cavo sulle vetture di serie. Incidentalmente, il sistema di frenatura era il seguente: ciascuna delle ruote anteriori e posteriori aveva un freno a tamburo. In realtà si ammetteva che solo il tamburo posteriore sinistro era collegato al circuito idraulico del freno di servizio. Il tamburo di destra era collegato mediante un cavo alla leva del freno a mano, installata verticalmente vicino al piede del guidatore. Va detto che a metà degli anni Cinquanta non tutte le auto avevano un cambio a quattro marce. Con una coppia di appena 14,2 Newton metri a 4.500 giri, questi quattro rapporti erano assolutamente necessari, anche se a serbatoio pieno l'Isetta pesava solo 360 kg.

Un'ottima tenuta di strada malgrado la larghezza ridotta del retroreno

Inizialmente l'interesse fu considerato con molta circospezione. Le due ruote anteriori erano montate ai due angoli a una distanza di 120 cm, mentre le due posteriori erano rientranti, con una carreggiata di appena 52 cm, che faceva

sembrare il "gomitolo di lana", come talora veniva chiamata la microvettura, un veicolo a tre ruote.

L'apparato propulsore, dalla scatola del cambio a quattro velocità a queste due ruote, era piuttosto insolito: all'uscita della scatola del cambio era fissato il cosiddetto disco Hardy, un giunto cardanico di gomma. Sull'altro lato c'era un albero cardanico, e infine un secondo disco Hardy, che a sua volta si trovava all'entrata di una catena inscatolata. Una doppia catena scorrevole in un bagno di olio portava finalmente a un albero rigido, alle cui estremità c'erano le due ruote posteriori. Grazie a questo elaborato sistema di trasmissione, il gruppo motore-scatola del cambio era privo di tensioni e ben insonorizzato nel suo biellismo con il retrotreno. Ciò assicurava una guida sorprendentemente confortevole e un'eccellente tenuta di strada.

Tuttavia a questo punto nessun giornalista, per non dire nessun cliente, aveva ancora guidato l'Isetta. Il responsabile degli sviluppi Fritz Fiedler previde lo scetticismo e giocò d'anticipo: "Ci saranno probabilmente delle discussioni vivaci tra gli esperti e i profani a proposito del retrotreno rigido e non compensato, con una carreggiata inferiore a quella dell'avantreno. Ma questa non è assolutamente una novità. Si dice che questi veicoli forniscano prestazioni particolarmente buone in salita su strade piene di curve e con manto stradale in cattive condizioni. Nelle nostre prove di guida abbiamo riscontrato l'esattezza di questa affermazione. Chi non abbia mai provato a guidare questo veicolo sarà scettico sul fatto che esso fornisce ottime prestazioni e una guida sicura."

Un "succès d'estime" alla Mille Miglia

Fiedler riuscì a dimostrarlo anche nella pratica. Nel 1954 l'Isetta aveva preso parte alla Mille Miglia con risultati lusinghieri: su una distanza di mille miglia i piloti avevano tenuto una velocità media superiore ai 70 km/h (43 miglia/h). Tenuto conto della massima velocità della vettura, che era superiore di appena 15 km/h, si trattava di un risultato incredibile. Non c'è alcun dubbio che a ciò abbia contribuito il fatto che gli elementi di fissaggio delle ruote anteriori e la sospensione si muovevano assieme con il volante, per cui la geometria di sterzatura rimaneva inalterata anche quando l'auto si inclinava orizzontale e poi recuperava l'assetto originario – la tenuta di strada dell'Isetta era esemplare.

La causa di ciò era da ricercarsi nelle caratteristiche generali di progetto della vettura, costituita da una scocca tutto in acciaio che poggiava su un'incastellatura di acciaio tubolare trapezoidale. Le ruote anteriori erano montate singolarmente su manovelle longitudinali il cui movimento era controllato mediante molle a spirale e ammortizzatori ad attrito. Il retrotreno era fissato alla scocca mediante due balestre quarto ellittiche e due ammortizzatori telescopici.

Parcheggio perpendicolare al marciapiede

Senza dubbio era in città che la bubble car, lunga 2,28 metri e larga 1,38, dava il meglio di sé. Fritz Fiedler diede ai giornalisti un consiglio perfetto sul modo di parcheggiare: "Si entra nell'area di parcheggio perpendicolarmente al

cordone del marciapiede, si parcheggia e si esce dal davanti, poggiando i piedi direttamente sul marciapiede. Dopo quasi 25 anni, BMW potrebbe rispolverare il suo vecchio slogan: Più grande all'interno che all'esterno." Grazie alla lunghezza di esattamente 2 metri, 28 centimetri e 5 millimetri, anche il vigile urbano chiudeva un occhio su questo insolito stile di parcheggio.

Tanto spazio per i gomiti all'interno

Effettivamente l'Isetta era unica per lo spazio che metteva a disposizione. Citiamo di nuovo dal comunicato stampa annunciante il lancio del motocoupé: "I grandi finestrini infrangibili in plexiglas assicurano una visuale completa in tutte le direzioni. Le maniglie permettono di spalancare il tetto apribile e i due deflettori che permettono di ventilare l'abitacolo senza fastidiosi spifferi. Sul sedile unico possono sedere comodamente due adulti e un bambino, avendo a disposizione una larghezza di 1,18 metri e la possibilità di regolarne la posizione in avanti o all'indietro. Lo spazio tra il sedile e il portellone anteriore è di 70 cm, per cui gli occupanti hanno un ampio spazio a disposizione per le gambe e i piedi. Viene evitato qualsiasi impedimento ai movimenti del guidatore, anche per il fatto che la leva del cambio è situata sulla sinistra per risparmiare spazio e gli altri comandi manuali sono raggruppati razionalmente sul piantone dello sterzo." Il piantone dello sterzo era tra le gambe del guidatore; a sinistra c'era il pedale della frizione e a destra il freno e l'acceleratore. "Grazie ai deflettori girevoli, al tetto apribile e al gruppo ventola-riscaldatore dell'abitacolo, in ogni condizione climatica e in ogni stagione è possibile coprire lunghe distanze in un ambiente confortevole." Alcune persone presero questa affermazione alla lettera: si riporta che due coniugi abbiano guidato un'Isetta dalla Sicilia alla Svezia, completando il percorso in 62 ore.

Sicura e premurosa: il portellone con serratura con giunto a snodo

La caratteristica saliente dell'Isetta, che le avvalse il soprannome "Christmas car" ("Open wide the door ..."), non aveva esclusivamente lo scopo di facilitare l'accesso ai passeggeri, ma anche quello di ridurre l'inquinamento acustico. Il responsabile degli sviluppi, Fritz Fiedler, lo spiegava in questi termini: "Abbiamo persino progettato appositamente una serratura speciale per il portellone. Non è più necessario sbattere rumorosamente la porta (il terrore notturno di chiunque viva vicino a un locale pubblico), perché il portellone si chiude silenziosamente e in modo sicuro grazie alla serratura con giunto a snodo, che si chiude quando viene superato il punto morto. Contemporaneamente ciò impedisce che il portellone, qualora non venga chiuso correttamente, si apra durante una frenata."

In quel giorno, il 5 marzo 1955, furono messe a disposizione dei giornalisti due Isetta, affinché potessero verificare la veridicità delle affermazioni di Fiedler. Ciò avvenne puntualmente, e ne furono entusiasti. Essi esternarono apprezzamenti lusinghieri per la "riuscita sintesi tra moto/scooter e vettura a quattro posti" e tributarono ampie lodi alla concezione originale del motocoupé. L'Isetta era chiaramente diversa dalle concorrenti. Nella sola Germania, più di 20 Case automobilistiche offrivano un'enorme varietà di

bubble car e di microvettura per tutti i gusti e quasi per ogni portafoglio. A quel tempo, la necessità si coniugava con la creatività, producendo risultati stravaganti. In alcune vetture gli occupanti sedevano l'uno dietro l'altro, come su un tandem, e in altri addirittura schiena contro schiena.

Il rapporto prezzo/ benefici: sei mesi di lavoro per acquistare un'Isetta

L'Isetta era un successo. BMW aveva avuto ragione a dire che essa costituiva la "soluzione ideale del problema della mobilità per chiunque avesse bisogno di un veicolo agile e facilmente manovrabile, con costi di esercizio ridotti e facile da parcheggiare o tenere nel box auto. Era ideale per operai e impiegati che si recavano al lavoro, medici, venditori, operatori di commercio qualificati, rappresentanti che viaggiavano per conto di grandi aziende, liberi professionisti e, non meno importanti, le mogli quando il marito si prendeva "l'auto grande". A parte le sue qualità tecniche, il Motocoupé aveva come punto a favore il prezzo di listino veramente basso chiesto da BMW: appena 2.550 marchi.

Si trattava di un buon rapporto fra prezzo e prestazioni, ma non si può dire che fosse economica. A quei tempi un operaio tedesco guadagnava mediamente 90 marchi alla settimana, per cui avrebbe dovuto lavorare ben sei mesi per comprarsi un'Isetta. L'assicurazione obbligatoria RC costava 95 marchi e occorreva pagare una tassa di circolazione annua di 44 marchi per la "smooch-ball", vale a dire "meno della tassa municipale sui bassotti", secondo la formula rassicurante della pubblicità.

1955: la domanda supera l'offerta

BMW si era data un obiettivo di produzione per l'anno 1955 di 11.200 Isetta; in realtà la cifra fu poi notevolmente aumentata, ma ciononostante non riuscì a soddisfare la domanda di mercato. Nel rendiconto finanziario, il consiglio di amministrazione annunciò orgogliosamente: "Nell'anno 1955 l'industria automobilistica della Germania Ovest è riuscita ad aumentare la produzione di un terzo. Abbiamo contribuito pienamente a questa espansione. Le vendite totali del nostro stabilimento di Monaco-Milbertshofen sono aumentate del 46%, raggiungendo la cifra di 138 milioni di marchi. La flessione delle vendite nel settore delle moto, che avevamo già indicato negli anni precedenti, è stata interrotta dalla tempestiva introduzione sul mercato della BMW Isetta Motocoupé, sebbene i costi del lancio vengano caricati nell'anno finanziario appena conclusosi. Con l'aumento dei volumi di produzione dell'Isetta è stato raggiunto il punto di pareggio già all'inizio del 1956, per cui l'Isetta contribuisce già alla redditività della fabbrica. Lo straordinario favore con cui la BMW Isetta è stata accolta dal mercato ha portato a un rapido aumento della produzione. Complessivamente, dall'inizio della produzione ad aprile, che ha poi raggiunto un volume di 2.000 unità al mese, entro la fine del 1955 sono state costruite e vendute non meno di 12.911 veicoli." BMW produceva il massimo numero di Motocoupé fisicamente possibile, talora nelle condizioni più sfavorevoli. Ad esempio gli operai assemblavano le bubble car sulla linea di produzione mentre qualche metro più in là i muratori stavano ancora riparando le officine danneggiate dai bombardamenti. Anche in queste condizioni, di

soltanto gli acquirenti dovevano aspettare un mese prima di entrare in possesso dell'Isetta da essi ordinata.

L'auto più elegante per meno di quattromila marchi: l'Isetta

Presto risultò evidente che la stragrande maggioranza di orgogliosi proprietari del Motocoupé erano soddisfatti della loro scelta: "E se qualcuno ha denunciato un problema anche minimo di cui lamentarsi, sinora è stato travolto da una valanga di lettere di utenti soddisfatti", riferirono i giornalisti in una rivista di settore dell'epoca, "Rollermobil und Kleinwagen". Il profilo eccentrico di questa vettura di origine italiana veniva persino considerato chic, tanto che nell'estate del 1955, al motor rally di Bad Harzburg, l'Isetta vinse il concorso di bellezza per la categoria delle vetture di prezzo inferiore a quattromila marchi.

Tuttavia verso la metà del 1956 sembrò che l'aumento vertiginoso delle vendite fosse seguito da una flessione altrettanto marcata. La colpa di ciò era dovuta a due voci di mercato. Secondo la prima, i concorrenti di BMW stavano progettando delle nuove microvetture, più grandi ma altrettanto convenienti dal punto di vista economico. Ciò disorientava i potenziali acquirenti dell'Isetta: BMW aveva aumentato il prezzo del Motocoupé a 2.750 marchi e il mercato aveva reagito chiudendo i lacci della borsa. La seconda voce era altrettanto nociva: si diceva che BMW avesse intenzione di cessare la produzione. A giugno l'azienda uscì allo scoperto smentendo questa voce sugli organi di stampa: "Di recente è stata diffusa la voce secondo cui la produzione della BMW Isetta terminerebbe a causa della scadenza della licenza e del lancio di una nuova auto più grande. È esattamente il contrario. Sono in corso i lavori di notevole ampliamento dello stabilimento di Monaco di assemblaggio della BMW Isetta, per aumentare ulteriormente il ritmo di produzione, che attualmente è di duecento veicoli al giorno."

Prestazioni più potenti: l'Isetta con un motore da 300 cc

Il pubblico accettò questa dichiarazione, le auto della concorrenza non vennero mai fuori e le vendite ripresero ad aumentare. Contemporaneamente, nel 1956, iniziarono i lavori per ampliare la gamma: gli ingegneri BMW potenziarono il motore monocilindrico portando l'alesaggio a 72 mm e la corsa a 73 mm, per cui ora la cilindrata era esattamente di 298 cc, e contemporaneamente portarono il rapporto di compressione da 6,8 a 7,0:1. Il nuovo motore erogava ora 13 CV a 5.200 giri, mentre la coppia saliva a 18,4 Newton metri a 4.600 giri. È vero che la velocità di punta rimaneva di 85 km/h, tuttavia c'era un netto aumento di elasticità del motore, percepibile soprattutto in salita.

Oltre al desiderio di ottenere prestazioni più spinte, questa scelta fu determinata da fattori del tutto esterni. In primo luogo, era ancora possibile guidare la 250 cc Isetta con la vecchia patente Classe IV. Numerose Isetta erano tenute con grande cura e amore dai loro proprietari per anni o addirittura decenni, proprio perché essi non avevano un'altra patente. D'altro canto, dal 1956 in poi, i neopatentati dovevano superare l'esame per la Classe III se volevano guidare un'auto. Si continuava a rilasciare la patente Classe IV,

ma essa ora era valida solo per i motorini. Una seconda ragione simile che indusse a montare un motore più grande fu il regime fiscale prevalente. Il motore da 250 cc non era pienamente avvantaggiato dagli scaglioni fiscali, che ora prevedevano un aumento della tassazione a partire da 300 cc.

1956: la versione export con migliori finiture e perfezionamenti tecnologici

Nell'autunno del 1956, BMW decise di introdurre sul mercato le versioni export per entrambi i modelli. Esternamente, esse differivano dai modelli standard per il fatto di avere un paraurti largo quanto la vettura, dei grandi finestrini laterali scorrevoli, un tetto non rigido ripiegabile e guide di scorrimento dell'acqua piovana cromate. Ma le modifiche erano più sostanziali all'interno. Per migliorare la tenuta di strada, il forcellone dell'avantreno era stato allungato, le molle erano state ingrandite e gli ammortizzatori ad attrito erano stati sostituiti da moderni ammortizzatori telescopici. Assieme a queste modifiche era stata riprogettata anche la sospensione del retrotreno, che ora era più morbida. Sia il modello precedente (che ora si chiamava Isetta Standard 57) che la nuova Isetta Export 57 erano disponibili sia con il motore da 250 cc che con quello da 300 cc. Assieme al lancio del modello nuovo fu ridotto il prezzo del modello base a 2.490 marchi, mentre la versione export costava 2.750 marchi.

In effetti, l'etichetta "Export" era pienamente giustificata: già nel 1955, il successo clamoroso dell'Isetta in Germania era stato seguito da un crescente interesse per la piccola bubble car non solo nell'Europa continentale ma anche oltremare. BMW non aveva certo intenzione di lasciarsi scappare questa opportunità commerciale. Tra le altre, vennero sviluppate delle versioni export con la designazione "modello oltremare" e "modello USA". La prima era contraddistinta essenzialmente da una maggiore ventilazione dell'abitacolo e del gruppo motore, nonché da una serie di modifiche definite "adattamenti per il clima tropicale riguardanti l'intera scocca, lo chassis e i componenti del motore" (in pratica si trattava della "protezione da attacchi di funghi e termiti"). Su richiesta, BMW offriva ai clienti d'oltremare diverse opzioni speciali: volante a destra anziché a sinistra, un cofano tipo cabriolet e un pianale rimovibile per un carico di 200 chilogrammi, oltre a una sospensione rinforzata. Questi optional erano così allettanti che furono immediatamente offerti anche ai clienti tedeschi.

Bubble car anziché auto per farsi ammirare dai passanti: 12.787 Isetta per il mercato USA

BMW creò inoltre una speciale versione dell'Isetta per i potenziali clienti statunitensi, apportando modifiche soprattutto allo scopo di soddisfare i requisiti legali vigenti in tale paese. Pertanto la versione americana fu dotata di luci di parcheggio e di posizione, di un diverso tipo di fari anteriori, lampeggiatori più potenti e gruppi ottici posteriori più grandi. C'erano inoltre finestrini laterali pieghevoli e una ventilazione modificata. Su richiesta, gli acquirenti statunitensi potevano anche ordinare un tetto tipo cabriolet e due tergilampi anziché uno solo. A settembre, le prime Isetta erano in mare aperto dirette verso la terra delle limousine dai consumi mostruosi, e alla fine

dell'anno erano già state spedite circa 1.200 unità. Durante l'intera vita di produzione negli Stati Uniti furono vendute 12.787 Isetta.

Anche nel 1957, ben due anni dopo il lancio dell'Isetta, si continuava a tessere le lodi della bubble car BMW. Ad esempio, un giornalista di un importante rivista di settore dell'epoca scrisse così a proposito del modello export da 300 cc: "È molto più facile seguire strade già battute per costruire un'auto di media potenza secondo schemi tradizionali per la clientela danarosa piuttosto che costruire un'utilitaria che non costerà all'uomo della strada molto più di una moto e un sidecar." Infine, scrisse così dell'Isetta: "Questo veicolo non convenzionale rappresenta un mezzo insolitamente intelligente per svolgere le attività per cui è stato progettato. Una grande mole di intenso lavoro di sviluppo ha consentito di ottenere un prodotto di grande utilità pratica." In quell'anno BMW costruì quasi 40.000 unità, il record di produzione annua nella storia dell'Isetta. Assieme alla Goggomobil, la "smooch-ball" era diventata il veicolo di maggiore successo della sua categoria in Germania, e molti prodotti locali di imitazione della BMW Isetta apparvero in Gran Bretagna e Spagna, e persino in Brasile.

Concorrenti sotto lo stesso tetto: la BMW 600 e la BMW 700

Con il miracolo economico tedesco, verso la fine degli anni Cinquanta la domanda di auto iniziò a crescere. Le microvetture spartane avevano ormai iniziato la loro fase discendente, e i clienti chiedevano automobili vere e proprie. Nel 1957 BMW reagì inizialmente a questo trend lanciando la 600, un'Isetta con interasse più lungo e motore posteriore con due cilindri orizzontali contrapposti. Nel 1958 la quattro posti dalla forma di tinozza con il suo motore da 19,5 bhp aveva preso il posto dell'Isetta come principale fonte di introiti dell'azienda. Con le vendite che ammontavano a un valore di 75,5 milioni di marchi, la BMW 600 generava da sola il 39% del fatturato BMW; il contributo dell'Isetta era di soli 53 milioni (23%). Tuttavia nel 1959 la BMW 600 fu sostituita da una vettura decisamente più moderna, la cui scocca fu creata per la prima volta utilizzando un metodo di costruzione a monoguscio: la BMW 700.

Ora le due nuove linee di prodotto stavano "cannibalizzando" le vendite dell'Isetta. Nel 1958 furono a malapena 22.000 i Motocoupé usciti dalla linea di produzione di Monaco e un anno dopo esse erano scese a 20.000 circa. Tuttavia, come affermato nel rendiconto finanziario annuo di BMW: "La flessione nelle vendite in Germania dell'Isetta è bilanciata da un significativo aumento delle spedizioni di kit CKD Isetta per l'assemblaggio all'estero." Mentre nel 1958 furono spediti appena 825 kit Motocoupé in tutto il mondo, nel 1959 questa cifra salì a 6.900.

La fine di un'era: la produzione termina a maggio del 1962

Nondimeno, l' "uovo su quattro ruote" ingaggiò una battaglia coraggiosa contro la concorrenza, che diventava sempre più agguerrita e moderna. Ciò fu dovuto soprattutto al prezzo interessante, abbinato all'alta qualità. La microvettura, che nel 1960 costava 2.650 marchi nella versione da 250 cc e 2.710 in quella da 300 cc, era quasi imbattibile sul piano del prezzo. Anche se

la sua concorrente più "tosta", la Goggomobil, costava non meno di 2.947 marchi per la versione base, la T250. In ogni caso, il confronto dei prezzi effettuato dalla rivista automobilistica nel 1960 conteneva questo commento a proposito dell'Isetta: "Supplemento di prezzo per riscaldatore interno vettura: 45 marchi, il tetto scorrevole è di serie" – in quell'epoca era l'unica auto tedesca che offriva questo extra su tutti i modelli di produzione. In tale listino c'era un solo veicolo più economico dell'Isetta: lo scooter con cabina Messerschmitt KR 200, che costava 2.395 marchi, riscaldatore incluso. Ma tutto ciò non serviva. Nel 1961 una rivista automobilistica pubblicò questo commento: "Comunque la si guardi, l'Isetta ha i giorni contati." Un anno dopo BMW decise di cessarne la produzione. Ne erano state costruite in totale 161.728 unità. Il rendiconto finanziario del consiglio di amministrazione per l'anno 1962 riportava questo commento succinto: "Dopo l'esaurimento degli stock di magazzino, la produzione dell'Isetta è stata interrotta a maggio, come pianificato."

Dati tecnici BMW Isetta 250 Standard

	Periodo di produzione	1955–1957
	N. di unità	26.646
	Prezzo	2.580 DM
Motore	Tipo	Monocilindrico
	Alesaggio x corsa (mm)	68 x 68
	Cilindrata	247
	Potenza	12 CV a 5.800 giri
	Compressione	1:6,8
	Valvole	In testa, camera di combustione emisferica
	Sistema di carburazione	1 carburatore Bing 1/24
Apparato propulsore	Frizione	Monodisco a secco
	Cambio	A quattro velocità, scatola del cambio con ingranaggi di presa continua, leva sul lato sinistro, nessuna sincronizzazione
	Rapporti scatola del cambio	10,05/1:5,17/1:3,54/1:2,7
	Retromarcia	1:12,15
	Trasmissione	1:2,31
Impianto elettrico	Generatore	130 W
	Batteria	12 V 31 Ah
	Candele	Bosch W 250 RT 1 o Beru 225/14
Chassis	Scocca/chassis	Incastellatura di acciaio tubolare trapezoidale imbullonata alla scocca
	Sospensione delle ruote posteriori	Assale rigido con carreggiata ridotta con balestre quarto ellittiche a cantilever
	Cerchioni	3,0 D–10
	Pneumatici	4,80–10
	Freni anteriori	A tamburo idraulici
	Diametro freni anteriori (mm)	180
	Freni posteriori	A tamburo idraulici
	Diametro freni posteriori (mm)	180
Peso e dimensioni	Lungh. x largh. x alt. (mm)	2.285 x 1.380 x 1.340
	Interasse (mm)	1.500
	Carreggiata anteriore (mm)	1.200
	Carreggiata posteriore (mm)	520
	Peso a vuoto (kg)	359
	Massimo peso totale (kg)	580
	Consumo di carburante (l/100 km)	5,8
	Velocità massima	85

Dati tecnici

BMW Isetta 300 Export

	Periodo di produzione	1956–1962
	N. di unità	70.350
	Prezzo	2.860 DM
Motore	Tipo	Monocilindrico
	Alesaggio x corsa (mm)	72 x 73
	Cilindrata	298
	Potenza	10 kW/13 CV a 5.200 giri
	Compressione	1:7
	Valvole	In testa , camera di combustione emisferica
	Sistema di carburazione	1 carburatore Bing 1/22
Apparato propulsore	Frizione	Monodisco a secco
	Cambio	A quattro velocità, scatola del cambio con ingranaggi di presa continua, leva sul lato sinistro, nessuna sincronizzazione
	Rapporti scatola del cambio	1:9,76/1:5,17/1:3,54/1:2,7
	Retromarcia	1:12,15
	Trasmissione	1:2,31
Impianto elettrico	Generatore	130 W
	Batteria	12 V 24 Ah
	Candele	Bosch W 240 T 1 o Beru 225/14
Chassis	Scocca/chassis	Incastellatura tubolare trapezoidale di acciaio imbullonata alla scocca
	Sospensione delle ruote posteriori	Assale rigido con carreggiata ridotta con balestre quarto ellittiche a cantilever
	Cerchioni	3,0 D-10
	Pneumatici	4,80 –10
	Freni anteriori	A tamburo idraulici
	Diametro freni anteriori (mm)	180
	Freni posteriori	A tamburo idraulici
	Diametro freni posteriori (mm)	180
Peso e dimensioni	Lungh. x largh. x alt. (mm)	2.355 x 1.380 x 1.340
	Interasse (mm)	1.500
	Carreggiata anteriore (mm)	1.200
	Carreggiata posteriore (mm)	520 (versione svizzera 200)
	Peso a vuoto (kg)	350
	Massimo peso totale (kg)	600
	Consumo di carburante (l/100 km)	5
	Velocità massima	85