



Comunicato stampa N. 096/09

San Donato Milanese, 6 luglio 2009

La BMW 700 **L'auto che salvò l'azienda**

Monaco. Le prospettive non erano buone. Infatti, negli anni Cinquanta BMW si stava rapidamente avvicinando al fallimento e alla dismissione della società: mentre la produzione di motociclette aveva raggiunto un nuovo record nel 1952, negli anni seguenti i numeri sarebbero diminuiti in maniera più significativa rispetto a quanto fossero aumentati negli ultimi anni Quaranta.

Per premunirsi contro questa triste fine del mercato motociclistico, nel 1950 BMW costruì il prototipo di una nuova piccola vettura ripristinando le linee della 327 dell'anteguerra e il motore 600 cc due cilindri boxer così popolare all'epoca. Ma il progetto fu in seguito scartato per ragioni economiche.

Dopo il lancio dell'Isetta nel 1954, in un tentativo di contrastare il calo del mercato motociclistico, BMW si rese conto che questa vetturetta era troppo piccola per i nuovi clienti che si affacciavano al mercato che, come risultato del "miracolo economico tedesco", ben presto si aspettavano molto di più dalla loro nuova automobile verso la fine degli anni Cinquanta. Molto semplicemente, quindi, tali spartane "super-mini" avevano già superato il loro punto di massimo gradimento, con clienti che chiedevano maggiori dimensioni e più comfort.

Allo stesso tempo si verificava il boom dell'industria automobilistica, con un incremento produttivo nella Germania occidentale di un terzo nel solo 1955.

Introducendo nuovi modelli, BMW cercava di salire sul carro del vincitore. La BMW 600, in pratica un'Isetta più lunga con il motore due cilindri boxer montato posteriormente, mirava a soddisfare la domanda di una vera quattro posti negli anni intorno al 1957. Ma anche la BMW 600 si rivelava un fallimento, in quanto i clienti non accettavano l'idea della portiera nella parte anteriore della vettura.

Alla disperata ricerca di una soluzione, la Divisione Sviluppo tentò, inizialmente e per motivi economici, di costruire una piccola vettura convenzionale utilizzando quanto più possibile parti della BMW 600. Il passo fu allungato a 1.900 mm con l'aggiunta di sezioni in più sia davanti sia dietro ed i sedili anteriori furono arretrati per offrire un accesso più comodo da dietro le arcate delle ruote. Ma ben presto divenne evidente che, senza un ulteriore allungamento del passo, lo spazio per i sedili posteriori sarebbe stato insufficiente. Allo stesso tempo, il rapido incremento del peso dovuto al maggiore passo della vettura creava un ulteriore problema, oltre a quello legato all'infelice disposizione dei sedili.

Il tentativo di modificare il telaio e la struttura della BMW 600 e di venire incontro alle esigenze moderne si rivelò impossibile – o almeno soggetto a compromessi significativi. Così la BMW decise invece di trovare una soluzione più promettente riconfigurando l'intero progetto e la struttura della carrozzeria.

Società
BMW Italia S.p.A.

Società del
BMW Group

Sede
Via della Unione
Europea, 1
I-20097 San Donato
Milanese (MI)

Telefono
02-51610111

Telefax
02-51610222

Internet
www.bmw.it
www.mini.it

Capitale sociale
5.000.000 di Euro i.v.

R.E.A.
MI 1403223

N. Reg. Impr.
MI 187982/1998

Codice fiscale
01934110154

Partita IVA
IT 12532500159

Il collaudato telaio e sospensioni derivanti dalla BMW 600

Nonostante questa decisione, gli ingegneri della BMW non volevano scartare completamente le parti ed i componenti collaudati della BMW 600 per sviluppare il nuovo modello. Quindi decisero di modificare l'assale anteriore della BMW 600 con i suoi bracci longitudinali per ottenere una più regolare inclinazione e carreggiata delle ruote e di trasferire il concetto alla nuova piccola vettura – naturalmente con rinforzi appropriati per soddisfare le maggiori sollecitazioni del nuovo modello.

Gli ingegneri sfruttarono anche la sospensione posteriore che, con i suoi bracci oscillanti modificati leggermente con un angolo maggiore, supportava lo sterzo della vettura con funzione di accelerazione in curva e contrastava ogni tendenza al sovrasterzo. Ulteriori elementi riportati dalla BMW 600 comprendevano la trasmissione a quattro velocità sincronizzate, nonché il differenziale ad ingranaggi inclinati – e, naturalmente, il motore boxer utilizzato in origine sulle moto BMW ed ora aumentato da 600 a 700 cc di cilindrata.

Il punto cruciale era ora di confezionare questa tecnologia con una carrozzeria idonea sia per il mercato, sia per le esigenze future. Alla fine del 1958, cioè prima ancora che la BMW 600 entrasse sul mercato, il nuovo Consiglio di amministrazione della BMW aveva già richiesto alla Divisione Sviluppo di progettare e costruire una piccola automobile convenzionale con un design attuale in collaborazione con un designer e carrozziere italiano.

Nel luglio del 1958, Wolfgang Denzel, anch'egli un ingegnere automobilistico e importatore a Vienna della BMW, presentò con orgoglio il suo nuovo modello disegnato da Michelotti nella città di Starnberg, poco a sud di Monaco. La decisione a favore di questo concept fu presa nell'ottobre 1958, permettendo così a BMW di creare internamente sia un coupé sia una berlina a livello di produzione di serie.

Il motivo di ciò fu che il prototipo, pur essendo molto attraente ed offrendo eccellenti qualità di guida, sarebbe stato poco economico da produrre a causa dei costi dei macchinari necessari. Così, lavorando molto su tutti i dettagli, i progettisti della BMW svilupparono una piccola vettura dinamica che non aveva nulla a che fare con i progetti precedenti: la BMW 700.

Nel suo aspetto costruttivo, la BMW 700 seguiva una linea trapezoidale con la struttura del tetto e la parte inferiore della carrozzeria contrapposte a formare due corpi intersecanti. Questo concetto di design veniva dagli Stati Uniti come una interpretazione aerodinamica della vecchia struttura a pontoni di barca, ulteriormente raffinata dai progettisti automobilistici italiani.

Sotto la guida di Wilhelm Hofmeister, i progettisti della BMW tradussero poi questa bozza di disegno in due modelli: una berlina due porte ed una coupé.

La prima BMW con una carrozzeria monoscocca

A parte il suo disegno del tutto nuovo, la BMW 700 offriva un altro aspetto sorprendente: era la prima BMW con una carrozzeria monoscocca. Ed era chiara la ragione per introdurre questa nuova tecnologia: "Si potrebbe pensare inizialmente che in questo modo stavamo abbandonando un vecchio principio che risaliva a molti anni indietro all'interno dell'azienda. Ma i nostri calcolatori dimostrarono velocemente che un pianale monoscocca avrebbe fatto risparmiare circa 30 kg di peso, avrebbe fatto abbassare l'intera vettura di 60/70 mm e, al contempo, avrebbe snellito il processo produttivo, con relativi benefici in termini economici".

BMW non era nuova all'utilizzo di pannelli di carrozzeria monoscocca. Al contrario, la BMW 326 costruita a Eisenach dal 1936 all'inizio della guerra presentava già una piattaforma costituita da pannelli di supporti saldati alla carrozzeria della vettura, all'epoca la migliore soluzione per una struttura portante.

Questa esperienza derivata dal passato subito pagò, in quanto un confronto con due altre famose vetture delle stesse dimensioni costruite in Europa e anch'esse monoscocca, confermava chiaramente la rigidità superiore della struttura dell'auto BMW.

Il 9 giugno 1959, il Consiglio di Amministrazione della BMW, sotto l'allora presidente esecutivo Dr. Heinrich Richter-Brohm, fece il gran passo, presentando la nuova BMW 700 Coupé, il primo modello della nuova serie, a circa 100 giornalisti internazionali specializzati. Questo avvenne a Feldafing vicino a Monaco, nello stesso luogo dove circa due anni prima avevano incontrato la meno fortunata BMW 600.

Dal momento che la "turbolenza" riscontrata nella gamma dei modelli BMW aveva offerto un'ulteriore spinta alle critiche della stampa, Helmut Werner Bönsch, Direttore della pianificazione tecnica delle vendite della BMW, ammise francamente nella sua dichiarazione di benvenuto che "Infine, sono stati questo atteggiamento e questi dubbi che ci hanno convinto ad invitarvi qui oggi per conoscere più da vicino la nuova BMW 700 Coupé, senza aspettare il Salone di Francoforte".

Il debutto: una standing ovation

Nel minuto stesso in cui Bönsch svelò la nuova Coupé, tutti cominciarono ad applaudire. I giornalisti ammirarono da subito il nuovo modello con il suo passo di 2.120 mm, la carreggiata anteriore di 1.270 mm e quella posteriore di 1.200 mm.

Con tali dimensioni, la BMW 700 era diventata troppo grande per la classe di vetture piccole ancora prevalente sul mercato dell'epoca, fatto che le conferiva un bel po' di libertà nell'offrire spazi maggiori. I designer e gli ingegneri erano particolarmente orgogliosi della tecnologia basata sulla leggerezza della vettura, che riduceva il peso a secco a meno di 600 kg, nonostante la lunghezza complessiva di 3.540 mm, offrendo così le qualità necessarie per una buona accelerazione e per ottime prestazioni in salita.

Rispetto alla BMW 600, l'allungamento del 25 per cento del passo comportava un aumento di peso di solo il 14,5 per cento. E, nonostante l'altezza di appena 1.270 mm, la Coupé offriva sufficiente spazio sopra la testa, come anche portiere larghe 93 cm che permettevano un accesso insolitamente confortevole per un'auto di questa classe.

Una volta sistemati dentro l'abitacolo della BMW 700, il guidatore ed i passeggeri beneficiavano dell'equilibrio, insolitamente ben riuscito, tra spazio interno utile e dimensioni esterne. Inoltre, i finestrini curvati aiutavano a mantenere lisce le portiere e ad offrire un senso di maggiore larghezza all'interno della vettura.

Per citare sempre le parole di Helmut Werner Bönsch: "Nell'unire il piano calpestabile con il vano bagagli, abbiamo seguito l'esempio di una moderna carrozza letto – che dimostra che a volte si può imparare anche dalle ferrovie!" Aggiunse poi che "Ci siamo anche ricordati di tenere i quattro angoli della vettura in piena vista dal posto guida, permettendo al conducente di manovrare facilmente anche in spazi ristretti".

Conformati appropriatamente per contenere il corpo umano, i sedili anteriori, con la loro tappezzeria traspirante, erano regolabili anche durante la guida e venivano provvisti di schienali regolabili in quattro differenti posizioni. Lo schienale posteriore, a sua volta, si ripiegava come nella BMW 600, permettendo al guidatore e ai passeggeri di portarsi appresso oggetti ingombranti come le attrezzature da campeggio.

Lo stesso spazio e le stesse prestazioni dinamiche della BMW 326

La BMW 700 era anche ben equipaggiata per viaggiare con una discreta quantità di bagaglio. Il bagagliaio anteriore, con il suo comodo fondo piatto, poteva accogliere due valigie standard da 70 cm, insieme ad alcune piccole borse. Il serbatoio del carburante era dietro il vano bagagli, protetto perfettamente dalla ruota di scorta sistemata verticalmente davanti. Con una capacità di 30 litri più 3 litri di riserva, il serbatoio era sufficiente per percorrere circa 500 km, dato che, secondo gli standard sui consumi validi all'epoca, la BMW 700 si accontentava di circa sei litri per percorrere 100 chilometri.

Con una potenza massima di 30 CV a 5.000 giri/min., il motore a due cilindri era in grado di accelerare la Coupé ad una velocità massima di 125 km/h. Cosa significasse esattamente in termini di prestazioni divenne chiaro in una dichiarazione resa ancora da Helmut Werner Bönsch, paragonando le prestazioni della vettura con quelle della leggendaria BMW 327 touring sportiva: "La BMW 700 Coupé con il suo due cilindri da 700 cc e 30 CV offre la stessa velocità massima, la stessa accelerazione e la stessa velocità media di sicurezza su strada della sua leggendaria antenata che montava un motore due litri, sei cilindri e due carburatori. E lo fa con lo stesso spazio interno e con la tenuta di strada eccezionale di un'auto di livello superiore".

I giornalisti che guidavano la BMW 700 Coupé erano – giustamente – elettrizzati fin dall'inizio, generosi nel lodare le qualità di design e di guida dell'auto: "L'accelerazione colpisce per una vettura di queste dimensioni, portandovi da 0 a 90 km/h in 20 secondi e a 100 km/h in 30 secondi".

Di fronte a prestazioni di questo genere, alcuni giornalisti si resero subito conto che la BMW 700 Coupé aveva davanti a sé una bella carriera sportiva: "Hai la sensazione di essere seduto in una vettura dai veri valori sportivi, ma priva del comportamento piuttosto ruvido e degli spazi limitati tipici della maggiore parte delle auto sportive".

Alla fine, quasi tutti i collaudatori confermarono l'ottimismo espresso dal Consiglio di Amministrazione della BMW: "La BMW 700 Coupé è l'ultimo modello uscito dalla Bayerische Motoren Werke e promette di far riscontrare un grande successo al Salone automobilistico di Francoforte di quest'anno".

Attrazioni per il pubblico al Salone di Francoforte 1959: le BMW 700 Berlina e Coupé

E fu proprio così che andò, con la BMW 700 che si rivelò una vera attrazione per il pubblico del Salone di Francoforte. La nuova Coupé fu presentata nello stand BMW nel 1959 con il prezzo di 5.300 marchi – compreso il riscaldamento. Accanto ad essa veniva esposta la Berlina quattro posti basata sullo stesso concetto di ingegneria e di design, destinata ad entrare in produzione di serie nei primi mesi del 1960.

Con il prezzo di 4.760 marchi, la Berlina costava quasi 600 marchi in meno della versione Coupé, con un livello di equipaggiamento superiore. Allo stesso tempo, la Berlina vantava un abitacolo molto più spazioso con spazi sufficienti per quattro adulti.

E, a differenza della Coupé che tanto rassomigliava ad un'auto sportiva, la Berlina spiccava soprattutto per le sue caratteristiche pratiche.

Disegnata sempre dal carrozziere torinese Giovanni Michelotti, anche la Berlina ricevette i tocchi finali dall'Ufficio design della BMW sotto la guida di Wilhelm Hofmeister.

Con il parabrezza ed il lunotto meno inclinati, nonché un tetto modificato, la Berlina, pur avvalendosi di una carrozzeria identica in ogni altro aspetto, sembrava molto più grande della dinamica Coupé. Ma, con un peso di appena 10 kg in più rispetto alla Coupé, la Berlina (640 kg) era in grado di offrire quasi le stesse ottime prestazioni, con un'accelerazione da 0 a 100 km in circa 30 secondi e con una velocità massima di 120 km/h.

A breve distanza dalla chiusura del Salone di Francoforte, verso la fine di settembre BMW trovò un equilibrio molto positivo: "Entrambi i nuovi modelli sono stati molto ben accolti sia dai giornalisti specializzati sia dal pubblico, con una risposta che ha superato di molto le nostre più rosee aspettative. Di conseguenza, abbiamo concluso un numero insolitamente elevato di vendite non soltanto in Germania, ma soprattutto nei mercati di esportazione".

La BMW 700 era la concorrente diretta della VW Maggiolino, meno cara all'inizio, e faceva richiamo soprattutto all'automobilista che desiderava distinguersi. Infatti, a causa della grande richiesta, i clienti dovevano aspettare diversi mesi per la consegna della loro automobile. BMW ne vendette nel 1960 più di 35.000 unità. La BMW 700 incise per circa il 58 per cento del fatturato totale dell'azienda.

Nata per lo sport motoristico: la BMW 700 Coupé

Le qualità sportive della BMW 700 Coupé si rivelarono chiaramente sin dall'inizio, subito dopo l'inizio della produzione nel luglio del 1959: le prime Coupé sarebbero state ammirate in pista prima della fine dell'anno, per esempio nel Rally Sahara-Lapponia. Nel 1960, le veloci Coupé della BMW vinsero sia medaglie d'oro sia titoli, con Hans Stuck che vinse ancora una volta il Campionato tedesco della montagna al volante di una BMW 700 all'età di 60 anni.

Ciò creò moltissime richieste da parte di numerosi clienti per un motore ancora più potente. Il grande giorno arrivò nell'estate del 1961, quando con orgoglio BMW presentò alla stampa la BMW 700 Sport sull'autodromo del Nürburgring.

Con il rapporto compressione portato a 9:1, con un albero a camme ancora più dinamico e con doppi carburatori Solex, il motore boxer due cilindri ora sviluppava 40 CV a 5.700 giri/min.

Questo pacchetto sportivo fu completato da un cambio sportivo opzionale e da una sospensione ed ammortizzatori più rigidi e da una barra di torsione antirollio. Il propulsore, a sua volta, riusciva ad accelerare la vettura da 0 a 100 km/h in poco meno di 20 secondi e a farle raggiungere una velocità massima di 135 km/h.

Tutto ciò che i clienti dovevano pagare per questo piacere di guida extra erano 550 marchi.

Questa versione "spinta" della BMW 700 divenne rapidamente una leggenda nei primi anni Sessanta, particolarmente nelle gare e fu definita dai fans "piccola

combattente”(little fighter)”. Infatti, all’epoca la vettura fu protagonista di alcuni avvincenti duelli con avversari sia con Steyr-Puch sia con Abarth.

Una macchina da corsa con un telaio spaceframe tubolare ed una carrozzeria in alluminio: la BMW 700 RS

Passando alla gare in cui partecipava in proprio, BMW preparò in parallelo due eccezionali auto: la 700 GT nel 1960 e, un anno dopo, la BMW 700 RS. “Quando una nuova BMW sportiva, cioè la BMW 700 RS, partecipa il 18 giugno 1961 alla Corsa in salita Rossfeld – dichiarava l’annuncio ufficiale – è un tentativo di mettere alla prova le qualità di guida della BMW 700 a velocità superiori e in condizioni più estreme”.

Il fatto che si trattava semplicemente di una prova è ovvio, dal momento che la BMW 700 RS, nel fare il suo debutto nella categoria di auto sportive fino a 1600 cc di cilindrata, si trovò come avversari vetture formidabili come la Porsche Spyder e la Porsche RSK, per citarne soltanto due.

La piccola macchina da corsa della BMW vantava un telaio spaceframe tubolare ed una carrozzeria in alluminio, con 70 CV erogati dal propulsore con albero a camme laterale e con un peso complessivo del veicolo inferiore a 600 kg. A seconda del rapporto di trasmissione, questa piccola, ma dinamica vettura era in grado di raggiungere una velocità massima compresa tra i 150 ed i 200 km/h – quanto bastava per consentire a Walter Schneider di vincere il Campionato Tedesco su Pista nel 1961 al volante di una BMW 700 RS.

La dinamica BMW 700 risultò altamente competitiva e, nella maggior parte dei casi, anche superiore per molti anni a venire, con diversi livelli di messa a punto e di potenza. Quando l’auto sportiva due cilindri BMW finalmente raggiunse la fine della sua carriera, Hubert Hahne, uno dei grandi protagonisti dell’epoca nelle gare di turismo, aveva conseguito la maggior parte delle sue vittorie alla guida di questo eccezionale modello.

Allo stesso tempo, la BMW 700 era già diventata l’auto ideale per i giovani piloti che debuttavano nelle gare di allora. Un ottimo esempio è Hans-Joachim Stuck, che ricorda momenti splendidi con questa grande macchina: “Avevo appena nove anni quando accompagnai mio padre a frequentare corsi di pilotaggio organizzati dalla Scuderia Hanseat sul circuito del Nürburgring. Era lì che potei provare io stesso a guidare una BMW 700, in quanto si trattava di un circuito chiuso riservato esclusivamente alle nostre attività sportive”.

BMW aggiunse presto altre versioni alla gamma, facendo aumentare ulteriormente il successo della BMW 700: dopo la BMW 700 standard, nel febbraio del 1961 l’azienda introdusse la BMW 700 De Luxe, dotata degli stessi equipaggiamenti tecnici ma con finiture di più alto livello. Il modello più esclusivo della gamma BMW 700, lanciata nello stesso momento, era la BMW 700 Cabrio, progettata e costruita dalla Carrozzeria Baur Coachbuilding Company di Stoccarda, che aveva già contribuito alla storia della BMW.

Per offrire tutte le qualità necessarie ad una guida ad auto scoperta, la Baur rinforzò gli elementi portanti della vettura e ridisegnò la parte posteriore. Un semplice ed intuitivo meccanismo per l’apertura e la chiusura del tetto rese la guida all’aria aperta un vero piacere, soprattutto perché la 700 Cabrio montava di serie il motore più potente della BMW 700 Sport.

1962: una nuova generazione per un maggior comfort

Il cambiamento più significativo arrivò nella primavera del 1962 quando BMW, pur mantenendo il passo della vettura, ne allungò la carrozzeria di non meno di 32 cm per offrire un comfort significativamente maggiore.

Questo nuovo modello fu commercializzato come BMW LS e BMW LS De Luxe. Nell'autunno del 1964, anche la Coupé fu dotata della carrozzeria più lunga, uscendo dalla linea di assemblaggio nel suo ultimo anno di produzione come BMW LS Coupé.

In tutto, le vendite della BMW 700 fino al 1965 ammontarono a 190.000 unità. E la vettura fu un grande successo in molti paesi del mondo, con la consegna di kit di assemblaggio in stabilimenti situati in località nelle quali altrimenti si sarebbero pagate imposte molto alte sull'importazione di prodotti finiti. Quindi, la BMW 700 veniva assemblata in kit in Belgio, in Italia, in Argentina ed, anche se in misura molto inferiore, in Israele.

La BMW 700 superò di gran lunga ogni aspettativa, dando alla BMW una nuova speranza e facendo sì che l'azienda superasse con successo la crisi del 1959, per poi portarla ad una produzione redditizia su larga scala.

Per ulteriori informazioni contattare:

Alessandro Toffanin
Product Communications Specialist
Tel. 02.51610.308 Fax: 02.5161.0416
Email: Alessandro.Toffanin@bmw.it

Media website: www.press.bmwgroup.com (comunicati e foto) e <http://bmw.lulop.com> (filmati)