



Comunicato stampa N. 097/09

San Donato Milanese, 7 luglio 2009

I 75 anni della BMW Roadster La BMW 315/1 ed i suoi eredi

Monaco. E' cambiato lo stile ma non il contenuto: "Molti automobilisti tedeschi vedono l'automobile non soltanto come mezzo di trasporto comodo e veloce ma anche come espressione di un'attività sportiva. Si tratta di persone che, non appena vedono un'automobile dalle linee aerodinamiche con un vano motore lungo e filante, e magari di un tachimetro che arriva a 150 km/h, sentono subito un gran desiderio di strade aperte, perfette per una guida veloce; di passi alpini che invitano alla loro scalata e di rivali così facili da superare".

Fu con queste precise parole che nel 1934 BMW annunciò il lancio del primo roadster progettato dall'azienda. Quel concept con il propulsore sei cilindri era destinato a plasmare il futuro del marchio, fino all'attuale BMW Z4.

Il punto di partenza per questo sviluppo fu al Salone dell'auto di Berlino del maggio 1934. Qui, insieme alla BMW 315 berlina, l'azienda presentò per la prima volta il prototipo di una Roadster sportiva dalle linee eccezionalmente attraenti. Immediatamente dietro al lungo e affilato cofano motore si trovavano due sedili sportivi per il guidatore ed il passeggero, entrambi protetti dal basso e inclinato parabrezza e dal tettuccio d'emergenza.

La parte posteriore si assottigliava con uno slancio elegante, aggiungendo così un tocco particolarmente aerodinamico.

La griglia del radiatore di questa due posti era molto più inclinata rispetto alla berlina e le imponenti arcate delle ruote anteriori si estendevano fin sotto le portiere, per arrivare a quelle posteriori. Per ridurre al minimo la resistenza dell'aria, le ruote posteriori erano completamente carenate, mentre la carrozzeria della vettura posava su un telaio doppio in tubi di acciaio elettricamente saldati con tre elementi scatolati trasversali.

La sospensione anteriore era costituita dalla molla superiore, dai braccetti sottostanti e dagli ammortizzatori idraulici a leva. Le ruote posteriori, a loro volta, erano montate su un assale comprendente molle semiellittiche e ammortizzatori idraulici a leva.

Piccolo ma potente: propulsore sei cilindri da 1,2 litri

Sia la berlina sia la roadster sportiva montavano lo stesso eccezionale propulsore: un sei cilindri in linea da 1,5 litri derivato dall'1,2 litri montato in origine sulla BMW 303. Il basamento ed il blocco cilindri di questo eccezionale motore erano realizzati in un pezzo unico, con il motore dotato di un albero a camme sotto il blocco, punterie che azionavano le valvole verticali allineate in serie per mezzo di bilancieri oscillanti. I collettori di aspirazione e di scarico, infine, erano posti sullo stesso lato.

Una caratteristica del tutto insolita oggi riguarda le differenti distanze tra i singoli cilindri, con il secondo ed il terzo ed il quarto ed il quinto maggiormente distanziati tra

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

BMW Group

Corporate Communications

loro. Lo spazio tra le due coppie di cilindri veniva occupato dai cuscinetti dell'albero a camme e dell'albero motore.

L'albero motore, senza alcun contrappeso, girava quindi su quattro cuscinetti, proprio come l'albero a camme.

Questo non era comunque il motivo della particolare configurazione e disposizione dei cilindri, attribuibile piuttosto al processo di assemblaggio dell'epoca, con l'albero motore completamente pre-assemblato insieme alle bielle e ai pistoni. E, dato che i pistoni, come risultato, dovevano essere inseriti dalla parte inferiore, i cuscinetti principali dell'albero motore dovevano rimanere al di fuori dei cilindri. Di conseguenza, i cuscinetti principali dovevano essere sistemati tra i cilindri disposti, a maggiore distanza.

Mentre questo motore sviluppava una potenza massima di 34 CV sulla berlina a due carburatori, la potenza massima dei sei cilindri di una BMW 315/1 sportiva era di 40 CV. Inoltre, lo standard di efficienza offerto era del tutto eccezionale, tanto che gli ingegneri BMW dichiaravano orgogliosamente che "questa bellissima e veloce auto sportiva consuma soltanto 10,2 litri di carburante per 100 km, con un consumo di olio tra 0,1 e 0,2 kg. Quindi, in termini di costi di esercizio, la sportiva non era più dispendiosa di una piccola e più modesta vettura presente sul mercato".

Dal momento che il pubblico si innamorò della BMW 315/1, la Casa decise di costruirla in piccola serie – anche perché l'azienda voleva fare un ingresso più eclatante nel prestigioso mondo dello sport motoristico. A partire dall'estate del 1934, quindi, l'attraente BMW 315/1 fu venduta al ragguardevole prezzo di 5.200 marchi. Il modello di serie differiva dal prototipo principalmente per la disposizione modificata dei fari anteriori e delle griglie di ventilazione laterali, che prendevano il posto delle feritoie presenti in origine nel primo modello.

Un successo eccezionale nello sport motoristico

Con una velocità massima di 120 km/h, la BMW 315/1 Roadster era una delle più serie contendenti nel mercato delle auto sportive dell'epoca. Infatti, la storia dei successi di BMW in pista assunse ben presto un significato maggiore grazie a questo nuovo modello: la BMW 315/1 ottenne la sua prima vittoria importante nel Rally alpino internazionale del 1934.

La griglia di partenza di questo rally che partiva da Nizza era composta da 127 automobili davvero eccezionali che si dovevano confrontare in tappe di regolarità di 500/600 chilometri. Nel corso della quarta giornata un ulteriore test di velocità fu effettuato a Stilfser Joch.

Dopo aver percorso esattamente 2.867 chilometri, 96 delle 127 vetture partite raggiunsero il traguardo a Monaco – di queste 66 non avevano perduto un solo punto. Le cinque vetture ufficiali del BMW Works Team furono le uniche nella loro classe a completare l'International Alpine Trophy senza aver subito un singolo punto di penalizzazione; i piloti del Team BMW 315/1, Richard Brenner/Albert Kandl/Ernst v. Delius, arrivarono primi nella loro categoria.

A metà del 1935, furono completate soltanto 230 unità di questa roadster, molte delle quali destinate a privati. Uno di questi era Ralph Roese, un pilota BMW per molti anni, che costruì da solo una BMW 315/1 speciale. Quest'automobile era una ricostruzione completa della 315/1, con un motore modificato che sviluppava non meno di 136 CV e una carrozzeria da gara completamente nuova dal peso di appena 380 kg.

Con tali qualità, non c'è da sorprendersi se quest'auto da corsa avesse concluso al primo posto la sua prima gara in assoluto al Nürburgring nel 1936 – con 17 chilometri di vantaggio rispetto agli avversari. Senza dubbio, questo modello speciale raccolse grandi successi negli anni, riuscendo a vincere infine il Campionato tedesco su strada nel 1939.

Raggiunto tale successo, sia i piloti sia l'azienda iniziarono a pensare in grande: costruire un'auto nella prestigiosa categoria fino a due litri. E così non deve sorprendere che un'altra versione ancora più potente della BMW Roadster – la 319/1 – fu lanciata sul mercato verso la fine del 1934. Identica nell'aspetto alla BMW 315/1 con l'eccezione della presa d'aria sul cofano motore, la BMW 319/1 era spinta da un propulsore da 1,9 litri e 55 CV che poteva trarre vantaggio sia dalla maggiore cilindrata sia dai tre carburatori maggiorati a caduta.

Ovviamente, un simile motore era in grado di abbinarsi facilmente ad una due posti che pesava soltanto 780 kg ed anche di farla accelerare, nella configurazione standard, fino ad una velocità massima di circa 135 km/h. Allo stesso tempo, questa era naturalmente una vettura davvero esclusiva, a causa del suo prezzo di vendita di 5.800 marchi. La produzione dal 1934 al 1936 ammontò quindi ad appena 178 unità, che ottennero notevoli successi nello sport motoristico.

Il culmine dell'epoca prebellica: la BMW 328 Roadster

A metà degli anni Trenta, le roadster di produzione e le auto destinate alle corse erano ancora molto simili in termini tecnici – e l'automobilismo sportivo era ancora l'ambito ideale per testare le prestazioni e l'affidabilità di un'auto di serie. Ma per tenere il passo con la concorrenza, BMW dovette presto costruire automobili più potenti e prestazionali. Così, gli ingegneri di BMW cercarono il modo ed i mezzi per aumentare in maniera significativa la potenza dei motori senza aumentarne la cilindrata. Essi trovarono la soluzione nella M328, il propulsore che nel 1936 spingeva la leggendaria BMW 328 sportiva.

Fin dall'inizio al suo debutto al Nürburgring il 14 giugno 1936, il nuovo roadster BMW polverizzò letteralmente anche gli avversari dotati dei più potenti motori turbo. Questo eccezionale successo fu attribuibile all'insieme ben bilanciato di un motore dalla potenza superiore e dalla tecnologia all'avanguardia delle sospensioni che caratterizzano ancora oggi i roadster BMW: 80 CV nella versione normale ed un peso di appena 830 kg davano a questo elegante roadster prestazioni superiori che impressionano ancora oggi.

Inizialmente destinata alle gare, la BMW 328 Roadster fu prodotta in serie a partire dalla primavera del 1937. Così quest'auto sportiva dalle alte prestazioni fu guidata non soltanto dai piloti ufficiali BMW, ma anche da clienti privati dal momento che, a parte le gare, la vettura si adattava anche all'utilizzo quotidiano. Con la sua velocità massima di 155 km/h, era allora una delle auto più veloci su strada.

Comunque, la BMW 328 Roadster rimase un oggetto molto raro, con soltanto 464 unità costruite fino al 1940.

Comfort ed eleganza per tutti i tempi: la BMW 507

Mentre la 328 aprì la strada per le attività sportive di BMW, la BMW 507, la successiva due posti sportiva della Casa, stabilì nuovi standard per quanto riguarda il design e l'eleganza a metà degli anni Cinquanta.

BMW Group

Corporate Communications

Al suo debutto a New York nel 1955, la 507 incantò sia i giornalisti sia il pubblico. Il lungo e affilato cofano motore, l'abitacolo fatto su misura per il guidatore e per il passeggero, il retroreno corto e muscoloso, le linee laterali allungate e le curve fluide conferivano alla vettura un design bellissimo e senza tempo.

Allo stesso tempo, la 507 presentava un muso del tutto nuovo, ma sempre chiaramente BMW: la griglia a doppio rene era ora posizionata verticalmente e si estendeva per tutta la parte anteriore tra i proiettori. Inoltre, la 507 aveva molto da offrire anche motoristicamente, con un propulsore V8 in alluminio riconosciuto fino ad oggi come il primo V8 in lega leggera costruito in serie.

Di colore rosso brillante, il dépliant di vendita che presentava orgogliosamente la nuova auto sportiva otto cilindri della BMW prometteva prestazioni veramente eccezionali: 150 CV, 3,2 litri ed una velocità massima di 220 km/h. Come opzione, la BMW qualche tempo dopo ne offriva anche una versione potenziata fino a circa 165 CV.

Quest'auto esclusiva fu consegnata ad esattamente 251 orgogliosi proprietari tra il 1956 ed il 1959. Di essi non tutti volevano limitarsi soltanto ad esibire questa bellezza. Infatti, il pilota da corsa e "Re delle gare in salita" Hans Stuck, a bordo di una 507 modificata, partecipò a diverse corse in Europa, vincendone diverse.

Auto di punta per tecnologia costruita per la strada: la BMW Z1

Con il roadster soggetto sempre a maggiori critiche negli anni Sessanta e Settanta in termini di sicurezza e confort, passarono 29 anni prima che la nuova sportiva scoperta dal logo bianco e blu facesse il suo ingresso sul mercato. Questa fu la BMW Z1, lanciata – anticipando i tempi in termini tecnici – nel 1988.

La carrozzeria della Z1 era una monoscocca in acciaio realizzata con pannelli pressati e saldati e con un fondo in plastica incollato. L'intera carrozzeria era costituita da elementi in plastica e da pannelli, anch'essi fissati alla vettura, e dalle portiere a scomparsa.

Il propulsore 2,5 litri in linea da 170 CV e la maggior parte dei componenti degli assali della vettura derivavano dalla Serie 3. Con il motore posizionato dietro l'assale anteriore, la BMW Z1 era tecnicamente definita un'auto dal motore centrale anteriore.

L'accelerazione da 0 a 100 km/h avveniva in meno di otto secondi e la velocità massima era di 225 km/h.

Grazie al suo armonioso abbinamento di materiali e tecnologie, la BMW Z1, dal peso di appena 1.250 kg, era un roadster veramente dinamico, che ancora oggi esalta per rigidità, con il basso baricentro e la sua estrema stabilità in curva. I primi esemplari della vettura costruita in gran parte a mano furono consegnati ai clienti nel gennaio del 1989, ad un prezzo base di 80.000 marchi – assicurando un'esclusività che sarebbe durata nel tempo. La produzione della BMW Z1 terminò nel giugno del 1991, dopo la costruzione di esattamente 8.000 unità.

Piacere di guida con grandi numeri: la BMW Z3

La BMW Z1 è stata l'apripista. Sempre più appassionati mostravano un interesse crescente per una BMW aperta a due posti. Per tutta risposta, nel 1995, BMW ha lanciato un roadster costruito in grande serie per i clienti in tutto il mondo. Ben presto questa vettura è diventata l'esempio delle classiche virtù di BMW, offrendo una tecnologia equilibrata sotto una carrozzeria veramente attraente con una chiara enfasi sul piacere di guida.

La BMW Z3 è entrata sul mercato con due motorizzazioni. Spinto da un propulsore 1,8 litri quattro cilindri a due valvole per cilindro e con una potenza massima di 115 CV, il modello "standard" accelerava da 0 a 100 km/h in 10,5 secondi, raggiungendo una velocità massima di 194 km/h. L'altra opzione era costituita da un motore 1,9 litri quattro cilindri, quattro valvole per cilindro, che sviluppava una potenza massima di 140 CV e accelerava da 0 a 100 km/h in 9,5 secondi, con una velocità massima di 205 km/h.

Visto che la Z3 si è dimostrata un grande successo, BMW ha potuto nel corso del tempo offrire un'intera gamma di diverse motorizzazioni che andavano incontro alle più svariate esigenze. Alla fine, quindi, la gamma motori si estendeva dall'originario quattro cilindri 1,8 litri fino al prestazionale 3,2 litri sei cilindri derivato dalla BMW M3 che sviluppava 325 CV nel Roadster M e dava alla compatta auto sportiva prestazioni veramente eccezionali.

Un traguardo affascinante nella tecnologia automobilistica: la BMW Z8

Entrando nel nuovo millennio, BMW ha presentato con orgoglio uno specialissimo nuovo modello: la BMW Z8. Con le sue proporzioni filanti, le linee classiche ed il tetto in tela ripiegabile, la Z8 è stata una delle auto più ammirate del suo tempo. Lunga 4,40 metri, larga 1,83 metri e alta 1,31 metri, questa vettura rappresentava un'interpretazione moderna della vecchia BMW 507.

Come quest'ultima, il nuovo roadster BMW offriva la migliore tecnologia disponibile al momento nella produzione automobilistica. All'interno della carrozzeria imbullonata sulla vettura, un telaio monoscocca in alluminio, con tecnologia space frame, costituiva la struttura portante ed offriva al guidatore e al passeggero una sensazione estremamente diretta della strada e dell'esperienza di guida.

La BMW Z8 montava un propulsore ad alte prestazioni V8 cinque litri della potenza di non meno di 400 CV. Insieme ad un cambio manuale a sei velocità questo splendido motore permetteva al guidatore di godere il massimo in termini di prestazioni in qualsiasi momento ed in tutte le condizioni. Questa superiorità si traduceva con dati altrettanto chiari. Il pilota riusciva a percorrere i 20 km della Nordschleife del Nürburgring nello straordinario tempo di 8 min.15 sec.

Una vera sportiva dei giorni nostri: la BMW Z4

L'ultimo membro della famiglia di roadster BMW è la BMW Z4, presentata per la prima volta al Salone dell'Auto di Parigi nel settembre 2002. Fin dall'inizio, questa due posti aperta, non soltanto costituiva un ulteriore elemento di spicco nel linguaggio del design BMW, ma stabiliva anche nuovi standard nella sua classe. Il design emozionante di questa automobile era determinato dall'attraente gioco di alternanze tra superfici convesse e concave, tra spigoli e curve filanti.

Disponibile da subito con una scelta di due motorizzazioni sei cilindri in linea dalla coppia elevata, la Z4 (sia la 3.0i da 231 CV sia la 2.5i da 192 CV) garantiva il massimo piacere di guida con un'auto del genere.

L'eccezionale agilità della BMW Z4 era assicurata dall'ampia carreggiata, dal bassissimo baricentro, dalla distribuzione ottimale 50/50 dei carichi sugli assali e dal precisissimo sterzo servoassistito elettricamente. Freni ad alte prestazioni privi di fading, pneumatici runflat di serie, nonché il DSC III (Controllo dinamico della stabilità) con un'ulteriore funzione relativa alla trazione garantivano la massima sicurezza in ogni condizione di marcia.

BMW Group

Corporate Communications

Stile e prestazioni: la nuova BMW Z4

L'interpretazione moderna del classico roadster lanciato nella primavera del 2009, la nuova BMW Z4, unisce ancora più potenza con più stile. Infatti, questa è l'unica vettura del suo segmento ad abbinare le classiche proporzioni di un roadster alla posizione di guida arretrata quasi sull'assale posteriore, alla trazione posteriore e ad un hardtop retrattile automaticamente.

La nuova BMW Z4 offre tutto il piacere di guida di un roadster BMW in uno stile particolarmente raffinato. Il viaggio con capote aperta garantisce il piacere di guida tipico di una roadster classica. Con il tetto alzato, assicura lo stesso livello di confort generale di una coupé sportiva del segmento premium. Quindi la nuova BMW Z4 rappresenta la rinascita del roadster.

Anche qui, è certamente appropriato citare il "BMW Blätter", gli originali depliant BMW della 315/1 del 1934: "in poche parole, si può descrivere la nuova auto sportiva della BMW come la vettura veloce, bella ed affidabile che è destinata a dare all'esigente pilota sportivo esperienze stimolanti e che, allo stesso tempo, unisce tutti i vantaggi di un'automobile da turismo".

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)