



El BMW 700. El automóvil que salvó a la compañía y tuvo presencia mundial, incluso ensamblándose en Latinoamérica.

- El 9 de junio de 1959, el Consejo de Administración de BMW, bajo su Director Ejecutivo, el Dr. Heinrich Richter-Brohm, hizo el gran movimiento, presentando el nuevo BMW 700 Coupé, el primer modelo de la nueva serie, a unos 100 periodistas automotrices internacionales.
- El BMW 700 fue un gran éxito en muchos países del mundo, con BMW entregando kits de ensamble a plantas en países que de otro modo impondrían altos impuestos sobre vehículos completamente contruidos. Por lo tanto, el BMW 700 fue ensamblado a partir de kits en Bélgica, Italia, Argentina e incluso, en pequeñas cantidades, en Israel.

Múnich. Las cosas no se veían bien. De hecho, BMW se acercaba rápidamente al colapso final y la desaparición de la compañía en la década de 1950: si bien la producción de motocicletas había alcanzado un nuevo récord en 1952, las cifras de producción disminuyeron más significativamente en los años venideros de lo que aumentaron a fines de los años 40.

Para desencadenar este triste final del mercado de motocicletas, BMW construyó el prototipo de un nuevo automóvil pequeño en 1950, tomando las líneas del BMW 327 previo a la guerra y el motor bicilíndrico de 600 cc tan popular en ese momento. Pero el proyecto fue descartado posteriormente por razones económicas.

Después de lanzar el BMW Isetta, en 1954, en un intento de compensar la desaceleración del mercado de motocicletas, BMW pronto se dio cuenta de que este automóvil burbuja era demasiado pequeño para los nuevos clientes que ingresaban al mercado, quienes, como resultado del "milagro económico" alemán, pronto esperaba mucho más de su auto nuevo a fines de los años 50. Simplemente, por lo tanto, tales "superminis" espartanos ya habían pasado su clímax, y los clientes exigían una distancia entre ejes más larga y más comodidad.

Al mismo tiempo, la industria automotriz estaba en auge, y la producción en Alemania Occidental aumentó un tercio, tan solo en 1955. Al presentar nuevos modelos, BMW buscó subirse a la tendencia de éxito de la industria. El BMW 600, un Isetta algo más largo con su motor plano doble (flat twin) instalado en la parte trasera, destinado a satisfacer la demanda de un genuino vehículo de cuatro plazas, al menos por un tiempo a partir de 1957. Pero de nuevo, el BMW 600 resultó no tener el éxito esperado, ya que los clientes no aceptaron el concepto con la puerta en la parte delantera del automóvil.



Buscando una solución, la División de Desarrollo intentó inicialmente, por razones económicas, construir un automóvil pequeño convencional utilizando tantas partes del BMW 600 como fuera posible. La distancia entre ejes se extendió a 1,900 mm agregando secciones adicionales delanteras y traseras, y los asientos delanteros se movieron hacia atrás para proporcionar un acceso conveniente al automóvil desde detrás de las salpicaderas. Pero pronto se hizo evidente que sin una mayor extensión de la distancia entre ejes, el espacio para los asientos traseros sería muy limitado. Al mismo tiempo, el rápido aumento de peso resultante de la mayor distancia entre ejes del automóvil fue otro problema, junto con la mala disposición de los asientos.

El intento de modificar el marco y la estructura del BMW 600 y cumplir con las demandas modernas, por lo tanto, resultó imposible, o al menos sujeto a compromisos significativos. Entonces, BMW decidió encontrar una solución más prometedora reconfigurando todo el diseño y la estructura de la carrocería.

Chasis y suspensión probados transferidos del BMW 600.

A pesar de esta decisión, los ingenieros de BMW no querían renunciar por completo a las piezas y componentes probados del BMW 600 al desarrollar su nuevo modelo. Por lo tanto, decidieron modificar el eje delantero del BMW 600 con sus brazos oscilantes longitudinales para una vía y cámbes consistentes y trasladar el concepto al nuevo automóvil pequeño de BMW, naturalmente con refuerzos apropiados para satisfacer las mayores demandas del nuevo modelo.

Los ingenieros también se hicieron cargo de la suspensión de la rueda trasera que, con sus brazos oscilantes modificados a un ángulo ligeramente más alto, apoyaba la dirección del automóvil en función de la aceleración en las curvas y contrarrestaba cualquier tendencia al sobreviraje. Otras características transferidas del BMW 600 fueron la transmisión de cuatro velocidades totalmente sincronizada, así como el diferencial de engranaje cónico, y, por supuesto, la unidad de potencia plana doble (flat twin) originalmente utilizada en motocicletas BMW y ahora aumentó de tamaño de 600 a 700 cc.

El punto crucial ahora era envolver esta tecnología en un organismo apropiado adecuado tanto para el mercado como para los requisitos del futuro. A fines de 1957, eso es antes de que el BMW 600 ingresara al mercado, el nuevo Consejo de Administración de BMW ya había solicitado a la División de Desarrollo que desarrollara y construyera un automóvil pequeño convencional con diseño progresivo en asociación con un diseñador y carrocerero italiano.

En julio de 1958, Wolfgang Denzel, ingeniero automotriz e importador de BMW en Viena, presentó con orgullo su nuevo modelo diseñado por el carrocerero Giovanni Michelotti en Starnberg, al sur de Múnich. La decisión a favor de este modelo concepto se tomó en octubre de 1958, lo que permitió a BMW crear un Coupé y un Sedán a nivel de producción en serie como un desarrollo interno.

La razón para hacer esto internamente fue que el prototipo, aunque era muy atractivo y ofrecía excelentes cualidades de conducción, habría sido de producción no económica debido a las costosas herramientas requeridas. Trabajando duro en



todos los detalles, los diseñadores de BMW desarrollaron un pequeño vehículo dinámico que hasta ahora no tenía nada que ver con el diseño de BMW: el BMW 700.

En su diseño, el BMW 700 siguió una línea trapezoidal con la estructura del toldo y la carrocería básica del automóvil opuestas entre sí para formar dos cuerpos en contraflujo. Este concepto de diseño proviene de los Estados Unidos. Como una versión simplificada de la antigua estructura de pontón, con un mayor refinamiento por parte de los diseñadores de automóviles italianos.

Bajo la dirección de Wilhelm Hofmeister, los diseñadores de BMW convirtieron este borrador en dos modelos, un Sedán de dos puertas y un Coupé.

El primer BMW con carrocería monocasco.

Además de su nuevo diseño, el BMW 700 ofreció otro aspecto sorprendente: fue el primer BMW con una carrocería monocasco. Y la razón para introducir esta nueva tecnología era clara: "Inicialmente, podrían creer que de esta manera estábamos renunciando a un viejo principio que se remonta muchos años atrás dentro de la compañía. Pero nuestros cálculos rápidamente nos mostraron que un piso monocasco podía ahorrar aproximadamente 30 kg de peso, bajar todo el automóvil en 60–70 mm y agilizar el proceso de producción, con los beneficios de costos apropiados."

BMW no era un recién llegado al uso de paneles de carrocería unitarios monocasco. Por el contrario, el BMW 326 construido en Eisenach desde 1936 hasta el comienzo de la guerra ya presentaba un plano de piso hecho de soportes de paneles de gran altura firmemente soldados al cuerpo del automóvil, en ese momento la mejor solución para un cuerpo de estructura que soporta carga.

Esta experiencia del pasado rápidamente valió la pena, una comparación con otros dos automóviles conocidos del mismo tamaño fabricados en Europa y con un cuerpo monocasco que confirma claramente la rigidez superior de la estructura del automóvil de BMW.

El 9 de junio de 1959, el Consejo de Administración de BMW bajo su presidente ejecutivo, el Dr. Heinrich Richter-Brohm, hizo el gran movimiento, presentando el nuevo BMW 700 Coupé, el primer modelo de la nueva serie, a unos 100 periodistas automotrices internacionales. Esto fue en Feldafing, cerca de Múnich, en el mismo lugar donde unos dos años antes habían visto por primera vez el no tan afortunado BMW 600.

Dado que la turbulencia encontrada en la gama de modelos de BMW había agregado más impulso a los informes críticos de la prensa, Helmut Werner Bönsch, Director de Planificación de Ventas Técnicas de BMW, admitió con franqueza en su declaración de bienvenida que "en última instancia, fue esta actitud y estas dudas las que nos convencieron para invitarlos hoy aquí a experimentar el nuevo BMW 700 Coupé y no esperar hasta el Salón del Automóvil de Frankfurt."



El debut: ovaciones de pie.

En el momento en que Bönsch reveló el nuevo Coupé, todos comenzaron a aplaudir. Los periodistas inmediatamente admiraron el nuevo modelo con su distancia entre ejes de 2,120 mm, la vía delantera de 1,270 mm y la vía trasera de 1,200 mm.

Con estas dimensiones, el BMW 700 había crecido fuera de la clase de automóviles pequeños que aún prevalecía en el mercado en ese momento y permitía un nivel relativamente alto de libertad para proporcionar espacio adicional. Los diseñadores e ingenieros estaban particularmente orgullosos de la tecnología liviana constante del automóvil que reduce el peso en seco a menos de 600 kg, a pesar de la longitud total del automóvil 3,540 mm, lo que proporciona las cualidades necesarias para una buena aceleración y desempeño para el "hill-climbing".

En comparación con el BMW 600, la extensión de la distancia entre ejes en un 25 por ciento llegó con un aumento de peso de solo el 14.5 por ciento. Y a pesar de su baja altura de solo 1,270 mm, el Coupé ofreció un espacio libre aceptable al igual que las puertas de 93 cm de ancho permitieron un acceso inusualmente cómodo para un automóvil de esta clase.

Al disfrutar de los asientos, el conductor y los pasajeros del BMW 700 se beneficiaron de un equilibrio inusualmente bueno de espacio interior útil y dimensiones exteriores, las ventanas curvas ayudan a mantener las puertas suaves y proporcionan un ancho adicional dentro del automóvil.

Nuevamente, en palabras de Helmut Werner Bönsch: "Al combinar los espacios para los pies y el maletero, seguimos el ejemplo de un vagón moderno para dormir, lo que demuestra que a veces incluso se puede aprender de los ferrocarriles." Luego agregó que "también recordamos mantener las cuatro esquinas del automóvil a la vista desde el asiento del conductor, lo que le permite maniobrar fácilmente incluso en espacios de estacionamiento estrechos".

Contorneados adecuadamente para adaptarse al cuerpo humano, los asientos delanteros con su tapizado de respiración activa eran ajustables incluso mientras conducían y venían con respaldos que se movían en cuatro ángulos diferentes. El respaldo en la parte trasera, a su vez, se dobla hacia abajo siempre que sea necesario, como en el BMW 600, lo que permite al conductor y a los pasajeros llevar objetos voluminosos, como todo su equipo de campamento.

El mismo espacio y rendimiento dinámico que el BMW 326.

El BMW 700 también estaba bien equipado para viajar con una buena cantidad de equipaje. El compartimento de equipaje delantero con su piso convenientemente plano podía acomodar dos maletas de tamaño estándar de 70 cm de largo, junto con algunas bolsas más pequeñas. El tanque de combustible estaba debajo del compartimento de equipaje, perfectamente protegido por la rueda de repuesto en posición vertical al frente. Ofreciendo una capacidad de 30 litros más tres litros de reserva, el tanque era suficiente para un rango de cruce de aproximadamente 500 kilómetros, ya que, de acuerdo con los estándares de consumo de combustible



aplicables en ese momento, el BMW 700 estuvo bastante bien calificado con unos 16.67 km / l.

Desarrollando una potencia máxima de 30 hp a 5,000 rpm, la unidad de potencia de dos cilindros pudo acelerar el Coupé a una velocidad máxima de 125 km / h. Exactamente lo que esto significaba en términos de rendimiento quedó bastante claro en una declaración hecha nuevamente por Helmut Werner Bönsch, comparando el desempeño del automóvil con el del legendario automóvil deportivo de turismo BMW 327: "El BMW 700 Coupé con sus 700 cc, 30 hp y dos cilindros ofrece la misma velocidad máxima, la misma aceleración y la misma velocidad promedio segura en la carretera que su legendario predecesor con su unidad de potencia de dos litros, seis cilindros en línea y dos carburadores. Y lo hace con el mismo espacio interior y con un agarre a la carretera con un estándar aún más alto."

Los periodistas que condujeron el BMW 700 Coupé estaban, con mucha razón, entusiasmados desde el principio, expresando su lírica sobre el diseño del automóvil y sus cualidades de conducción: "La aceleración es ciertamente impresionante para un automóvil de este tamaño, llevándolo del reposo a 90 km / h en 20 segundos y a 100 km / h en 30 segundos."

Con este tipo de desempeño, algunos periodistas se dieron cuenta desde el principio de que el BMW 700 Coupé ya estaba estudiando una trayectoria deportiva: "Tienes la sensación de que estás sentado en un automóvil con valores deportivos genuinos, pero sin la conducción bastante dura y espacio limitado tan típico de la mayoría de los autos deportivos."

En última instancia, la mayoría de los evaluadores confirmaron fácilmente el optimismo expresado por el Consejo de Administración de BMW: "El BMW 700 Coupé es el más reciente modelo de Bayerische Motoren Werke y promete ser un gran éxito y un verdadero punto culminante en el Salón del Automóvil de Frankfurt de este año."

Atracciones públicas en el Salón de Frankfurt de 1959: el BMW 700 Sedán y Coupé.

Precisamente esto es lo que sucedió, con el BMW 700 convirtiéndose en un verdadero punto culminante para el público en Frankfurt. El nuevo Coupé se presentó en el stand de BMW en el Salón de Frankfurt de 1959 a un precio de 5,300 marcos, incluida la calefacción del automóvil. Justo al lado estaba el Sedán de cuatro plazas basado en el mismo concepto de ingeniería y diseño y destinado a entrar en producción en serie a principios de 1960.

Con un precio de 4,760 marcos, el Sedán era casi 600 más barato que el Coupé con un mayor nivel de equipamiento. Al mismo tiempo, el Sedán se jactaba de una carrocería mucho más espaciosa que ofrecía amplitud adecuada para cuatro adultos. Y a diferencia del Coupé con su aire que recordaba a un automóvil deportivo, el Sedán se destacó en particular por sus características prácticas y beneficios.



Diseñado también por el carrocerero de Turín: Giovanni Michelotti, el Sedán también recibió sus toques finales en la Oficina de Diseño de BMW bajo el mando de Wilhelm Hofmeister.

Con su parabrisas más inclinado y la ventana trasera, así como el toldo modificado, el Sedán, en una carrocería idéntica, parecía mucho más grande que el Coupé dinámico. Pero con un peso de solo 10 kilos más que el Coupé, el Sedán de 640 kg pudo ofrecer casi el mismo buen desempeño, acelerando de 0 a 100 km / h en aproximadamente 30 segundos y alcanzando una velocidad máxima de 120 km / h.

Con el Salón del Automóvil de Frankfurt apenas terminado, BMW alcanzó un equilibrio muy positivo hacia finales de septiembre: "Ambos modelos nuevos fueron bien recibidos por los periodistas automotrices y el público general por igual, mostrando una respuesta mucho más allá de nuestras expectativas más optimistas. Como resultado, realizamos con éxito un número inusualmente grande de ventas no solo en Alemania, sino también y sobre todo en nuestros mercados de exportación."

El BMW 700 atrajo sobre todo al automovilista que deseaba destacarse entre la multitud. De hecho, como resultado de la gran demanda, los clientes tuvieron que esperar varios meses para la entrega de su automóvil, ya que BMW vendió más de 35,000 unidades en 1960, y el BMW 700 representó alrededor del 58 por ciento de los ingresos totales de la compañía.

Nacido para el automovilismo: el BMW 700 Coupé.

Las cualidades deportivas del BMW 700 Coupé salieron a la luz desde el principio, poco después del comienzo de la producción en julio de 1959: los primeros Coupés podían ser admirados en la pista antes de fin de año, por ejemplo, en el Rally Sahara-Lappland. En 1960, los rápidos Coupés de BMW trajeron a casa medallas de oro y títulos. Hans Stuck se hizo con el Campeonato Alemán de Hill-Climbing una vez más al volante de un BMW 700 a la edad de 60 años.

Lo anterior claramente creó una demanda significativa entre muchos clientes por un motor aún más potente. El gran día llegó en el verano de 1961, cuando BMW presentó con orgullo el BMW 700 Sport, a la prensa, en el circuito de carreras de Nürburgring.

Con su relación de compresión aumentada a 9: 1, un árbol de levas aún más dinámico y carburadores Solex dobles suministrando el combustible, el motor bóxer de dos cilindros ahora desarrolló 40 caballos de fuerza a 5,700 rpm.

Este paquete deportivo se completaba con una caja de cambios deportiva opcional y una suspensión aún más dura con amortiguadores más firmes y una barra de torsión antibalaceo. La unidad de potencia, a su vez, fue suficiente para acelerar a 100 km / h en poco menos de 20 segundos y una velocidad máxima de 135 km / h. Todo lo que el cliente tuvo que pagar por este placer de conducir adicional fueron 550 marcos.



Esta versión "candente" del BMW 700 se convirtió rápidamente en una leyenda a principios de los años 60, particularmente en el automovilismo deportivo, y fue admirada por los fanáticos como el "pequeño luchador". Y, de hecho, en su momento, el automóvil realizó algunos duelos emocionantes contra competidores de Steyr-Puch y Abarth.

Máquina de carreras con un bastidor espacial tubular y una carrocería de aluminio: El BMW 700 RS.

Pasando al trabajo de carreras, BMW preparó dos vehículos verdaderamente destacados paralelos entre sí: el BMW 700 GT en 1960 y, un año después, el BMW 700 S.

"Cuando el nuevo automóvil deportivo de BMW, el BMW 700 RS ingrese a la Carrera Rossfeld de Hillclimb el 18 de junio de 1961, esta será una búsqueda para probar las cualidades de conducción del BMW 700 a velocidades más altas y en condiciones más dinámicas", dijo el anuncio.

La pequeña máquina de carreras de BMW contaba con un bastidor espacial tubular y una carrocería de aluminio, con 70 hp provenientes de la unidad de potencia de eje lateral y con el vehículo completo que pesaba menos de 600 kg. Dependiendo de la relación de transmisión, este pequeño, pero de dinámico desempeño era capaz de alcanzar una velocidad máxima entre 150 y 200 km / h, suficiente para que Walter Schneider se llevara a casa el Campeonato Alemán de Circuitos en 1961 al volante de un BMW 700 RS.

El dinámico BMW 700 siguió siendo muy competitivo y, en la mayoría de los casos, incluso superior en los años venideros, con varios niveles de ajuste y potencia del motor. Y cuando el automóvil deportivo de dos cilindros de BMW finalmente llegó al final de su carrera, Hubert Hahne, una de las grandes estrellas en ese momento en las carreras de turismos, había traído a casa la mayoría de sus victorias en este modelo de desempeño sobresaliente.

Al mismo tiempo, el BMW 700 ya se había convertido en el automóvil ideal para los conductores jóvenes que hicieron su primera aparición en las carreras en ese momento. Un muy buen ejemplo es Hans-Joachim Stuck, quien tiene buenos recuerdos de este gran auto: "Tenía solo nueve años cuando acompañé a mi padre a los cursos de pilotos impartidos por la Scuderia Hanseat en el circuito de Nürburgring. Allí pude conducir yo mismo un BMW 700, ya que era un circuito cerrado reservado por completo para nuestras actividades de carrera."

BMW agregó rápidamente nuevas versiones a la gama, haciendo que el BMW 700 fuese aún más exitoso: después del BMW 700 regular, la compañía presentó el BMW 700 De Luxe en febrero de 1961, con el mismo equipo técnico, pero con un nivel aún más alto de acabados. El modelo más exclusivo de la gama BMW 700 lanzado al mismo tiempo fue el BMW 700 Convertible, que diseñó la Baur Coachbuilding Company en Stuttgart y construyó esta versión al aire libre del BMW 700, como ya lo habían hecho tan a menudo en la historia de BMW.



Para proporcionar todas las cualidades para conducir al aire libre, Baur reforzó los elementos de carga del automóvil y rediseñó la parte trasera. Un mecanismo de toldo sencillo hizo que conducir al aire libre fuera un verdadero placer, particularmente porque el BMW 700 Convertible se incluyó de serie con el motor más potente, que de otro modo se presentaba en el BMW 700 Sport.

1962: nueva generación para mayor confort.

El cambio más significativo se produjo en la primavera de 1962 cuando BMW, al tiempo que conservaba la distancia entre ejes del automóvil, extendió la carrocería en no menos de 32 para ofrecer un aumento significativo en la comodidad de marcha.

Este nuevo modelo se comercializó como el BMW LS y el BMW LS De Luxe. A partir del otoño de 1964, el Coupé también recibió esta carrocería más larga, saliendo de la línea de montaje en su último año de producción como el BMW LS Coupé.

En total, las ventas del BMW 700 ascendieron a 190,000 unidades para el año 1965. El automóvil fue un gran éxito en muchos países del mundo, con BMW entregando kits de ensamble para el BMW 700 a plantas en países que de otro modo impondrían altos impuestos sobre automóviles completamente construidos. Por lo tanto, el BMW 700 fue ensamblado a partir de kits en Bélgica, Italia, Argentina e incluso, en pequeñas cantidades, en Israel.

Al final del día, el BMW 700 cumplió las expectativas con creces, después de haberle dado nuevas esperanzas a BMW y haber llevado a la compañía con éxito a través de la crisis en 1959 y hacia el avance final para rentabilizar la producción a gran escala.

Acerca de BMW Group

Con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls-Royce y BMW Motorrad, BMW Group es el fabricante Premium líder en vehículos y motocicletas; el cual, a su vez, proporciona servicios financieros y productos de movilidad de alta calidad. Al ser una empresa global, BMW Group opera 31 instalaciones de producción y ensamble en 15 países y cuenta con una red global de ventas en más de 140 países.

En 2019, BMW Group vendió más de 2.5 millones vehículos y más de 175 mil motocicletas en todo el mundo. La ganancia antes de los impuestos para el ejercicio 2019 fue de aproximadamente 7 mil 118 millones de euros sobre ingresos que ascienden a 104 mil 210 millones de euros. Al 31 de diciembre de 2019, BMW Group tenía una mano de obra de 126,016 empleados.

El éxito de BMW Group siempre se ha basado en el pensamiento a largo plazo y la acción responsable. Por ello, la compañía ha establecido la sustentabilidad ecológica y social en toda la cadena de valor, responsabilidad en los productos y un claro compromiso con la conservación de los recursos como parte integral de su estrategia.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmwgroup/>



Acerca de BMW Group Latinoamérica

BMW Group en la región de Latinoamérica comercializa las tres marcas BMW, MINI y BMW Motorrad; así como en algunos países también se incluye la submarca BMW i. BMW Group México inició sus actividades a finales de 1994 y por tanto celebró en 2019 el 25 aniversario de presencia en este país. En la región de Latinoamérica el primer importador se ubicó en Ecuador en 1958, con lo que se tiene presencia desde hace más de 50 años.

El Grupo cuenta con dos plantas en Brasil, una ubicada en Araquari, Santa Catarina, con enfoque en la producción de autos. La otra planta se ubica en Manaus, Amazonas, la cual es la primera instalación que fabrica vehículos de dos ruedas de la marca fuera de Alemania. En julio de 2014, se anunció la inversión de mil millones de dólares para la construcción y operación de una planta de producción en San Luis Potosí, México; la cual inició operaciones en 2019 con la nueva generación del BMW Serie 3.

La región de BMW Group Latinoamérica se compone de 28 países: Antigua, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Bolivia, Brasil, Curacao, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Islas Caimán, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Santa Lucía, Surinam, Trinidad y Tobago y Uruguay. De estos países, 28 ofrecen la marca BMW, 15 ofrecen la marca MINI, 15 ofrecen la marca BMW Motorrad y 7 la submarca BMW i.

Además, cuenta con una organización de servicio y postventa, que ofrece atención a clientes.

Para mayor información favor de contactar a:

Comunicación Corporativa - BMW Group Latinoamérica

Vladimir Mello	vladimir.mello@bmw.com.mx
Juan Bernardo Vázquez Mellado	bernardo.vazquezmellado@bmw.com
Zolveing Zúñiga	zolveing.zuniga@bmw.com.mx
Édgar Téllez	edgar.tellez@bmw.com.mx
Tania Gómora	tania.gomora@bmw.com.mx

Comunicación Corporativa - Planta San Luis Potosí (México)

Elizabeth Arreguín	elizabeth.arreguin@bmw.com.mx
Julian Argüelles	julian.arguelles@bmw.com.mx

Comunicación Corporativa - Argentina

Gonzalo Rodiño	gonzalo.rodino@bmw.com.ar
Tania Silva	tania.silva@partner.bmw.com.ar

Agencia de relaciones públicas regional – JeffreyGroup

Adriana Olmedo	aolmedo@jeffreygroup.com
Vanessa Angulo	vangulo@jeffreygroup.com
Antonio Domínguez	adominguez@jeffreygroup.com
Angela Del Castillo	adelcastillo@jeffreygroup.com
Federico Martínez	fmartinez@jeffreygroup.com
Guillermo García	ggarcia@jeffreygroup.com

Planta San Luis Potosí (México) – JeffreyGroup

Denys Méndez	dmendez@jeffreygroup.com
Marisol Borbolla	mborbolla@jeffreygroup.com
Arturo Tobias	atobias@jeffreygroup.com
Zaira Nolasco	znolasco@jeffreygroup.com

BMW Group PressClub

www.press.bmwgroup.com/mx.html
www.press.bmwgroup.com/latin-america-caribbean?language=es
www.press.bmwgroup.com/argentina/