



EI BMW 328.

Recordando la historia del deportivo más exitoso de la década de 1930, en la escena de las carreras, a 80 años de su mayor triunfo en la Mille Miglia.

Múnich. Pocos automóviles pueden presumir de tener tanta fascinación ante los ojos del público más de 80 años después de su estreno como el BMW 328. Construido entre 1936 y 1940, el BMW 328 marcó un hito en la historia automotriz y fue el automóvil deportivo más exitoso de la década de 1930 en la escena de las carreras. Agilidad, aceleración, confiabilidad y construcción liviana: los diseñadores de BMW se enfocaron en lo esencial en el desarrollo del 328, marcando el comienzo de una nueva era en el proceso. De hecho, en un momento en el que las potentes máquinas “Kompressor” sobrealimentadas dominaban las carreras, el BMW 328 Roadster - que pesaba solo 780 kilogramos y desarrollaba la mayor cantidad posible de 80 caballos de fuerza en forma de producción en serie - fue una auténtica sensación. Y, efectivamente, el nuevo Roadster no perdió el tiempo colocando a sus corpulentos rivales sobrealimentados firmemente en su lugar en su debut en Nürburgring el 14 de junio de 1936.

El éxito del BMW 328 radica en la suma de sus partes: diseño ligero rigurosamente aplicado, distribución ideal del peso, líneas aerodinámicas, el motor perfecto y un chasis meticulosamente ajustado que ofrece un agarre impecable en la carretera. Todo lo cual le permitió apuntalar una nueva comprensión de lo que podría ser un automóvil, una que vio la salida del motor en equipo con la interacción óptima de todos los componentes del automóvil, y se complementó con la máxima eficiencia, para lograr el éxito. Estas cualidades permitieron al BMW 328 encarnar los valores que aún sustentan la marca BMW en la actualidad: dinamismo, atractivo estético y un alto grado de innovación.

Habiendo comenzado su vida como un automóvil de carreras a mediados de 1936, la producción en serie del BMW 328 de carretera comenzó en la primavera de 1937. Sin embargo, el automóvil deportivo de alto desempeño no permaneció reservado a los pilotos profesionales; si bien era una excelente máquina de carreras, también era igualmente impresionante en el uso diario. Esto significaba que los clientes privados también podían disfrutar de la experiencia de un Roadster puro que les brinda un motor de alto desempeño y un agarre impecable en la carretera. En carretera, su velocidad máxima de 155 km / h lo convertía en uno de los coches más rápidos. Y, con solo 464 ejemplares fabricados, el BMW 328 es hoy uno de los artículos de colección más codiciados del mercado. Su encanto reside en la belleza atemporal de un biplaza descapotable, su ingeniería aún convincente y el aura que innumerables victorias en carreras han creado a su alrededor. Después de todo, el



BMW 328 no solo era uno de los automóviles deportivos más atractivos visualmente del período anterior a la guerra, sino que en la década de 1930 también era la máquina de carreras de mayor éxito en Europa.

El estreno del BMW 328.

La historia del BMW 328 tuvo un comienzo emocionante. Evitando el ya tradicional estreno del salón del automóvil, el automóvil deportivo se presentó por primera vez a un público admirador en un entorno más competitivo, en la Carrera Internacional Eifel, en Nürburgring, el 14 de junio de 1936. Una manta de silencio envolvió al recién llegado en el período previo a la carrera. Solo un puñado de personas con información privilegiada conocieron el secreto, un modesto folleto lanzado a este selecto círculo interno a fines de 1935 que revela la existencia de un nuevo automóvil deportivo de 2 litros que se conocerá en adelante con la designación "Typ 328". Su facturación desafiantemente entendida fue notablemente corta en fanfarria, con cifras de producción y km / h que brillaron solo por su ausencia. De hecho, el estreno del vehículo incluso se realizó sin ningún anuncio en la prensa. La versión Roadster, cuya llegada revolucionaría el mundo de los deportivos durante los dos años siguientes, se dio a conocer casi como un pensamiento posterior, sin redoble de tambores ni presentación deslumbrante. Se dejó a sus habilidades en el camino para impactar la conciencia pública.

La tensión aumenta.

Sábado 13 de junio de 1936, el día antes del estreno del BMW 328. Un día ajetreado en Nürburgring se acerca a su fin, pero el aire todavía está cargado de anticipación. El pronóstico del tiempo para el día siguiente es menos que prometedor, pero Ernst Jakob Henne, el de la distintiva nariz de gancho, estaba relajado: "Estamos acostumbrados a estas condiciones en el "Ring", comentó, mientras se encogía de hombros. "Un domingo sin lluvia no es un domingo de Eifel adecuado".

Henne pilotaría el nuevo automóvil, la última distinción de un profesional que ya lo había visto establecer una serie de récords mundiales en motocicletas BMW en años anteriores. En la práctica, su vehículo funcionaba como un reloj y se esperaba que el día siguiente fuera más o menos igual.

Mientras tanto, los ingenieros del vehículo, Rudolf Schleicher y Fritz Fiedle, hacían todo lo posible por disimular sus nervios, pero de poco sirvieron. Su ansiedad estaba justificada; después de todo, para el día siguiente estaba previsto el debut de su nuevo biplaza deportivo, en una de las carreras más importantes del año.

Un debut impresionante.

Domingo 14 de junio de 1936, día del estreno. 34 pilotos se incluyeron en la categoría de automóviles deportivos de la Carrera Internacional Eifel. Siete de estos se inscribieron en la clase de 2 litros y cinco eran BMW. Cuatro eran automóviles "Typ 319/1", el otro, un Roadster blanco como la nieve de Ernst Jakob Henne. El automóvil se destacó entre la multitud, su carrocería presentaba formas mucho más fluidas, una parte delantera curvada con un par de tomas de aire delgadas en forma de riñón similares a las del BMW 326 presentado en el Salón del Automóvil de Berlín esa primavera, faros delanteros integrados en las alas delanteras, un parabrisas bajo e inclinado y una parte trasera ensanchada. Fuera de la vista, aunque ciertamente no fuera de la mente después de los tiempos de vuelta del automóvil en la práctica,



estaba el nuevo motor al acecho debajo del capó. El sonido retumbando a la superficie a través de los dos cinturones de seguridad del capó indicaba la presencia de una unidad de seis cilindros que producía tal vez 80 o incluso 90 caballos de fuerza.

Como estaba previsto, las agradables condiciones de la jornada de entrenamientos fueron usurpadas por la lluvia y la neblina del domingo. Pero eso no impidió que 250,000 fanáticos entusiastas acudieran en masa al circuito para presenciar la carrera más emocionante de la temporada. El nuevo BMW 328 rápidamente puso a temblar a sus rivales, algunos de ellos con motores de potencia mucho más alta, rompiendo el récord de vuelta de Nürburgring para automóviles deportivos en el proceso. "Para las carreras sin diluir y de primera clase, la Carrera Internacional Eifel en Nürburgring era el lugar ideal", proclamaba la prensa diaria. "Uno de los resultados más impresionantes del día fue la victoria del motociclista Ernst Jakob Henne, quien rompió el récord mundial, en la clase de automóviles deportivos sin sobrealimentación de hasta dos litros. ¡Incluso logró establecer el tiempo de vuelta más rápido que cualquier automóvil deportivo!", informó un periódico. "Henne exprimió un rendimiento increíble de su nuevo automóvil de 2 litros", agregó un asombrado 'Die Motorwelt'. "¡Qué magnífica aceleración! (...) este deportivo es más rápido que todos sus rivales sobrealimentados. Henne se lleva la victoria por un claro margen."

La carrera soñada de Henne y el estreno del BMW 328 se han convertido en el folclore de Nürburgring. Pero ese no fue el final de la historia: la victoria del nuevo deportivo, cuya denominación interna "Baumuster 328" no aparecía en ninguno de los efusivos informes de la carrera, marcó el inicio de una leyenda que ha asegurado el estatus de BMW como sinónimo de compromiso deportivo para este día.

Éxito sostenido.

Y así, el BMW 328 había obtenido su primera victoria en su debut en Nürburgring. La victoria sería seguida por más de 200 más durante una vida que duró hasta la década de 1950. Fue una racha de éxito sin paralelo con ningún otro modelo de su clase; pocos otros coches han dejado una impresión tan duradera en la historia del deporte motor de la compañía como el BMW 328 con su motor de seis cilindros en línea de 2.0 litros.

Después del triunfo en Nürburgring, BMW se dispuso a conquistar pistas de carreras a lo largo y ancho con un trío de prototipos de BMW 328. La reacción universalmente positiva a la primera victoria del nuevo automóvil deportivo de BMW en Nürburgring había generado grandes expectativas. Hubo algunos problemas iniciales bajo cargas sostenidas en el Gran Premio de Francia en el circuito de alta velocidad de Montlhéry, pero pronto se reanudó el flujo de vueltas rápidas y victorias. Ya en agosto de ese año, el importador británico de BMW, H. J. Aldington, alcanzó la gloria en la carrera Schleißheimer Dreiecksrennen al volante de un BMW 328, y fue Aldington quien instó a los altos mandos de BMW a participar en otra carrera fuera de Alemania. Un triunvirato de prototipos con los colores verdes de Frazer-Nash-BMW se alinearon para el Tourist Trophy en Irlanda, y rápidamente sellaron una barrida limpia de los tres primeros lugares.



Sin embargo, todavía fueron los tres automóviles de preproducción los que tomaron turnos para acumular las victorias, con varios pilotos diferentes al volante durante los meses posteriores al estreno. Los clientes privados se vieron obligados a jugar al juego de la espera, ya que la producción tardó en ponerse en marcha; las primeras unidades no se entregaron a los clientes sino hasta finales de abril de 1937. Y así fue un año después del espectacular debut de Henne antes de que los propietarios privados de BMW 328 pudieran probar su nueva compra en las carreras. Una vez que los primeros clientes finalmente consiguieron su esperado BMW 328, quedó claro cómo se desarrollaría el resto de la temporada de carreras. Por ejemplo, en la carrera de Eifel de 1937 había nueve BMW 328 en la parrilla, y la lucha por la victoria sería, en consecuencia, un asunto interno. A lo largo de los años que siguieron, otros automóviles solo hicieron un puñado de intentos atemorizados para enfrentarse a los BMW.

Los informes de victorias continuaron lloviendo en Múnich desde todos los rincones de Europa. Y no eran solo las victorias de clase lo que el automóvil acumulaba sin esfuerzo, sino que los automóviles con motores mucho más potentes también sucumbían a su voluntad irresistible. El pequeño automóvil deportivo de 2 litros estaba construyendo una hermosa colección de victorias generales sobre rivales que alguna vez fueron superiores. Las carreras de automóviles deportivos se redefinieron rápidamente, el BMW 328 dio a la clase de 2 litros un nuevo y poderoso competidor.

El desarrollo del BMW 328.

Cuando se sentaron las bases para la construcción del BMW 328 a principios de la década de 1930, los creadores del automóvil, Rudolf Schleicher y Fritz Fiedler, tenían poca idea de la importancia que alcanzaría algún día el deportivo biplaza. Varias décadas después, este Roadster, con su potente motor de 2.0 litros y seis cilindros, sigue siendo elogiado como el deportivo más hermoso y exitoso de su tiempo. Schleicher y Fiedler formaron el equipo de ingeniería ideal para tal proyecto. Además de su profundo conocimiento en muchas áreas de la construcción de automóviles, los dos hombres podrían contar con muchos años de experiencia, una gran cantidad de ideas y, sobre todo, ambición. Se complementaron perfectamente, el especialista en motores Schleicher fusionó su talento con la experiencia de Fiedler en la construcción de vehículos con un efecto sobresaliente.

En el BMW 328 desarrollaron un automóvil deportivo refinado, cuyas cualidades proporcionarían uno de los pilares para futuros desarrollos durante las décadas siguientes. Los coches que se utilizaron para las primeras carreras exitosas eran, de hecho, versiones prototipo desarrolladas en el entorno más simple. Hoy en día, la creación de un nuevo automóvil evoluciona como parte de un proceso que cuesta millones y se prolonga durante varios años. Incluye las contribuciones de cientos de ingenieros y diseñadores que trabajan bajo el más estricto secreto en centros de desarrollo y estudios de diseño. En contraste extremo, el BMW 328 se ensambló en un tiempo doblemente rápido con un uso mínimo de materiales y mano de obra. Cuando Mssrs Schleicher y Fiedler concibieron el BMW 328, no existían estudios de mercado, un departamento de diseño o un túnel de viento en BMW, sin importar las herramientas electrónicas que sus contrapartes dan por sentadas hoy en día. En aquel entonces, los diseñadores se encontraban apiñados alrededor de tableros de dibujo o en el taller de pruebas, usando sus manos para dar forma a sus ideas. El



hecho de que un automóvil tan exitoso se haya creado en este entorno destaca el logro de los diseñadores: el BMW 328 es una obra maestra del arte de la ingeniería. Si destacara un aspecto de lo que hace que el BMW 328 sea tan especial, sería la coherencia del concepto general. El automóvil deportivo no fue demasiado innovador para su época ni particularmente poderoso, sin embargo, sus componentes individuales - el tren motriz, la carrocería y el chasis - se unieron para formar un todo superior. Y sigue siendo un paquete convincente e impresionantemente resuelto en la actualidad.

El tren de rodaje: mejorando un buen sistema.

Aunque el BMW 328 se desarrolló sobre la base del BMW 319/1, difería significativamente tanto en su apariencia exterior como debajo de la piel. De hecho, los atributos técnicos del nuevo deportivo se combinaron para hacer que el 319/1 "pareciera bastante viejo" cuando se los comparó directamente. La falta de recursos para un diseño completamente nuevo significó que el BMW 328 tuvo que conformarse con una versión modificada del motor de 50 hp del BMW 326. El bloque de hierro gris fundido de 2 litros recibió una nueva culata (hecha de una aleación de aluminio) con válvulas dispuestas en "V". El control de las válvulas era el trabajo del árbol de levas montado lateralmente usando manivelas de campana en el lado del escape y varillas de empuje transversales. Esta actualización impresionantemente efectiva aumentó la potencia a 80 hp a 4,500 revoluciones por minuto.

La experiencia de las pistas de carreras se transfiere a la carretera.

Esas primeras salidas con los prototipos del BMW 328 en la pista de carreras mostraron a los ingenieros de diseño Fiedler y Schleicher que se requería más trabajo de desarrollo para el 328, cuando llegó a usarse tanto en la carretera como en carreras. Comenzaron por intentar eliminar los puntos débiles que habían sido tan obstinadamente evidentes durante la carrera de alta velocidad en Montlhéry. Al mismo tiempo, establecieron un departamento de carreras para proporcionar una plataforma profesional desde la cual ejecutar las actividades de carreras para el BMW 328. Este departamento también se aseguró de que los conocimientos adquiridos en las carreras fluyeran en el desarrollo del 328 de serie y, de hecho, en producción de otros modelos de BMW también.

El BMW 328 producido en serie se benefició de los descubrimientos realizados en la pista de carreras en forma de una caja de cambios reforzada y ejes traseros, por ejemplo. Además, los motores de carrera utilizados en la Mille Miglia de 1940 recibieron cigüeñales reforzados. Estos presentaban nueve contrapesos, incluido un elemento de peso central reforzado que eliminaba el riesgo de flexión. Estos cigüeñales y una serie de otras mejoras, en particular en el control de válvulas, permitieron que los motores de carrera funcionaran a velocidades de hasta 6,000 rpm. Esto empujó la potencia del motor registrada en el banco de pruebas hasta 136 hp. La producción en serie también se benefició de estos avances. La experiencia con los cigüeñales de carrera se reflejó en áreas como el desarrollo del motor del primer BMW de posguerra, el "Typ 501", cuyo cigüeñal también contaba con nueve contrapesos.



La carrocería: diseño ligero como principio de construcción.

Pero no fue solo la transmisión modificada lo que causó una impresión convincente; El BMW 328 también se jactaba de que ningún otro automóvil en ese momento podía igualar. Las sobresalientes cualidades del BMW 328, las altas velocidades medias dentro de su brújula y sus excelentes características de manejo fueron el fruto de un principio de diseño introducido con el BMW 303: construcción ligera. Desde principios de la década de 1930, BMW había sido más sinónimo de este concepto que quizás cualquier otro fabricante de automóviles. Los elementos clave de este principio de diseño innovador incluyen el uso de materiales con el peso específico más bajo posible, donde la construcción del automóvil lo permita, y técnicas de construcción de chasis y carrocería de vanguardia que representan una desviación del pensamiento convencional.

La construcción del bastidor tubular desarrollada por el ingeniero Fritz Fiedler y patentada por BMW jugó un papel importante en la limitación del peso del BMW 328 a 780 kilos. Este bastidor constaba de dos tubos longitudinales con secciones transversales circulares que convergían en forma de "A" desde las ruedas traseras hasta la parte delantera del coche, acomodando el ancho del motor, y estaban conectados por perfiles rectangulares. El bastidor fuerte y liviano sostenía la suspensión delantera con horquillas inferiores y un muelle transversal superior, mientras que el eje trasero vivo tenía muelles longitudinales semielípticos.

Las secciones transversales del tubo se estrecharon hacia las áreas en la parte trasera sujetas a menores fuerzas de flexión, lo que ayudó a reducir significativamente el peso del marco. Este diseño de tubo especial también mejoró la resistencia a la flexión y la rigidez a la torsión y, por lo tanto, proporcionó al automóvil un manejo mejor y más directo. Por lo tanto, un chasis con un bastidor tubular tenía enormes ventajas sobre las construcciones con el bastidor de sección en U más común en ese momento.

Sin embargo, muchos automovilistas en aquellos días creían que un automóvil más pesado era más seguro y también más fácil de controlar que un modelo liviano. Se escucharía la misma opinión una y otra vez: que solo un automóvil pesado se "pegaría a la carretera como pegamento", es decir, poseer buen agarre a la carretera. Sin embargo, los expertos de BMW señalaron que el agarre en tierra estaba directamente relacionado con la fuerza centrífuga, que dependía de la masa: cuanto mayor era la masa, mayor era la fuerza centrífuga. Además, las fuerzas de inercia más fuertes también afectan a todas las demás partes giratorias y amortiguadas del automóvil. Un peso en vacío más alto requiere un mayor desempeño para impulsar el peso muerto, y un peso en vacío alto también coloca cargas significativamente mayores en los componentes del motor. Todo lo cual significa que reducir el peso de un automóvil ofrece varios beneficios.

BMW era un firme creyente en el diseño liviano, el BMW 328 brindando un excelente ejemplo de su compromiso de transferir los principios de una técnica de construcción que todavía se mantiene vigente en la producción en serie de todos sus modelos.

Comienza la producción en serie.



Habiendo hecho su debut como coche de carreras en 1936, la producción en serie del BMW 328 finalmente comenzó un año después. Lejos de estar diseñado exclusivamente para las carreras, se trataba de un “potente automóvil de uso diario para viajes y deportes”, como decía la publicidad. Sin embargo, no hubo ninguna de las fusiones promocionales y la atención de la prensa que esperaríamos hoy para un automóvil deportivo diseñado para uso en carretera y turismo. En la primavera de 1938, Bayerische Motoren Werke entregó el BMW 328 número 200 a su propietario. Y, sin embargo, solo se produjeron 464 ejemplares hasta 1940, lo que deja al 328 como una rareza codiciada en los círculos de automóviles clásicos de hoy. Los costos de puesta en marcha del BMW 328 ascendieron a un total de 445,000 marcos, un desembolso relativamente modesto si se considera el 1.4 millones de marcos que representó el BMW 320 y los 2.3 millones de marcos que se necesitaron para dar vida al BMW 326 Saloon.

Equipamiento.

Cuando se trataba de subir al vehículo, el BMW 328 primero requería que metiera la mano en el interior del automóvil, ya que las puertas no tenían manijas exteriores. Una vez sentado al volante, fue recibido por un par de relojes agradablemente claros: el tacómetro a la izquierda y a la derecha un velocímetro de 180 km / h de igual diámetro, a los que se unieron tres instrumentos más pequeños encargados de mantener al conductor informado sobre los niveles de combustible, presión de aceite y temperatura del agua. Los botones e interruptores habituales para el motor de arranque, las luces, el ahogador y los indicadores de dirección completaban el tablero de instrumentos. Los accesorios de serie también incluían una guantera con tapa, bolsillos en las puertas y una caja de herramientas bien equipada. En el centro del volante negro de tres radios estaba el botón de las dos bocinas Bosch colocadas detrás de la parrilla doble en forma de riñón.

Y en caso de que la batería se agotara, había un orificio para una manivela de arranque en la cubierta del radiador debajo de la parrilla doble en forma de riñón, una característica estándar en ese momento. La rueda de repuesto estaba alojada en un hueco en la parte trasera.

Los tres primeros prototipos no tenían puertas, y tampoco venían con un soporte o un hueco en la parte trasera para la rueda de repuesto. Su parabrisas era bajo y de diseño de una sola pieza. Por el contrario, los automóviles posteriores producidos en serie tenían pantallas que constaban de dos mitades, en ángulo en V, que podían plegarse individualmente y tenían un limpiaparabrisas en cada una. Además, el BMW 328 venía de serie con rines de disco Kronprinz de bloqueo central patentado con neumáticos de 5.25x16. Detrás de ellos, los frenos hidráulicos con tambores de 280 mm de diámetro proporcionaron buenas distancias de frenado para la época. Los dos cinturones de cuero atados sobre el capó aportaron un toque particularmente deportivo. Junto con el diseño clásico de "doble riñón" de la parrilla del radiador, estos cinturones de piel de vaca de color marrón claro, sujetos en su lugar por un cierre de clip, representaron un elemento de estilo prominente del BMW 328.

El departamento “Künstlerische Gestaltung”.



La ingeniería debajo de la superficie del BMW 328 fue realmente impresionante, pero el aspecto del automóvil también se encontraba entre sus puntos fuertes. De hecho, visto a través de los ojos del siglo XXI, este sigue siendo uno de los automóviles deportivos más hermosos de la década de 1930. Ciertamente, sus deslumbrantes miradas no surgieron por casualidad. Desde los años 30, BMW ha prestado mucha atención a los ingredientes estéticos del desarrollo del vehículo, así como a los aspectos técnicos. En 1934, la empresa reunió sus actividades de desarrollo de vehículos bajo la atenta mirada de Fritz Fiedler en Eisenach. Su equipo solo contaba con 20 personas en esos primeros días, pero el departamento pronto comenzó a crecer. Por ejemplo, el 1 de octubre de 1936, el especialista en carrocerías Wilhelm Kaiser llegó a Eisenach para fortalecer el equipo. Sus tareas incluían dibujar diseños de carrocería para el 328. Usando los prototipos hechos a mano como base, diseñó una forma que tomaba prestadas las características suaves y fluidas del nuevo 326 y podía ensamblarse con herramientas relativamente simples a partir de piezas prensadas previamente. Todo ello hacía del BMW 328 una combinación armoniosa de forma y función.

El BMW 328 actuó como catalizador del cambio. Cuando el departamento de desarrollo de automóviles se trasladó a Múnich en 1937, Kaiser se hizo cargo de la oficina de desarrollo y diseño de carrocerías en Múnich-Milbertshofen. Pronto se hizo evidente que el equipo carecía de la mano de obra para ocuparse de las tareas futuras, lo que provocó la creación el 1 de septiembre de 1938 de la nueva "Künstlerische Gestaltung", Departamento de Diseño, dirigido por Fritz Fiedler. Esto le dio a Múnich un estudio de diseño de vanguardia, donde los diseñadores trabajaron con modelos de plastilina, tomando parte del libro de sus contrapartes estadounidenses. Aquí fue donde sus ideas literalmente tomaron forma, sus diseños, como hoy, se tradujeron en modelos de tamaño natural y luego se refinaron para crear una obra de arte emocional. Durante los siguientes dos años y medio, el equipo de diseño fue responsable de la concepción de todos los automóviles en las etapas de planificación y en desarrollo: el 330, 335, 332, el Mille Miglia Roadster y el Kamm Racing Saloon son ejemplos notables.

Más potente, más rápido, más ligero: las distintas formas de carrocería de competencia del BMW 328.

Desde su primera salida en la carrera de Eifel de 1936, el BMW 328 había establecido rápidamente un control de hierro sobre las pistas de carreras de Europa. Para los ingenieros de Múnich, sin embargo, esto no era motivo para dejar de pisar el acelerador. En su lugar, trabajaron a fondo para aumentar la potencia original del automóvil de 80 hp. Los fabricantes rivales ya habían aumentado sus motores a unos 110 hp, pero no se esperaba un aumento significativo por encima de ese nivel. Ciertamente, había poco margen para reducir aún más el peso de lo que ya era un automóvil ligero en la forma de producción en serie. En esa etapa, la reducción de la resistencia parecía la única forma de aumentar su velocidad. La forma curvilínea del 328, con sus alas delanteras prominentes, pudo haber sido un golpe maestro de ingeniería y diseño, pero era menos que ideal aerodinámicamente. Y así, los ingenieros de BMW se dispusieron a diseñar una carrocería totalmente nueva basada en los conocimientos más recientes de la investigación aerodinámica.

El BMW 328 Touring Coupé.



En 1938, los rivales de BMW ofrecieron pruebas claras, sobre todo en Le Mans y en el MilleMiglia, de que los coches de motor más pequeño podían alcanzar velocidades extremadamente altas mediante el uso de carrocerías ligeras y aerodinámicas. Se había demostrado que los coches abiertos eran menos eficientes aerodinámicamente que los de toldo rígido y BMW no estaba dispuesto a discutir. En 1938 se tomó la decisión de construir un Saloon de carreras con toldo rígido basado en el BMW 328 Roadster. Sin embargo, las pruebas iniciales no arrojaron exactamente el éxito deseado y los ingenieros no disfrutaron del lujo del tiempo; a principios de ese año, las autoridades del deporte motor en Italia y Alemania habían acordado celebrar una carrera en las autopistas entre Berlín y Roma, y BMW estaba dispuesto a competir. La carrera se pospuso repetidamente, pero se esperaba que BMW también llevara los colores alemanes con distinción en las próximas carreras de la Mille Miglia y Le Mans, por lo que no había un segundo que perder. Con la presión en aumento, el departamento de carreras recurrió a Carrozzeria Touring para construir un automóvil aerodinámico para el comienzo de la temporada de 1939. El carrocerero milanés ya había completado un proyecto similar para Alfa Romeo y estuvo de acuerdo sin dudar.

El Coupé basado en el BMW 328 se unió por primera vez en Le Mans en 1939 con Prince Max zu Schaumburg-Lippe, el piloto líder del equipo NSKK (National Socialist Motoring Corps), al volante. El "superleggera" Coupé, con un peso de solo 780 kg, ganó la categoría de 2 litros por un margen impresionante, registrando una velocidad promedio de más de 130 km / h. Eso fue suficiente para asegurar el quinto lugar en la clasificación general, defendiéndose de automóviles significativamente más potentes en el proceso y aumentando las esperanzas para las oportunidades de la compañía en la Mille Miglia el año siguiente. Los automóviles BMW estaban perfectamente preparados para emular los logros de las motocicletas de la compañía, que ya habían alcanzado un éxito impresionante en las carreras. En 1940, este impulso dio lugar a varios BMW 328 nuevos: tres Roadster y, por primera vez, un Saloon de competencia con toldo rígido de fabricación propia: el "Kamm Coupé".

El BMW 328 Kamm Coupé.

El éxito del Touring Coupé animó a los ingenieros de Múnich a producir su propia versión de toldo rígido del BMW 328. En el recién formado departamento "Künstlerische Gestaltung", bajo la dirección de Wilhelm Meyerhuber, se creó una nueva carrocería aerodinámica. El nuevo chasis espacial estaba hecho de aleación de magnesio Elektron y pesaba solo 30 kilos, mientras que la carrocería de aluminio le daba al automóvil una piel exterior aerodinámica. Se siguieron con precisión las especificaciones probadas por el profesor Wunibald Kamm en el túnel de viento, dando como resultado un automóvil con un coeficiente de arrastre (Cd) de alrededor de 0.25 (medido usando un modelo). Esto fue significativamente más bajo que el del Touring Coupé (aproximadamente 0.35).

El "Kamm Coupé" tuvo su primera oportunidad de demostrar su potencial de rendimiento en la autopista entre Múnich y Salzburgo. Con una velocidad máxima de 230 km / h, se convirtió en el BMW más rápido registrado. Sin embargo, el estallido de la guerra inicialmente arrojó dudas sobre si tendría la oportunidad de



demostrar lo que podía hacer contra sus rivales. En el evento, el Kamm Coupé vio acción en las carreras en la Mille Miglia de 1940.

En la confusión del período inicial de la posguerra, el automóvil se perdió del radar y más tarde llegó la noticia de que había sido desmantelado. Sin embargo, en 2010 BMW Classic encargó una réplica del automóvil, lo que dio nueva vida no solo a un hito importante en la historia del deporte del motor, sino también a la historia de la aerodinámica del vehículo.

El BMW 328 Mille Miglia Roadster.

Sin embargo, los dos automóviles de toldo rígido no viajaron solos a Italia para la Mille Miglia en la primavera de 1940; tres biplazas descapotables se unirían a ellos al inicio de la carrera en Brescia. Meyerhuber había logrado transferir el diseño aerodinámico al Roadster. La presencia ágil y arrolladora del aerodinámico Roadster le permitió irradiar una sensación de dinamismo y velocidad sin siquiera girar una rueda. Este fue otro automóvil en el que se crearon modelos para pruebas en profundidad en el túnel de viento de Stuttgart. En otoño de 1939 se colocó un marco espacial en el chasis estándar del ganador de la clase Mille Miglia del año anterior y se cubrió con una delgada piel de aluminio. El borde prominente de sus alas delanteras pronto le valió al auto su apodo: el Roadster "Trouser Crease". Una vez más, los expertos lograron extraer más potencia del motor, los Roadster ahora producen 95 kW (130 hp) desde 1,971 cc y el Saloon de carreras Kamm hasta 100 kW (136 hp): cifras sensacionales para la época.

Al piloto de carreras de Múnich, Uli Richter, se le asignó la tarea de sacar el automóvil terminado, en el frío helado, para una serie de carreras de alta velocidad a lo largo de las autopistas fuera de Múnich. Sin embargo, el Roadster aerodinámico solo requería mejoras mínimas. Ya se habían montado otros marcos de dos espacios en el chasis requerido, pero el reloj estaba empezando a correr. El departamento de carrocería en Múnich no tenía personal para el trabajo en cuestión y se temía que los dos competidores no estuvieran preparados para cumplir con la fecha límite de primavera. Si alguna vez hubo un momento para volver a aprovechar esas buenas relaciones con Milán, fue este. Los dos autos de carrera a medio terminar fueron debidamente transportados hasta Touring, y el experimentado carrocerero italiano no tuvo problemas para terminar el trabajo en un corto espacio de tiempo.

El BMW 328 y la Mille Miglia.

La Mille Miglia fue la carrera de ruta más larga del mundo y partió de Brescia pasando por Cremona, Piacenza, Bologna, Florencia y Siena hasta Roma. El tramo de vuelta de la carrera a Brescia llevó a los pilotos a través de Perugia, Ancona, Bologna, Ferrara y Venecia. Los pilotos y sus máquinas cubrieron 1,000 millas (1,600 kilómetros) - sin parar - a través de la campiña italiana, pueblos y aldeas en lo que fue desde el principio uno de los desafíos más exactos disponibles para el hombre y la máquina. El éxito en la Mille Miglia fue una prueba de la competitividad de una compañía no solo en la etapa de carreras sino también en la construcción de automóviles en general.

El debut en la Mille.



La Mille Miglia de 1938 estaba programada para principios de abril y marcó el comienzo de la temporada de carreras en Europa continental. Los grandes Alfa Romeos entraron en la temporada como favoritos, y apenas fue un cambio para los libros cuando la pareja italiana de Alfa de Biondetti / Stefani concluyó la victoria general con una velocidad media de 133.391 km / h. Sin embargo, la mayor sorpresa estaba por llegar. El equipo de pilotos Fane / Williams condujo su BMW 328 al octavo lugar en la clasificación general, ganando la clase de 2 litros y dejando un número considerable de automóviles sobrealimentados a su paso. Los compañeros BMW 328 de Fane y Williams pusieron el sello en una carrera exitosa, siguiéndolos a casa en el décimo, undécimo y duodécimo lugar en general y asegurando el segundo, tercer y cuarto lugar en su clase. Sumado a lo cual, también ganaron el premio de equipo a la consistencia y el premio al mejor participante extranjero.

El 328 había demostrado que era capaz de soportar velocidades increíblemente altas en largas distancias sin quejarse. La combinación en el automóvil de una potencia impresionante y un agarre impecable en la carretera había demostrado que era posible superar el desafío de rivales mucho más potentes. Para BMW, este éxito representó el avance internacional en el deporte motor europeo.

La Mille Miglia de 1940: el mayor triunfo del BMW 328.

La situación política significó que sólo unas pocas carreras tuvieron lugar en 1939 y 1940. Una de ellas fue la Mille Miglia de 1940. Aunque todavía cubría 1,000 millas, los conductores no estarían compitiendo en la ruta clásica a Roma y de regreso, sino en un recorrido triangular de 167 kilómetros entre Brescia, Cremona y Mantua, que se rodaría nueve veces. BMW puso su mirada alta y participó con cinco BMW 328 de carrera sin concesiones en el evento. Junto a los tres Roadster, el Touring Coupé y el Kamm Coupé, un par de versiones de toledo rígido duro se agregaron a la alineación. Los motores de carreras de los cinco automóviles Mille Miglia desarrollaban entre 130 y 136 hp, y eran capaces de alcanzar velocidades máximas que iban de 200 a 220 km / h.

Aunque el BMW 328 Roadster ganó la clase de 2 litros en el Millar Miglia de 1938, BMW experimentaría su mayor triunfo en 1940.

El 28 de abril de 1940, a las 6.40 a.m., el piloto del Touring Coupé, Huschke von Hanstein se convirtió en líder de la categoría de 2 litros y nunca lo abandonó en la distancia de carrera de 1,503 kilómetros. Después de ocho horas, 54 minutos y 46 segundos, el automóvil número 70 tomó debidamente la bandera a cuadros. Von Hanstein y su copiloto Bäumer no solo habían concluido los honores de clase, con una velocidad promedio de 166.723 km / h, sino también se llevaron la victoria general y, estableciendo una marca de 174.102 km / h, registró el promedio de vuelta más rápido. Ningún otro ganador de la Mille Miglia, antes o después, ha igualado las velocidades alcanzadas por el "Rennbaron" en su BMW 328 Mille Miglia Coupé con carrocería Touring.

Los abatidos italianos tuvieron que esperar más de un cuarto de hora por el Alfa Romeo de Farina / Mambelli, segundo clasificado. En tercer lugar estaban Adolf



Brudes y Ralph Roese en uno de los tres Roadster aerodinámicos de BMW. Los otros titulares de BMW ocuparon el quinto y sexto lugar. Solo el Kamm Coupé se vio obligado a retirarse por problemas de motor. Sin embargo, hasta su prematura desaparición, había estado muy cerca del Touring Coupé de Huschke von Hanstein y bien podría haber luchado fuerte por la victoria si no hubiera sucumbido. Las destacadas posiciones de los BMW aseguraron que Múnich también tuviera el premio del equipo para celebrar junto con la victoria en la clasificación general. Su éxito en la Mille Miglia de 1940 representó la coronación de la ya fructífera historia del deporte motor de la compañía hasta la fecha.

El BMW 328 en la posguerra.

El BMW 328 continuó disfrutando del éxito en la competencia internacional en la década de 1950. Esto lo convierte en uno de los autos de carreras más exitosos en la larga historia de BMW en el deporte motor. Aunque las carreras de automóviles estaban lejos de ser un evento regular en la Alemania de la posguerra, cuando sucedieron, un puñado de BMW 328 siempre figuraba de manera prominente en el campo de salida. Muchos pilotos llevaron a cabo modificaciones en la aerodinámica y el motor de sus automóviles, y algunos incluso emplearon sus propios equipos de mecánicos. De hecho, los pilotos independientes ahora enriquecían la escena de las carreras como diseñadores, creando máquinas de carreras rebosantes de imaginación e improvisación. En la década de 1950, más de 10 años después de su introducción, el BMW 328 y sus descendientes de varios fabricantes de carrocerías todavía dominaban la clase de 2 litros.

El BMW 328 hoy.

De los 464 ejemplares del BMW 328 fabricados, solo unos 200 han sobrevivido, y de los cuales 120 están en Alemania. Muchos todavía participan en carreras históricas hasta el día de hoy. Y los automóviles de la propia colección de BMW Classic se pueden encontrar regularmente en el centro de la acción, a menudo con figuras ilustres al volante. De hecho, en 2003, el rey Carlos XVI Gustavo de Suecia formó equipo con el príncipe Leopoldo de Baviera para la renacida Mille Miglia, que ahora se realiza como prueba de regularidad, en un BMW 328 Touring Roadster.

En 2004 se sumó una victoria muy especial a las más de 200 victorias logradas por el BMW 328 en la década de 1950, el famoso y antiguo automóvil deportivo que volvió a escribir la historia de la Mille Miglia. Giuliano Cané y su copiloto y esposa Lucia Galliani se alinearon en el automóvil ganador de 1940, el BMW 328 Touring Coupé, y rápidamente llevaron a cabo el envidiable truco de sumar la victoria en la moderna Mille Miglia a su éxito más de 60 años antes. Y eso convirtió al BMW 328 Touring Coupé en el primer automóvil en respaldar su éxito en la Mille Miglia original con gloria en su reencarnación histórica.

Luego, en 2010, exactamente 70 años después de ganar la Mille Miglia de 1940, el BMW 328 Touring Coupé volvió a hacerlo todo. De nuevo fueron Giuliano Cané y Lucia Galliani quienes condujeron majestuosamente el Coupé a través de las numerosas etapas y recorrieron las 1,000 millas a través de Italia sin un solo problema técnico. Enzo Ciravolo y Maria Leitner agregaron la cereza al pastel del éxito de BMW al terminar terceros en un BMW 328 estándar en otra instancia de la historia de la Mille Miglia que se repite. Hace 70 años, BMW también se había adjudicado el tercer lugar.



Para recordar cuán potentes son los autos de 1940 hoy en día, solo necesita presenciar su viaje a Italia para el evento. No hay ningún transporte o remolque a la vista; en cambio, al igual que hace 70 años, viajan de Múnich a Brescia por sus propios medios. Y lo que es más impresionante, completan el viaje con un solo tanque de combustible; entonces, como ahora, los motores no solo eran potentes sino también eficientes. Los pilotos y los automóviles pueden encontrar una amplia variedad de condiciones climáticas en el camino a Brescia y durante el evento en sí, pero nada puede enfriar el ánimo de los pilotos y los automóviles por igual, ya sea que estén tomando el sol a 27 grados centígrados en el Adriático o tiritando justo por encima del punto de congelación en la nieve y la niebla del Monte Terminillo, los equipos experimentan todo lo que les ofrece el clima italiano. Y hoy, tal como lo hicieron en ese entonces, luchan por la victoria con un estilo suntuoso.

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/bmw-group/>

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/