

Comunicado de prensa  
28 de mayo de 2009

## **75 años de descapotables biplaza BMW**

### **El BMW 315/1 y sus sucesores**

El diseño ha cambiado, pero no la filosofía: “Muchos conductores alemanes contemplan la circulación no sólo como un medio confortable y rápido de transporte, sino como una actividad deportiva. Son personas que, cuando ven una carrocería aerodinámica con un largo y esbelto compartimento para el motor y un velocímetro que llega hasta los 150 km/h, sienten la irrefrenable llamada de las carreteras amplias, perfectas para conducir rápidamente, de las carreteras de montaña que piden a gritos ser conquistadas y de competidores, que son tan fácilmente adelantados”.

Precisamente con estas palabras BMW anunciaba en 1934 el primer descapotable biplaza cuya ingeniería fue desarrollada por la compañía. Y de hecho este diseño de propulsor con seis cilindros estaba destinado a conformar el futuro de la marca, llegando hasta el actual BMW Z4.

El punto de partida de este desarrollo procede del Salón del Automóvil de Berlín, en mayo de 1934. Allí, junto con el BMW 135 berlina, por primera vez BMW presentó el prototipo de un descapotable biplaza deportivo con unas líneas excepcionalmente atractivas.

Justo detrás del compartimento del motor, largo y esbelto, tenía dos asientos deportivos diseñados para el conductor y el pasajero, protegidos por el parabrisas, bajo y vertical, y el techo de emergencia.

La parte trasera se reducía hasta un final limpio y elegante, añadiendo un toque particularmente aerodinámico con una óptima resistencia al avance.

La rejilla del radiador en este automóvil de dos plazas estaba mucho más inclinada hacia atrás que en la berlina, y tenía unos guardabarros delanteros que se extendían más allá de las ruedas, hasta los guardabarros posteriores. Para reducir al mínimo la resistencia al aire, las ruedas traseras estaban completamente cubiertas, mientras que la propia carrocería del automóvil se apoyaba en una doble estructura de tubo de acero soldado eléctricamente con tres elementos transversales.

La suspensión delantera estaba formada por el muelle en la parte superior, triángulos inferiores y amortiguadores hidráulicos de palanca. Las ruedas traseras, por su parte, estaban montadas en un eje rígido con ballestas y amortiguadores de palanca.

### **Pequeño pero matón: propulsor de seis cilindros y 1,2 litros de cilindrada**

Tanto la berlina como el deportivo estaban impulsados por el mismo motor sobresaliente: un seis cilindros en línea de 1,5 litros de cilindrada, desarrollado a partir del 1,2 litros que originalmente montaba el antiguo BMW 303. El bloque de cilindros y el cárter superior de este sobresaliente motor eran una sola pieza; el árbol de levas estaba situado en el bloque, con taqués que accionaban a través de empujadores y balancines las válvulas, dispuestas verticalmente y alineadas en series. Los conductos de admisión y escape, finalmente, estaban en el mismo lado.

Una característica poco habitual hoy día era que tenía diferentes distancias entre cilindros: el segundo y tercero y el cuarto y quinto estaban más separados, para alojar los cojinetes del cigüeñal y del árbol de levas.

Así el cigüeñal, que no tenía ningún contrapeso, giraba sobre cuatro cojinetes, igual que lo hacía el árbol de levas.

Sin embargo ésta no era la razón de este diseño y configuración particular; más bien se puede atribuir al proceso de montaje de la época, en el que el cigüeñal estaba previamente montado junto con las bielas y pistones. Así, los pistones debían montarse desde abajo y los cojinetes principales del cigüeñal no podían sobresalir del espacio entre los cilindros. Por ello, los cojinetes principales tenían que ubicarse entre ciertos cilindros, que debían mantener entre sí una distancia relativamente grande.

Mientras que este propulsor entregaba una potencia máxima de 34 CV en la berlina con sus dos carburadores, la potencia máxima del seis cilindros en el modelo deportivo BMW 315/1 era 40 CV. Y el nivel de eficiencia que ofrecía era excepcional; los ingenieros de BMW declaraban orgullosos que “este bonito y rápido deportivo consume sólo 10-12 litros de carburante cada 100 km y su consumo de aceite está entre 0,1 y 0,2 kg. Así que en términos de coste por kilómetro, no es más caro que un coche pequeño, situado en una posición muy inferior en el mercado”.

El público sencillamente se enamoró del BMW 315/1 y la compañía quería hacer una entrada decidida en el prestigioso mundo de la competición automovilística, así que BMW decidió construir este automóvil en pequeñas series. Así, a partir del verano de 1934 el atractivo BMW 315/1 se vendía por 5.200 reichsmarks. El modelo de producción difería del prototipo principalmente en la diferente disposición de los faros

y las rejillas laterales de ventilación, que estaban ubicadas en el lugar de las aberturas conformadas que tenía el primer modelo.

### **Éxito sobresaliente en competición**

Con su velocidad máxima de 120 km/h, el BMW 315/1 Roadster fue uno de los verdaderos competidores en el mercado de automóviles deportivos de la época.

De hecho, la historia de éxitos de BMW en los circuitos rápidamente cobró mayor importancia con este nuevo modelo; el BMW 315/1 alcanzó su primer éxito significativo en el Rally Alpino Internacional de 1934.

La parrilla de salida en Niza de este rally estaba formada por 127 automóviles realmente sobresalientes; se enfrentaron a tramos de competición de entre 500 y 600 kilómetros diarios, que debían recorrerse a una velocidad mínima. En el cuarto día había una prueba adicional de velocidad en Stilfser Joch.

Después de recorrer 2.867 kilómetros, 96 de los 127 automóviles que se habían inscrito originalmente en la carrera alcanzaron la meta en Múnich, 66 de ellos sin haber penalizado ni un solo punto. Los cinco automóviles inscritos por el equipo oficial BMW fueron los únicos automóviles de su categoría que completaron el Rally Alpino Internacional sin un solo punto de penalización, y el equipo del BMW 315/1 formado por Richard Brenner, Albert Kandl y Ernst v. Delius terminó el primero de su categoría.

A mediados de 1935 se habían construido solo 230 unidades del BMW 315/1, muchas de las cuales fueron a parar a manos de conductores privados. Una de ellas fue la de Ralph Roese, piloto oficial de BMW durante muchos años, que se construyó un BMW 315/1 muy especial. Se trató de una reconstrucción completa del 315/1, con un motor notablemente modificado que llegó a rendir no menos de 136 CV en una nueva carrocería que sólo pesaba 380 kg.

Con semejantes características, no es sorprendente que este automóvil de competición terminara líder en su primera carrera en Nürburgring en 1936, con una asombrosa ventaja de 17 kilómetros sobre su competencia. Es de entender que este modelo especial siguiera cosechando éxitos a lo largo de los años hasta que ganó el Campeonato Alemán de Competición en Carretera en 1939.

Cuando alcanzaron semejantes éxitos, tanto pilotos como la compañía pronto empezaron a perseguir un nuevo reto: un automóvil en la prestigiosa categoría de hasta dos litros de cilindrada. Así que es lógico que se lanzara al mercado a finales de 1934 otra versión del BMW Roadster, aún más potente: el 319/1. De aspecto idéntico al BMW 315/1 con la excepción de la ventilación en el vano del motor, el BMW 319/1

estaba impulsado por un motor de 1,9 litros que alcanzaba los 55 CV gracias a su mayor cilindrada y a sus tres carburadores verticales más grandes.

Obviamente, un motor como éste podía mover fácilmente a un automóvil de dos plazas que solo pesaba 870 kg, acelerando a este descapotable en su versión estándar hasta los 135 km/h. Al mismo tiempo fue por supuesto un automóvil verdaderamente exclusivo, debido a su precio de 5.800 reichsmarks. Por tanto, la producción desde 1934 hasta 1936 sólo sumó 178 unidades, con un BMW 319/1 que consiguió unos éxitos sobresalientes en competición.

### **El clímax de la época pre-guerra: el BMW 328 Roadster**

A mediados de los años 30, la producción de los descapotables biplaza y los automóviles de competición todavía era muy similar en términos técnicos, y la competición seguía siendo el lugar ideal para demostrar las prestaciones y la fiabilidad de un automóvil producido en serie. Pero para mantenerse en la competición, BMW enseguida tuvo que construir automóviles más potentes. Los ingenieros de BMW buscaron la forma de aumentar significativamente la potencia del motor sin aumentar su tamaño. Y encontraron la solución: el M328, el motor que impulsó al legendario deportivo BMW 328 en 1936.

Desde el principio, con su debut en Nürburgring el 14 de junio de 1936, el nuevo descapotable biplaza de BMW literalmente pulverizó incluso a los competidores más potentes, equipados con motores sobrealimentados.

Este extraordinario éxito se atribuye al gran equilibrio de la combinación de superior potencia del motor y la más moderna tecnología de las suspensiones que ha caracterizado a los descapotables biplaza de BMW hasta la actualidad: los 80 CV en su versión estándar y su bajo peso, de sólo 830 kg, le proporcionaban a este elegante descapotable unas prestaciones superiores, que siguen impresionando hoy en día.

Como el BMW 328 Roadster fue inicialmente restringido a la competición a mediados de 1936, la producción del modelo de serie comenzó en la primavera de 1937. Así, este deportivo de altas prestaciones no sólo fue conducido por pilotos oficiales, sino también por clientes privados ya que, además de para la competición, era un automóvil perfectamente apropiado para ser utilizado en el día a día. Con su velocidad máxima de 155 km/h, de hecho era uno de los automóviles más rápidos en aquella época.

Pero de nuevo el BMW 328 Roadster fue un automóvil de corta producción: hasta 1940, sólo se fabricaron 464 unidades de este descapotable biplaza clásico.

## **Confort y elegancia intemporal: el BMW 507**

Mientras que el 328 preparó el camino para las actividades de BMW en la competición, el siguiente deportivo biplaza de la compañía estableció la referencia en diseño y elegancia de mediados de los 50: el BMW 507.

Cuando hizo su debut en New York en 1955, el 507 cautivó totalmente a los periodistas y al público. El largo y esbelto compartimento del motor, el habitáculo perfectamente concebido para conductor y pasajero, la corta y musculosa parte trasera, las tendidas líneas laterales y sus curvas suavemente conformadas le proporcionaron a este automóvil un diseño absolutamente bello e intemporal.

Al mismo tiempo, el 507 tenía un aspecto nuevo y sin embargo claro e impresionante en su frontal: la doble rejilla frontal en forma de riñón ahora era vertical en lugar de horizontal, recorriendo elegantemente todo el frontal entre los faros. Y el 507 también tenía mucho que ofrecer en el interior del compartimento de su motor, donde se encontraba un V8 de aluminio, reconocido hasta hoy como el primer V8 de aleación ligera del mundo construido en serie.

Acabado en rojo brillante, el folleto que presentaba con orgullo el nuevo deportivo de BMW con ocho cilindros prometía unas prestaciones verdaderamente sobresalientes: motor de 3,2 litros con 150 CV y una velocidad máxima de 220 km/h. Y opcionalmente BMW más tarde también ofrecería una versión mejorada, con una potencia máxima aproximada de 165 CV.

Este automóvil verdaderamente exclusivo fue entregado a exactamente 251 orgullosos propietarios entre 1956 y 1959. Y no todos quisieron disfrutar de esta belleza simplemente como un automóvil de turismo: el piloto de competición conocido como “el rey de las subidas” (“King of Hill-Climbing”) Hans Stuck utilizó un 507 modificado en carreras europeas de montaña y ganó toda una serie de pruebas con su descapotable biplaza de ocho cilindros.

## **Tecnología de vanguardia hecha para la carretera: el BMW Z1**

En los años 60 y 70 los descapotables eran cada vez más criticados, tanto en términos de seguridad como de confort, así que pasaron 29 años antes de que el nuevo descapotable biplaza con logotipo blanco y azul se presentara al mercado. El BMW Z1 se lanzó –con unas características que lo adelantaban a su tiempo– en 1988.

La carrocería del Z1 era un monocasco de acero hecho de paneles de metal estampados y soldados, y con un suelo de material sintético. Toda la parte exterior de la carrocería estaba hecha de elementos de material sintético y paneles sujetos al resto

de la estructura; las puertas descendían para ocultarse en los elevados umbrales inferiores, incluso mientras se circulaba.

El propulsor de 170 CV y 2,5 litros de seis cilindros en línea y la mayoría de los componentes del eje procedían de la Serie 3. Con su motor detrás del eje delantero, el BMW Z1 era, utilizando los términos técnicos, un automóvil con motor central delantero.

La aceleración desde parado hasta 100 km/h se producía en menos de ocho segundos, y la velocidad máxima de este automóvil era 225 km/h.

Gracias a su combinación extremadamente armoniosa de materiales y tecnologías, el BMW Z1, que pesaba solo 1.250 kg, era un descapotable biplaza verdaderamente dinámico, que todavía impresiona hoy día en términos de rigidez, bajo centro de gravedad y estabilidad en las curvas. Las primeras unidades de este automóvil, construido en su mayor parte a mano, fueron entregadas a los clientes en enero de 1989, a un precio que, partiendo de los 80.000 marcos alemanes, aseguraba una exclusividad duradera. La producción del BMW Z1 finalmente terminó en junio de 1991, después de que se fabricaran exactamente 8.000 unidades.

### **Puro placer de conducir a gran escala: el BMW Z3**

El BMW Z1 fue todo un hito. Más y más aficionados mostraban ahora un interés creciente por un BMW biplaza descapotable, y BMW presentó en 1995 un vehículo de esas características fabricado en grandes series, para los clientes de todo el mundo. Muy pronto este automóvil compacto de altas prestaciones se convirtió en un compendio de las virtudes clásicas de BMW, ofreciendo una tecnología muy equilibrada con una carrocería verdaderamente atractiva y con una orientación clara hacia el placer de conducir.

El BMW Z3 se presentó en el mercado con dos motores a elegir. Con un propulsor de cuatro cilindros en línea, dos válvulas por cilindro, 1,8 litros de cilindrada y 115 CV de potencia máxima, el modelo “estándar” aceleraba hasta 100 km/h en 10,5 segundos y alcanzaba una velocidad máxima de 194 km/h. La otra opción era un motor de cuatro válvulas por cilindro de 1,9 litros, cuya potencia máxima era 140 CV y conseguía una aceleración hasta 100 km/h en 9,5 segundos y una velocidad máxima de 205 km/h.

Con el gran éxito demostrado por el Z3, BMW pudo después de un tiempo ofrecer toda una gama de diferentes motores para satisfacer todas las demandas. Así, llegó a ofrecerse una gama que iba desde el cuatro cilindros original de 1,8 litros hasta el propulsor de altas prestaciones con seis cilindros y 3,2 litros que se montaba en el

BMW M3, que rendía 325 CV en el M Roadster y que proporcionaba a este deportivo compacto de BMW unas prestaciones en carretera verdaderamente sobresalientes.

### **Un hito fascinante en la tecnología automovilística: el BMW Z8**

Al comienzo del nuevo milenio, BMW presentó con orgullo un nuevo modelo muy especial: el BMW Z8. Con sus equilibradas proporciones, línea clásica y su techo plegable flexible, el Z8 fue uno de los automóviles más sobresalientes de su época, incluso si sólo se tiene en cuenta su aspecto. Medía 4,40 metros de largo, 1,83 metros de ancho y 1,31 metros de alto, y de hecho era una interpretación moderna del antiguo BMW 507.

En línea con el clásico rol de estos modelos, el nuevo descapotable biplaza de BMW ofrecía la mejor tecnología disponible en esa época en cuanto a producción de automóviles. Dentro de la carrocería exterior, un monocasco de aluminio con tecnología *spaceframe* proporcionaba una estructura autoportante y transmitía al conductor y pasajero una sensación extremadamente directa de la experiencia de conducción y la carretera.

Dentro del compartimento del motor del BMW Z8 se encontraba el motor deportivo V8 de cinco litros de altas prestaciones, que rendía 400 CV. Combinado con una caja de cambios manual de seis velocidades, este supremo motor permitía al conductor disfrutar al máximo de las prestaciones en cualquier momento y bajo todas las circunstancias. De hecho, esta superioridad quedaba reflejada en unas cifras igualmente claras: los conductores más ambiciosos podían recorrer con el Z8 la variante norte del trazado de Nürburgring en el extraordinario tiempo de 8:15 minutos.

### **Un atleta inconfundible de nuestros días: el BMW Z4**

EL último miembro de la familia de descapotables biplaza de BMW es el BMW Z4, presentado por primera vez en el Salón del Automóvil de París de 2002. Desde el principio este descapotable de dos plazas no sólo marcó un nuevo hito en el lenguaje de diseño de BMW, sino que estableció una nueva referencia en su categoría. El apasionante diseño de este automóvil estaba definido por la altamente atractiva interconexión de superficies cóncavas y convexas, sus marcadas líneas y sus curvas suaves y prolongadas.

Disponible desde su lanzamiento con una gama de dos propulsores de seis cilindros con gran par motor, el Z4 –tanto en la versión de 231 CV, Z4 3.0i, como en la de 192 CV, denominada Z4 2.5i– garantizaban la mejor de las experiencias de conducción de un biplaza descapotable.

La agilidad sobresaliente del BMW Z4 está asegurada por su gran anchura de vías, un centro de gravedad extremadamente bajo, una óptima distribución 50:50 del peso entre los ejes y una dirección asistida eléctrica de alta precisión. Finalmente, unos frenos de altas prestaciones cuyo rendimiento no merma con la temperatura, neumáticos de tipo runflat de serie y el Control Dinámico de Estabilidad (DSC III) con modalidad de tracción especial garantizan una seguridad suprema cualesquiera que sean las condiciones de circulación.

### **Estilo y prestaciones: el nuevo BMW Z4**

La interpretación moderna del clásico biplaza descapotable presentada en primavera de 2009, el nuevo BMW Z4, combina mejor que nunca mayor potencia con más estilo. De hecho, es el único automóvil de su categoría que combina las proporciones clásicas de un biplaza descapotable con una posición de los asientos muy retrasada, próxima al eje trasero, tracción trasera y un techo rígido plegable totalmente automático.

El nuevo BMW Z4 ofrece todo el placer de conducción de un biplaza descapotable BMW con un estilo particularmente refinado. Circulando con el techo plegado, este sobresaliente biplaza proporciona la refrescante experiencia del brillo del sol y las caricias de la brisa; con el techo cerrado, asegura el mismo nivel de confort global que un cupé deportivo del segmento *premium*. Con su amplia gama de diversas aptitudes, el nuevo BMW Z4 es, de hecho, el renacimiento del biplaza descapotable.

Aquí de nuevo es muy apropiado citar a “BMW Blätter”, los folletos originales de BMW, en su descripción del BMW 315/1 allá por 1934: “De forma resumida, se pueden describir los nuevos deportivos de BMW como los automóviles más rápidos, bellos y fiables concebidos para proporcionar a los conductores deportivos ambiciosos una apasionante experiencia tras otra, combinando al mismo tiempo todas las ventajas de un económico automóvil de turismo”.