Comunicado de prensa
23 de abril de 2010

Regreso al futuro: el BMW 328 Kamm Coupé

Hoy día, los coches de competición de BMW que hicieron historia en la Mille Miglia de 1940 siguen cautivando y deleitando allá donde quiera que van. Durante muchos años, sin embargo, en ese conjunto de automóviles de competición de color plata ha faltado uno. El BMW 328 Kamm Coupé, cuyo nombre procedía del pionero alemán en aerodinámica Wunibald Kamm, desapareció en 1953 sin posibilidad de ser recuperado. Pero ahora, 70 años después de la famosa victoria de BMW en la Mille Miglia, BMW Classic ha recreado este legendario automóvil de competición, destacando así de nuevo un importante hito tanto en la historia de la competición automovilística como en el desarrollo de la aerodinámica en los vehículos. “Estamos muy orgullosos de poder exhibir de nuevo este automóvil al público” declaró Karl Baumer, Director de BMW Group Classic. “Nos hemos enfrentado a algunos retos técnicos importantes, hemos mantenido grandes discusiones y acumulado incontables horas de investigación, pero cuando se está delante de este automóvil por primera vez se puede percibir la pasión y los conocimientos invertidos en el proyecto por todos los involucrados en él, tanto en la actualidad como cuando fue concebido originalmente.”

BMW supo apreciar rápidamente el carácter singular de los automóviles que compitieron en la Mille Miglia después de su victoria en 1940; enseguida fueron trasladados fuera de Múnich a un escondite en un medio rural, para protegerlos de una posible destrucción durante la Segunda Guerra Mundial. La evacuación fue un éxito y los cinco automóviles sobrevivieron a las hostilidades sin daños. Sin embargo, en el difícil periodo de la posguerra BMW perdió la pista de estos automóviles. Los soldados aliados rastreaban Alemania en busca de automóviles de competición singulares, así que no sorprende que tres de los Roadsters que compitieron en la Mille Miglia terminaran en Rusia, Inglaterra y América. El Touring Coupé ganador en 1940 fue inicialmente incautado por los americanos, antes de que un alto ejecutivo de BMW se hiciera con él. Sin embargo, también fue a parar al otro lado del Atlántico cuando dicho empleado decidió emigrar.

Sólo el Kamm Coupé permaneció en Alemania, ya que el antiguo Director de Competición de BMW, Ernst Loof, lo adquirió para su uso personal. En esa época se había convertido en un fabricante por derecho propio, proporcionando a clientes los

rápidos automóviles deportivos de competición Veritas en una Alemania que resurgía durante el periodo de la posguerra.

Sin embargo, tuvo que enfrentarse a constantes problemas financieros y algunos años después se vio forzado a separarse del Kamm Coupé. Desafortunadamente esta joya automovilística no iba a disfrutar de una larga vida con su nuevo dueño y después de un accidente a principios de los años 50 su destino final fue la chatarra.

No se puede negar el valor histórico de este automóvil tan especial y, después de que BMW fundara BMW Mobile Tradition a mediados de los 90 para llevar a cabo una evaluación ampliada de la historia de la compañía, se hicieron planes para construir una reproducción. Pero este proyecto de resurrección resultó ser una labor muy difícil. Todos los planos del diseño del automóvil parecían haberse volatilizado y tampoco parecía haber disponibles una gran cantidad de fotos históricas. Sólo gracias a la ayuda práctica de un coleccionista privado de Múnich el equipo encargado del proyecto consiguió reunir una mayor selección de fotografías que mostraban el automóvil desde una gran variedad de ángulos. De hecho, incluso había un buen número de ellas que detallaban la construcción tubular de la estructura del automóvil.

Ahora era el momento de emprender la minuciosa tarea de, a partir de la información disponible, construir las piezas que formarían el conjunto del automóvil. Los especialistas en ordenadores del departamento de diseño aceptaron el desafío. Comenzaron escaneando con el máximo detalle las fotografías, para usarlas como base en un programa de geometría en 3D. Entonces las escasas constantes fiables, como el diámetro de las llantas, la separación de las ruedas, el tamaño de los faros, las manillas de las puertas, las tuercas de los deflectores, pilotos y logotipos de BMW, se fueron añadiendo hasta que aparecían en la misma posición en todas las vistas. Cada imagen proporcionaba una nueva serie de puntos de referencia para los pasos de ruedas, ventanillas y otras piezas relacionadas con las constantes fijas. Gradualmente la cantidad de información fue creciendo, hasta que los expertos pudieron producir un modelo sólido virtual en el que cada detalle parecía correcto desde todos los ángulos. Este modelo se utilizó para generar un programa para una fresadora de cinco ejes, que esculpiría un modelo a tamaño natural a partir de un gran bloque de espuma muy compacta.

Entonces se encargó a un restaurador que ampliara 20 cm un chasis original de BMW y construyera una estructura de acuerdo con los esquemas obtenidos a partir de las fotografías. Sin embargo, no mucho después el proyecto se congeló. Como parte del proceso conceptual del diseño para el nuevo Museo BMW se contempló la idea de reconstruir la intrincada estructura Elektron del Kamm Coupé como pieza de exhibición en el área “diseño de construcción ligera” del museo. Una copia exacta de la estructura original fue debidamente producida con la ayuda de un especialista ubicado cerca de

Múnich. Como material se eligió el aluminio en lugar del Elektron original, y el peso de la estructura fue muy próximo al de la original. Aunque esta estructura de exhibición nunca se pretendió usar en un automóvil real, la idea del Kamm Coupé seguía sobre la mesa. Finalmente, fue un proyecto iniciado por la Meisterschule für Karosserie- und Fahrzeugbau Leipzig-Leisnig-Erlbach (escuela de maestros artesanos de carrocería y construcción de vehículos de Leipzig, Leisnig y Erlbach) en asociación con la fábrica de BMW en Leipzig la que inició el proceso.

El plan original era cubrir la estructura de acero existente con los paneles de aluminio de la carrocería para replicar al menos la apariencia externa del automóvil. La Meisterschule produjo los moldes a partir del modelo de espuma para configurar su forma exterior. Desde entonces, la carrocería final está expuesta en la fábrica de Leipzig.

Mientras el 70º aniversario de la victoria en la Mille Miglia se aproximaba rápidamente, BMW Classic estaba decidida a llevar a buen puerto su plan de recrear el Kamm Coupé. Sin embargo, se requerían especialistas con grandes conocimientos para convertir esa colección de piezas individuales en un automóvil que realmente pudiera conducirse. Teniendo en cuenta las excelentes restauraciones del BMW 328 Touring Coupé y del Mille Miglia Roadster recientemente llevadas a cabo por René Große, ubicado en Wusterwitz, en el estado de Brandenburgo, estaba claro que él sería la persona adecuada para efectuar este trabajo.

Große utilizó el modelo de espuma como base para un molde de plástico reforzado con fibra de vidrio. Entonces se le dio forma (con la ayuda de elementos adicionales de madera) en una robusta carcasa que se dividió por la mitad, en dos piezas. Después, los tubos de 25 mm de diámetro de la estructura – hechos de una aleación de aluminio que podía ser endurecida – se encajaron entre esas dos semi-carcasas. Este trabajo requería continuamente una precisión extrema, ya que no se podían hacer correcciones posteriores a la carrocería exterior. Todo este esfuerzo tenía como objetivo garantizar que la estructura quedaría cerca del peso original, 30 kg. Para la carrocería exterior, el equipo utilizó un segundo conjunto de paneles de aluminio puro, suministrado por la Meisterschule. Entonces hubo que integrar en el molde los paneles de nueva factura para el interior – los interiores de las aletas delanteras, la mampara, la sección del doble suelo de la carrocería, el salpicadero y el depósito de combustible, por ejemplo – .

Los expertos en carrocería del equipo de René Große utilizaron toda su pericia y experiencia para encajar la carrocería en la estructura. Un interesante detalle de su construcción fueron las tiras de aluminio de 40 mm de anchura que se soldaron a la estructura en las zonas de los extremos exteriores de la carrocería. Entonces la carrocería se conformaba desde dentro alrededor de esas tiras a una anchura de

pocos milímetros, para conseguir las intrincadas formas del capó, las ventanillas, puertas y pasos de ruedas. Este detalle, como el diseño de las bisagras del capó y de las puertas, fueron patentados por BMW. Y eso significó que había esquemas disponibles, lo que permitió al equipo configurar las nuevas piezas de la forma lo más parecida posible a sus esquemas originales.

Otro retos incluyeron las peculiaridades técnicas que separaban al Kamm Coupé de sus hermanos producidos en serie, como la ubicación trasera del radiador, el motor y la transmisión, el eje trasero modificado y todo un conjunto de otras modificaciones, que requerían una minuciosa atención al detalle.

El BMW 328 Kamm Coupé fue entregado finalmente a BMW Classic en una breve ceremonia en marzo de 2010. Eso dejó escaso tiempo para preparar a este automóvil de competición recién creado para su gran día en la Mille Miglia de 2010, 70 años después de su última y memorable participación en esta carrera.