

BMW 315 Cabrio



Le sue linee rappresentano un'eccellente testimonianza di quell'incredibile patrimonio stilistico appartenuto alla prima metà del Novecento, insuperabile in termini di romanticismo ed eleganza.

La sua storia trabocca di passione e vitalità, in un tempo in cui le visioni ingegneristiche erano realmente sottintese a paradigmi di libertà.

La BMW 315 fu un'auto dal fascino indescrivibile, forse la più interessante tra le classicissime a cavallo delle due guerre. Da non confondere con la 3/15 Dixi del 1920 (il primissimo modello sviluppato dalla casa bavarese), fu prodotta in 9'765 esemplari. Si basava sul progetto della 303, una vettura che ebbe scarso successo a causa del prezzo troppo elevato in rapporto alle modeste potenzialità del suo 1,2 litri (il primo 6 cilindri di BMW).



► La presentazione ufficiale avvenne nel 1934, dopo che i tecnici ebbero lavorato per colmare alcune pecche telaistiche e, soprattutto, per rivisitare profondamente l'unità propulsiva. Forgiarono un 1'490 cm³ che, alimentato da due carburatori Solex, era in grado di erogare 34 CV a 4'000 giri al minuto. Il basamento ed il banco cilindri erano realizzati in un pezzo unico, con l'albero a camme installato sotto il blocco motore e punterie che azionavano le valvole verticali allineate in serie per mezzo di bilancieri oscillanti. I collettori di aspirazione e di scarico erano posti sullo stesso lato. Una caratteristica del tutto insolita riguardava invece la disposizione dei cilindri, con il secondo, il terzo, il quarto e il quinto maggiormente distanziati tra loro. Una configurazione verosimilmente attribuibile al processo di assemblaggio dell'epoca.

► La 315 (le ultime due cifre ne indicavano la cilindrata, una convenzione utilizzata in parte ancor oggi da BMW) fu costruita in gran parte come berlina, ma ne fu concepito anche un buon numero di cabriolet. Il prezzo oscillava tra i 3'750 e i 4'750 marchi della più cara. Contemporaneamente, ne venne presentata anche una splendida versione roadster, la 315/1, che sospinse l'intero programma di vendite, superando di gran lunga la diffusione di quella 303 da cui telaisticamente non si era discostata più di tanto; ne aveva mantenuto le sospensioni anteriori a ruote

indipendenti e quelle posteriori ad assale rigido, mentre l'impianto frenante propose nuovamente i quattro tamburi. La trasmissione prevedeva una frizione monodisco a secco, con cambio a 4 marce, delle quali la terza e la quarta erano sincronizzate.

La 315/1 ► Parlando di questa gloriosa serie non si può fare a meno di accennare al suo adattamento di punta, anche se non si tratta dell'oggetto cui rivolgeremo le nostre attenzioni, perché garanti a tutta la gamma una visibilità eccezionale. Fu la prima roadster che uscì dagli stabilimenti bavaresi; le sue caratteristiche da fuoriclasse offuscarono lievemente quelle delle sue magnifiche consorelle. Fu introdotta, nella veste di prototipo, al Salone di Berlino del 1934. BMW ne parlò così: «Molti tedeschi vedono l'automobile non soltanto come mezzo di trasporto comodo e veloce, ma anche come espressione di un'attività sportiva. Si tratta di persone che, non appena vedono un'automobile dalle linee aerodinamiche con un vano motore lungo e filante, e magari un tachimetro che arriva a 150 km/h, sentono subito un gran desiderio di strade aperte, perfette per una guida veloce; di passi alpini che invitano alla loro scalata e di rivali così facili da superare». L'adozione di un terzo carburatore Solex permise alla 315/1 di elevare le sue prestazioni fino a 40 CV a 4'000 giri/min. Fu l'unica del lotto che poté realmente vantare un rendimento degno di nota,

La romantica “vecchia signora”



con una velocità massima di 125 km/h (le altre superavano a stento i 100). Grazie a queste performance si capì presto che sarebbe divenuta un avversario formidabile nel mondo delle competizioni. Ottenne la sua prima consacrazione al Rally alpino internazionale del 1934 con il terzetto tedesco Brenner-Kandt-Von Delius. Nel 1936, Ralph Roese si affermò a Colonia; tre anni dopo, quando la 315 era già fuori produzione, lo stesso pilota la condusse di vittoria in vittoria. Tra le altre gare in cui l'auto si batté valorosamente, vi furono le edizioni 1934, 1935 e 1936 della *Eifel Race* al Nürburgring. ► Al grande pubblico fu disponibile dall'estate del 1934, venduta al ragguardevole prezzo di 5'200 marchi. Il modello di serie differiva dal prototipo principalmente per la disposizione modificata dei fari anteriori e delle griglie di ventilazione laterali, che prendevano il posto delle feritoie presenti in origine. ► La produzione globale della 315 terminò nel 1937.

La nostra vettura ► Quella che vi racconteremo è una storia di autentica passione, in cui un uomo, spinto dall'unico desiderio di averare un sogno ricorrente, lavorò per più di dieci anni occupando ogni ritaglio di tempo libero a sua disposizione. Frutto di questo impegno, fu il restauro di una magnifica BMW 315 Cabrio-Limousine realizzata nel 1934 (e all'epoca venduta a



3'950 marchi). ► Quell'uomo era Orlando Orlandi di Gordola. La vedova, Celsiva Orlandi, ci ha svelato negli scorsi giorni i segreti di quella vicenda. Non prima, però, di averci mostrato la vettura gelosamente custodita dalle insidie del tempo in tutta la sua prepotente bellezza. «La 315 approdò nella nostra vita familiare verso la fine degli anni Settanta. Mio fratello l'aveva ritirata da un certo signor Walder di Bellinzona e mio marito, che da tempo andava manifestando la sua intenzione di possedere una oldtimer precedente alla guerra, se ne

innamorò subito. Dapprima fu sistemata in un capannone che il signor Piero Ferrari gentilmente ci offrì, ma poi decidemmo di costruire un garage dietro casa che, in pratica, divenne una sorta di officina». ► Orlandi, che lavorava sui cantieri di tutta la Svizzera e all'estero sistemando grandi macchinari, si dedicò alla “vecchia signora” (lui la chiamava così) quanto più poteva. La smontò completamente: «Ricordo che, senza aver mai trattato dell'argomento, riuscì a risanare l'intero impianto elettrico. Ne fotografò tutte le



componenti affinché, in fase di assemblaggio, ognuna trovasse la giusta collocazione. L'elettrauto, quando lo controllò, disse a mio marito che se non avesse saputo quanto potesse essere caparbio, non avrebbe mai creduto che sarebbe stato in grado di portare a compimento un'opera del genere». Il signor Orlandi, naturalmente, coinvolse anche la moglie in questo suo sogno. Lei, ad esempio, si occupò di riportare pazientemente in vita la pelle che ricopriva i sedili, bagnandola ogni giorno con una spugna imbevuta d'acqua. Il progetto procedette lento ma costante. Alla vettura, anche se ritirata in condizioni pessime, non mancavano molti pezzi. I coniugi andarono però varie volte fino a Monaco per trovarne qualcuno. «In dirittura d'arrivo scrivemmo anche alla BMW affinché potesse fornirci qualche indicazione sulla vernice d'origine. La 315 era stata pitturata dai proprietari precedenti in quattro o cinque colori diversi. Ci risposero cortesemente indicandoci il beige». La capote fu rifatta completamente e, dopo tanto sforzo, qualche borbottio e una buona dose di scrupolosità, la macchina poté finalmente essere collaudata. Erano gli inizi degli anni Novanta. «La prima volta che uscimmo raggiungemmo San Carlo, in Val Bavona. Era una domenica di sole e ci fermammo per il pranzo. Risi di cuore perché a Muralto, fermi ad un semaforo, un gruppuscolo di persone si mise ad applaudire al nostro indirizzo gridando "viva gli sposi!" Orlando e la "vecchia signora" si concessero poi volentieri per numerosi matrimoni: in principio a Gordola, a titolo gratuito, ma poi la voce si sparse rapida-



Massa in ordine di marcia 830 kg
Capacità serbatoio 35 litri
Numero di cilindri 6 in linea
Cilindrata 1'490 cc
Alesaggio - corsa 58 x 94 mm
Distribuzione
 2 valvole per cilindro
Potenza massima
 34 CV (25,4 kW) a 4'000 giri/min
Rapporto di compressione 5.6:1
Alimentazione
 2 carburatori Solex 26 BFLV
Velocità massima 100 km/h
Cambio 4 marce

SCHEDA TECNICA

Modello
 BMW 315 Cabrio-Limousine
Prezzo di vendita 3'950 marchi
Prima entrata in circolazione
 gennaio 1934
Colore beige
Numero di posti 4
Numero di porte 2
Passo 2'400 mm
Carreggiata anteriore
 1'153 mm
Carreggiata posteriore
 1'220 mm
Lunghezza 3'900 mm
Larghezza 1'440 mm
Altezza 1'550 mm



mente. Ci furono pure numerose uscite con il Top Club, di cui era membro, e quella volta che riuscì a convincermi ad affrontare il passo del Gottardo lungo la via della Tremola. Arrivai a casa completamente distrutta perché la 315 non era di certo una regina del comfort o un mezzo concepito per le lunghe trasferte. Orlando era solito dire che queste auto, tanto vecchie,

andavano ammirate più che utilizzate». ► Si fa tardi, dobbiamo andare. La signora Orlandi ci consegna una valigia piena di ricordi. L'apriremo l'indomani, catapultandoci nel sogno di un uomo e di quella vettura tanto romantica da apparire quasi surreale.

di Elias Bertini

foto: di Massimo Pedrazzini

