



Il motore boxer simbolo di BMW è stato anche un grandissimo motore da corsa

BOXER E COMPRESSORE

Da uomo del racing ho grandissima ammirazione per tutti i progetti rivelatisi vincenti in gara. Potremmo



legare il successo del Boxer alla validità commerciale del progetto G/S del 1980 e degli anni successivi fino a oggi (4.636 immatricolazioni nel 2013 in Italia su 6.278 on-off - oltre il 73% - e oltre il 46% su 10.035 due ruote BMW, dati ANCMA), ma il **vero must è nella formula motoristica che potrà arrivare tranquillamente a 100 e più anni**, con una possibile chiave di sviluppo già presente nella sua storia.

Vado alle origini per dire che il boxer BMW è del 1923. Non fu un pensiero originale poiché già nel '19 ci fu la ABC e successivamente ci furono Condor, Universal e Zundapp, ma con BMW (ex

Rapp Motorenwerke, fabbrica di motori da aereo) trovò la dimensione vincente. Dopo aver fatto un bicilindrico utilizzato da

BMW "Typ 255" con Compressore.
Protagonista del successo storico nel 1939 al TT.

Victoria e dalla stessa BMW sulla Helios (su una idea del tecnico

Martin Stolle, di ispirazione Douglas - scarso risultato) **l'Azienda di Monaco decise di impegnarsi a fondo nell'attività moto. E affidò il progetto a Max Friz**, tecnico ex Mercedes e grande motorista, che in poche settimane disegnò il boxer e in sei mesi fece il prototipo funzionante (486 cc., valvole laterali, tre marce e trasmissione a cardano), che debuttò con grande clamore al Salone di Parigi del 1923 sull'inedita R32. Altro ingegnere BMW che dobbiamo ricordare parlando della Casa e della storia del Boxer, è Rudolf Schleicher, tecnico e pilota che, lavorando sulla R32, diede un grande contributo, attraverso delle versioni

racing, alla nascita della R37 con valvole in testa che ridefinì il tetto prestazionale del motore 500 da 8,5 a 16 cavalli. **BMW già nel '23-24 ebbe piloti validi come Rudi Rich e Franz Biber**, si misurò coi concorrenti dell'epoca, vinse il GP di Germania 1926 e il campionato di categoria con una moto accreditata di 122 chilometri orari e 21 cavalli a 4.200 giri. Nel 1927 debutta una nuova moto commerciale, la R 47 (68 x 68 mm, valvole in testa, 18 cv a 4.000 giri). Quella moto e i suoi prototipi diedero la base tecnica per il successo sportivo BMW, fu Medaglia d'Argento alla Sei Giorni del 1926 con Schleicher e Roth in Inghilterra e anticipò in gara la sospensione posteriore a elementi verticali che allineava BMW alle migliori avversarie. In quegli anni venne fatto un motore versione 750 cc. dedicato alle gare di sidecar poi, specie per la pista, venne adottato un compressore Zoller. **Arrivo a 75 anni fa e alla storica vittoria al Tourist Trophy**, manifestazione epicentrica

a un mondo del racing in gran parte anglofono. Per cogliere quel successo **BMW sviluppò il boxer in maniera estrema per l'epoca, mise la distribuzione bialbero in testa** (comando ad alberi con coppia conica), cambio quattro marce, carter in magnesio e cilindri in alluminio; con la sovralimentazione ebbe modo di superare le problematiche di pompaggio e di perdite altissime da attrito trovando un tetto prestazionale decisivo per gli Anni 30 con un motore 500, quasi 60 cavalli e 220 Km orari, che assicurò una storica vittoria al Tourist Trophy. La sovralimentazione potrebbe rappresentare il futuro. **Nel 1939 fu un compressore a rivelarsi vincente, oggi potrebbe essere una sovralimentazione magari biturbo**, su un motore resettato nel progetto per scendere con la cilindrata attorno a 750 cc., mantenendo (o magari migliorando) le prestazioni del 1200 aspirato ma con vantaggi in masse inerziali e in una efficienza superiore.

> LA SOVRALIMENTAZIONE SI RIVELÒ DECISIVA PER LA STORICA AFFERMAZIONE AL TT DEL '39. BMW, protagonista delle maggiori gare on e offroad del decennio, nel '38 si presentò ufficialmente all'Isola di Man. Ma Karl Gall, new entry del Team insieme all'inglese Jock West e a Georg Meier, ebbe un incidente in prova, mentre la moto di Meier si fermò al primo giro. L'anno dopo BMW tornò sempre col motore RS 255 Compressore e gli stessi piloti, arrivando a Bray Hill con due settimane di anticipo. Gall, provando il percorso, cadde all'ingresso del Ballaugh Bridge e spirò 11 giorni dopo in ospedale. Squadra e piloti presero la difficile decisione di onorare l'amico caduto rimanendo a correre. Il Boxer sovralimentato BMW si impose alla grande, successo di Georg Meier - primo non britannico su moto non britannica - con quasi due minuti di vantaggio sull'altra BMW di Jock West. Quella vittoria rimane la più celebre affermazione storica del Boxer e di BMW che nel racing aveva grandissima tecnologia, moto da 136 chili (15 chili sotto la concorrenza), forcella telescopica e raffinatezze come manubrio, i cerchi e nippli ruote in alluminio.