



F. COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

Baviera en Navidad

Berlín y el Este

El Rin

La Oktoberfest

Museo Audi

Museo BMW

Museo Hockenheimring

Museo Mercedes 2016

Museo Mercedes 2009

Museo Porsche

Museo Téc. Sinsheim

Museo Técnica Speyer

Navidad en el Rin

Ruta 1001 museos

Selva Negra Navidad

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

HOLANDA

HUNGRÍA

IRLANDA

ITALIA

LUXEMBURGO

MALTA EN AVIÓN

MÓNACO

NORUEGA

PORTUGAL

"PUENTES" Y "FINDES"

REPÚBLICA CHECA

SAN MARINO

SUECIA

SUIZA

ORGANIZA TU VIAJE

MOVERSE POR EUROPA

COSAS DEL CARAVANING

MUSEOS SOBRE RUEDAS

MUSEOS AIRE Y GUERRA

DE LA "A" A LA "Z"

PARQUES ATRACCIONES

TURISMO VALLADOLID

Contacto

Aviso legal

Mapa del sitio



BMW Museum y BMW Welt



Baviera, el estado más grande de Alemania, alberga dos joyas de la historia del automóvil, solo separadas por un centenar de kilómetros: los museos BMW y Audi.

El Museo Audi se ubica en la pequeña ciudad de Ingolstadt y el de BMW, en la "pequeña" Munich, la capital del "Land" de Baviera.

Las dos marcas "premium" muestran orgullosas su historia en sus respectivos museos, pero BMW va un paso más allá y no sólo ofrece su museo al visitante. ¡También lo hace con el BMW Welt!, pero eso ya lo veremos más adelante.

La cercanía geográfica entre ambas ciudades brinda al aficionado al automóvil la oportunidad de visitar los dos museos en un mismo viaje. Y por si eso fuese poco, a poco más de doscientos kilómetros podremos disfrutar con



los museos de las otras dos grandes y no menos míticas marcas alemanas: Mercedes y Porsche. En Stuttgart están esperándoos.

Como un servidor ya ha tenido ese placer, qué mejor que compartirlo con todos vosotros. Pinchando en la foto podréis ir abriendo boca con todos ellos. Así la visita se hará más imperiosa aún...



Museos de coches aparte, Alemania y Múnich en concreto, tienen en su haber una fiesta de renombre mundial. La famosa "Oktoberfest" -La fiesta de la cerveza- atrae millones y millones de visitantes cada año y convierte a Múnich en la capital mundial de la cerveza.

En 2009 tuvimos oportunidad de conocerla de cerca y, desde luego, es impresionante desde todos los puntos de vista. Acercarse un septiembre cualquiera a conocer la fiesta, la ciudad y sus museos, puede ser una experiencia inolvidable. Sí, la Oktoberfest comienza, por razones de interés climático, a mediados de septiembre y termina en el primer fin de semana de octubre por aquello de no desnaturalizar del todo el nombre.

El museo BMW no se olvida de su fiesta más famosa y nos lo recuerda exponiendo varios carteles conmemorativos de la Oktoberfest. Pinchando en la foto de nuestro viaje al corazón de la fiesta de la cerveza podréis conocerla mucho más de cerca...



El BMW Museum y el BMW Welt: aspectos prácticos



El curioso y original edificio del BMW Museum



El no menos impactante BMW Welt

Como ya he aventurado, la visita al complejo BMW tiene dos facetas, así que habrá que reservarles tiempo suficiente a ambas. En una hay que pagar. En la otra, no, pero lo bueno es que las dos se han de visitar.

El museo BMW es la opción "cara" y el BMW Welt (El Mundo BMW), la barata. Cada una ofrece algo distinto. Ambos edificios se encuentran frente a frente y justo al lado del mítico estadio olímpico de 1972.

El aparcamiento está situado debajo del BMW Welt que, como ya avanza su nombre, es un escaparate del "Mundo BMW". El enorme y futurista edificio -por la noche es espectacular- alberga un concesionario, una tienda y la exposición de varios coches emblemáticos. Incluso un guiño al DTM, el famoso campeonato de turismos alemán, que es lo más de lo más en dicha categoría.



El impresionante BMW Welt



El BMW Welt y la exposición de coches



No podía faltar Rolls Royce, que aunque no sea algo muy conocido, es propiedad de BMW



BMW es una de las animadoras del DTM. Se bate el cobre con Audi y Mercedes.

El acceso al BMW World es gratuito y es un perfecto e impresionante escaparate del potencial de la marca bávara. Si el tiempo apremia y no da para mucho más, la mayoría de público quedará más que satisfecho con visitarlo, pero todo buen aficionado al automovilismo no puede permitirse no hacer un paseo por la historia de BMW, una de las marcas más reconocidas mundialmente. Y para eso nada mejor que darse una vuelta por su museo.

Los dos edificios están unidos por una pasarela que pasa por encima de la ancha avenida. No obstante es perfectamente posible hacerlo andando a pie de calle. La elección queda a gusto del visitante.

Estando allí tempranito, una mañana será más que suficiente para ambas visitas. El museo abre de 10 a 18 h. de martes a domingo (lunes, abstenerse. También en nochebuena, navidad, incluido el 26, y año nuevo).

En el BMW Welt los horarios son variados porque en el mismo edificio hay varias cosas con horarios diferentes. Por lo tanto es recomendable echar un vistazo a su [web](#) y contrastar horarios antes de arriesgarnos a que las cosas no salgan como esperamos.

Recordemos que la entrada en el BMW Welt es gratuita, mientras que la del museo, no. Los adultos pagarán 10 € (en 2017) y los jóvenes entre 6 y 18 años, 7 €. Los jubilados, también disponen de un precio reducido.

Aparcar en el parking subterráneo cuesta 2,4 euros la hora, que no es un precio exagerado para ser Múnich, pero si es posible, lo mejor es acercarse en el metro. La parada es la de "Olympiazentrum", líneas 2 y 3.

Nosotros aparcamos en el subterráneo porque vinimos desde Ingolstadt, por lo tanto desconocemos qué posibilidades reales hay de poder aparcar en los alrededores, pero salvo en el aparcamiento del estadio olímpico a pie de calle (que ignoramos si es de pago, aunque es muy posible) tocará probar suerte, especialmente si se conduce una autocaravana. Suerte, en todo caso.

Finalmente, si el tiempo de visita lo permite, hay que acercarse a echar un vistazo al estadio olímpico que se encuentra a corta distancia a pie.



*El Museo BMW es el edificio circular, debajo de la señal roja.
El BMW World es el edificio situado a la izquierda. El parking está debajo.
El Estadio Olímpico es el edificio blanco y ovalado, a la izquierda.
(Foto Google Maps)*

El BMW Museum



El museo BMW se estructura en plantas circulares y recintos adyacentes que sorprenden al visitante. El punto de partida comienza en la planta baja y junto a las taquillas encontramos a uno de los primeros "ancestros" de la marca, el Dixi 3 Roadster, de 1929, carrozado por Ihle.



*El Dixi 3 - 15 Cv Roadster de 1929 carrozado por Ihle.
Este pequeño convertible nació para competir con el británico Austin Seven y tenía la posibilidad de ser carrozado por el artesano que se quisiera. Ello dio lugar a multitud de coches diferentes. .*

BMW: Una historia poco conocida

Aún no hemos empezado a recorrer el museo y ya resulta necesario hacer un alto en el camino y adentrarnos en la -al menos para mí- poco conocida historia de la marca BMW, que no empezó fabricando coches, sino motores de aviación.

En 1913, un año antes del estallido de la Primera Guerra Mundial, el ingeniero alemán Karl Rapp fundó una empresa para fabricar motores de avión. En aquellos agitados tiempos de los primeros años del siglo XX, la aviación estaba en auge y la Alemania imperial precisaba equipar a su nueva "Luftwaffe" en vistas al conflicto que ya se avecinaba...



Karl Rapp, sentado, en el centro de la foto.

No fue hasta 1917, en pleno conflicto mundial, cuando la empresa Rapp se convirtiera en BMW o "Bayerische Motoren Werke", es decir, la "Fábrica Bávara de Motores" (de aviación, por supuesto). En ese tiempo nació el logo de la empresa que sigue aún vigente. El logo BMW representa la hélice de un avión con los colores azul y blanco de la bandera del estado de Baviera.



El fin de la guerra y la derrota de Alemania supuso la prohibición de seguir fabricando motores de aviación durante cinco años, lo que llevó a la empresa a un punto crítico y acabó cerrando.

En 1922, el financiero italo-austríaco Camillo Castiglioni compró la marca BMW, pero no todos sus activos, empezando a fabricar motocicletas. La primera moto BMW, la R32, se presentó ese mismo año y en 1923 causó furor en la exposición de Berlín. La empresa volvió también a la fabricación de motores de aviación, su negocio "tradicional".



Motor de aviación "en estrella" - BMW 132



*Lo equipaba el mítico Junkers Ju 52 de 1930
Este avión lo podréis ver en los museos de la Técnica
de [Speyer](#) y de [Sinsheim](#)*



Aunque sea de lejos, en pequeñito y a medias, esa moto es la R32, la primera BMW

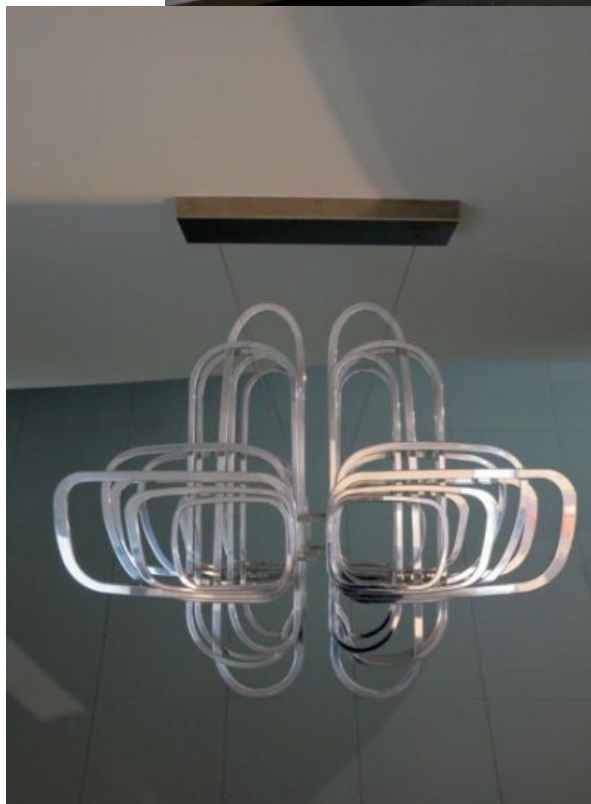
Hasta 1929, año en que se adquiere la empresa de automóviles "Eisenach", fabricante del modelo "Dixi" que ya conocemos, BMW no se convierte en fabricante de automóviles.

El BMW 303 (1933)

El BMW 303, creado por Fritz Fiedler, puede considerarse el primer BMW "genuino", concebido íntegramente por los ingenieros de la marca.

Equipaba un motor de 6 cilindros en línea, aunque solo cubicase 1,2 litros.

También fue el primero en equipar la característica parrilla de "dos riñones", que acabaría siendo emblemática.



Evolución de los "riñones" de las calandras BMW

Ciertamente el museo no se estructura de manera cronológica. Lo hace de manera más sectorial, agrupando los coches y motos en función de su relevancia o su encaje según qué criterios: los clase M; los turismos de una cierta época; los diseños relevantes, etc.

Esa falta de criterio cronológico produce una mezcla de épocas que, en ocasiones, puede resultar algo confusa para el visitante.

Como en este artículo, por el momento, si seguimos un cierto criterio temporal, encontraremos en lugares muy distintos a dos de los principales exponentes del empuje BMW en los años previos al estallido de la Segunda Guerra Mundial. Ambos modelos forman parte de la familia 328, el deportivo por excelencia de BMW en los años treinta...



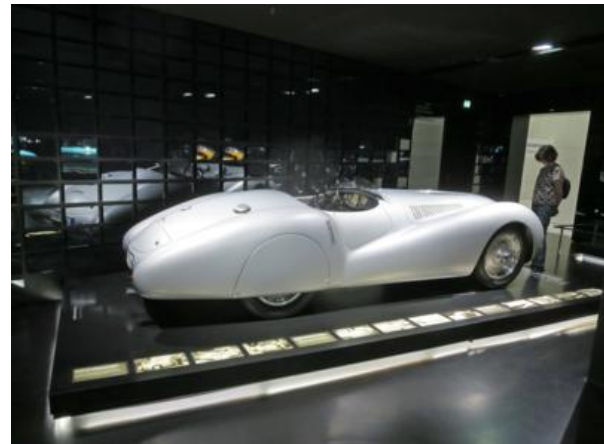
El Roadster BMW 328, cosechó un tremendo éxito en los años treinta



El BMW 328 "Mille Miglia", ganador de la mítica carrera italiana en 1940, cuando Europa ardía.



Elegancia y pureza de líneas en el 328 "Mille Miglia"



Guerra y posguerra

Lógicamente, por su tradición y experiencia, BMW centró su producción de guerra en la fabricación de motores de avión. A finales de la guerra, en la fábrica de Allach, trabajaban cerca de 56.000 personas, la mitad de las cuales

eran "trabajadores forzosos" -prisioneros de guerra- provenientes del cercano campo de concentración de Dachau. La guerra tiene esas cosas. Posiblemente el vehículo BMW más famoso de la tienda sea ese sidecar tan familiar en las películas bélicas...



El final de la Segunda Guerra Mundial pilló a la fábrica de automóviles de Eisenach en la zona de ocupación soviética, mientras que la de Múnich -prácticamente destruida- quedó en la zona occidental.

Tras fuertes disputas, la BMW "genuina", la del sector occidental, consiguió que los dirigentes de la República Democrática de Alemania no pudieran fabricar coches bajo la marca BMW. Lo más curioso de todo es que el famosísimo "Wartburg" de la Alemania comunista fue fabricado en la antigua factoría de Eisenach.

1959 fue un año crítico en la historia moderna de la marca bávara. Su principal accionista, el Deutsche Bank, planteó que BMW fuera absorbida, nada más ni nada menos, que por Daimler Benz, es decir, por Mercedes.

Al igual que ocurrió con Audi, que a punto estuvo también de ser fusionada con Daimler Benz, los trabajadores y pequeños accionistas se opusieron a la medida y, finalmente, lograron mantener la independencia de BMW.

Los avatares sufridos hasta llegar a la actualidad y a la notoriedad de la marca los dejamos para otro momento. Vamos a conocer, pues, el museo más de cerca...

La Isetta

Aunque su nombre tenga resonancias italianas, la simpática "Isetta" es un producto BMW de mediados de los años cincuenta y ocupa un lugar de honor dentro del museo...





Entrando en el Museo BMW...

Tras cruzar los torniquetes de la entrada, lo primero que nos encontraremos será una etérea escultura móvil que va recreando la forma de un automóvil a partir de un simple rectángulo plano en un continuo sinfín. Veamos el principio y el final de este danzante proceso...



Sólo un simple rectángulo móvil que acabará en...



¡Un automóvil que nace y renace constantemente!

Si algo nos deja claro BMW desde el primer momento es su intención de que comprendamos que el diseño y la tecnología son elementos clave para la marca.



A continuación entraremos en un pasillo en el que se exponen algunas de sus motocicletas más importantes.



Lo que aún no sabemos es que nos encontramos ante un mural de motos que ocupa varios pisos...



Territorio Berlinas: las series 3 y 5



Espectacular presentación de la evolución de la Serie 5



La Serie 3 dispone de su propio espacio.

El BMW 1600 de 1966 fue el precursor de la archifamosa Serie 3, nacida en los ochenta



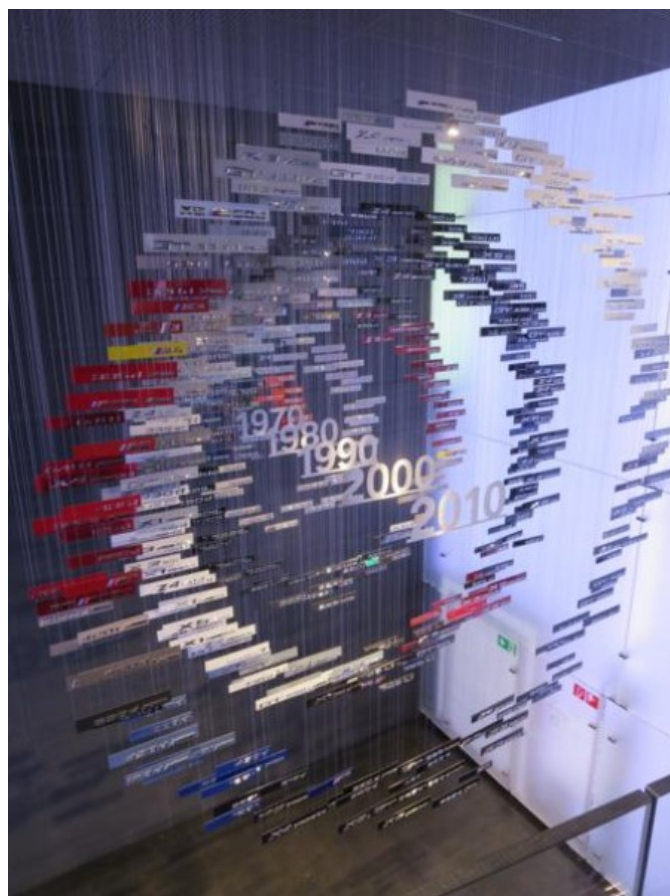
El BMW 323i de 1981, el primer Serie 3



Y el 325 ix, el primero en llevar tracción total



La Serie 3 más moderna (en el museo, claro)

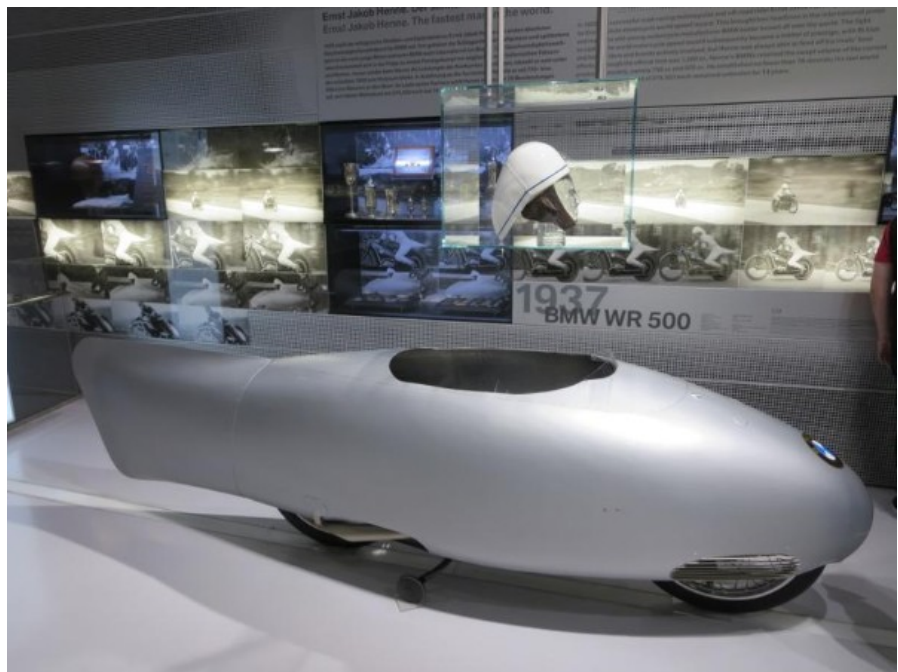


La evolución de los modelos BMW a través de los años y de las enseññas



Los carteles publicitarios también disponen de su rincón

Territorio racing. Las motos BMW campeonas



En 1929, Ernst Jakob Henne batió el récord mundial de velocidad...
Una auténtica "flecha de plata"...



La BMW S 1000 RR
Campeona mundial de Motor Bike (2010)



BMW R80 G/S (1981)
Vencedora del París-Dakar con Hubert Auriol



Sidecar de competición. Hacen falta "arrestos" para...

El diseño y motores. Motores y diseño.



Maqueta en arcilla, tamaño real. El diseño se modela...



La galería de motores. También ahí hay belleza

Y así, después de descender la rampa, llegamos al punto central del museo, visible desde los pisos superiores, en el que se encuentran cinco de los descapotables más emblemáticos de BMW...



El Dixi, el 328 y los "Z", el Z1, Z3 y Z8



El Z3 (1995) fue "Coche Bond" en la película "Golden Eye", la primera de Pierce Brosnan como 007



¡Qué bonito es el BMW 328!



Simple, a la par que elegante



El BMW Z1 (1987), el primer "roadster" de la era moderna de la marca



El Z8 (1999) rendía homenaje al diseño del 507 de los años cincuenta que veremos en el piso superior

Frente al sexteto de roadsters encontramos a dos de las berlinas de representación más afamadas de BMW...

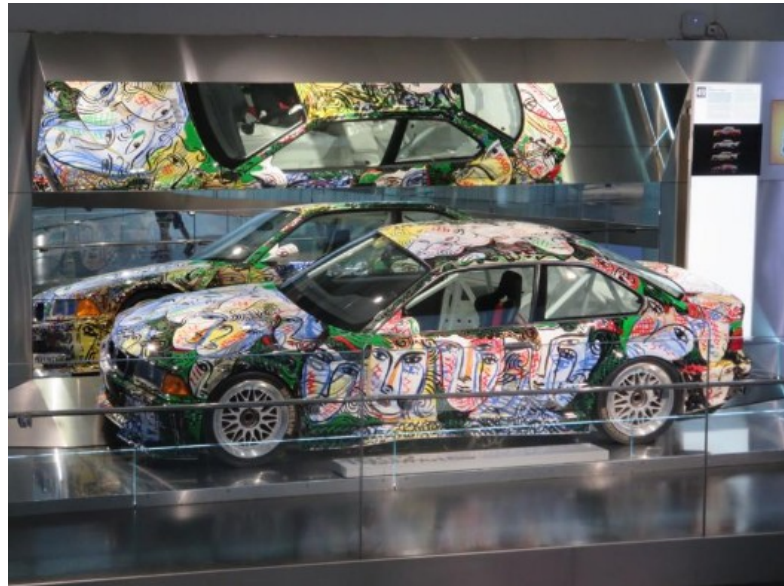


El 335 de 1939 y el 535 de 1985



También podemos apreciar su línea desde casi cualquier ángulo...

En el museo también hay lugar para el arte...



El mítico BMW 2002 Ti (1968)

Tras pasar la sala dedicada a la Isetta, entramos en un ambiente radicalmente "sesentero", en cuyo centro se encuentra uno de los modelos, de calle y de competición, más míticos de la historia de BMW, el 2002 Ti de 1968



*El 2002 Ti, con su peculiar calandra negra y partida, pronto se convirtió en un vehículo de culto en los '70
En el mundo de la competición obtuvo numerosos triunfos*



Su peculiar trasera le confirió una gran personalidad

Territorio BMW M Power

Si una denominación encierra potencia y clase, esa es "M Power", la élite de la élite BMW...



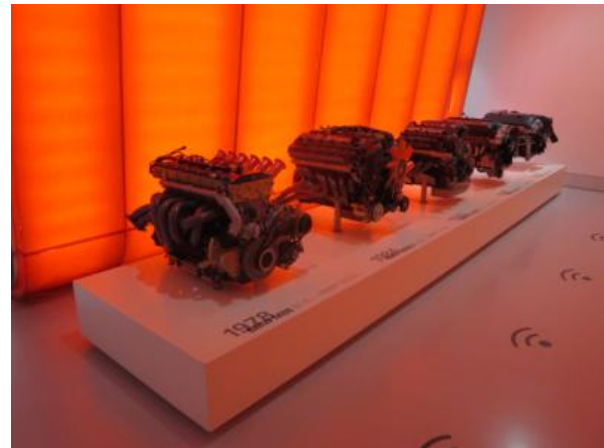
El BMW M3 de 1989, mito entre mitos



Nos recuerdan que M Power es puro "racing"



El pabellón M Power



¿Qué serían los M Power sin sus motores?



Motor BMW M88 de 1978



*El no menos deseado BMW M1 (1978)
El único BMW con motor central trasero,
diseñado por Giorgetto Giugiaro,
claramente inspirado en el BMW Turbo de 1972,
que más tarde veremos*



Un "bicho raro". Solo 456 M1 fueron fabricados

Territorio "racing". BMW y las carreras de turismos



El BMW 3.0 CSL de 1975

*Este modelo fue la "bestia negra" durante la década de los 70 en turismos de circuito.
Lo ganó prácticamente todo.*

Nos adentramos en el territorio de las "bestias pardas". Su territorio son los circuitos, porque BMW ha sido y es, sobre todo, una marca de competición en circuitos, su hábitat natural.

Lo curioso es que, habiendo sido campeona del mundo de F1 en 1983, motorizando al equipo británico Brabham, o habiendo tenido equipo propio entre 2006 y 2009, no haya ni un solo ejemplar expuesto en el museo. Personalmente eso me resultó tremendamente decepcionante.

Paradójicamente, tan solo unos días después pude resarcirme con creces de mi decepción al visitar los museos del circuito de Hockenheim y el de la Técnica de Sinsheim, pues allí encontré lo que en Múnich no pudieron o no quisieron mostrar...



Tampoco terminó de gustarme la exposición de los coches "racing". Un espacio demasiado reducido y con la disposición de los coches demasiado pegada a las paredes. Lucían poco. Al menos para mí.



BMW 1800 TI (1966)

Campeón de Europa de Turismos
Fue el primer turismo de competición en romper la
barrera de los 10 minutos por vuelta en el antiguo
Nurburgring



BMW M3 GTR (2001)

Dominador de la temporada 2001 y vencedor absoluto
de las 24 horas de Nurburgring



BMW 320 (1977)

Campeón alemán de turismos con Harald Ertl, ex-piloto de F1

Abandonamos la no demasiado estimulante "zona racing" (menos mal que, para levantar el ánimo alicaído, un poco más adelante, nos tocaremos con el triunfador de las 24 horas de Le Mans) y enseguida llegaremos a otro recinto que nos cambiará el semblante....



El estimulante y galáctico concept-car BMW Vision (2009)



La iluminación con claroscuros proporciona el ambiente necesario para mostrar algunos de los coches y motos más especiales de BMW. Una gozada para la vista....

Aquí encontraremos también a un "viejo conocido", el 328 Mille Miglia de 1940....





BMW 327 Coupé (1938)



Iremos ascendiendo por las rampas circulares hasta la planta superior, para reencontrarnos con los ancestros de BMW y con algunos de sus modelos más futuristas, en una amalgama de conceptos en la que todo cabe. Los muros se cubren de paneles explicativos para que el visitante pueda empaparse de la historia de la marca.



Fotos antiguas y carteles de época crean ambiente





El primer BMW "genuino", ¿recordáis?



Los robots no faltan tampoco a la cita



*El elegantísimo roadster BMW 507 (1955)
Sólo se construyeron 254 ejemplares, lo que lo convierte en objeto de culto.
No es de extrañar que el precioso Z8 de 1999 le rindiera un merecido homenaje*



Georg Meier se adjudicó la prestigiosa "Senior Tourist Trophy" de la Isla de Man en 1939



1939 Der Gewinn der Senior Tourist Trophy The victory in the Senior Tourist Trophy



BMW V12 LMR - Vencedor de las 24 horas de Le Mans (1999) con Martini, Dalmás y Winkelhock al volante. Este coche dominó los circuitos en 1999 y 2000



79 1999 Der Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans The victory at the 24 Hours of Le Mans



El Show Car BMW Turbo (1972) precursor del M1



BMW X Coupé, un crossover coupé presentado en el Motor Show de Detroit en 1981



El futurista "Vision ConnectedDrive"



Concept-car presentado en el Salón de Ginebra en 2011



BMW GINA Light Vision (2008)

*Este prototipo se presentó con motivo de la inauguración de este museo
Su carrocería está recubierta de un material textil adaptable que puede cambiar en función de las circunstancias*



El BMW i3 Eléctrico (2013)





Maqueta del edificio "4 cilindros", sede de BMW y del museo, que está debajo del logo



Aquí lo tenemos "al natural"...



No podía faltar el Mini, aunque cada vez lo sea menos. Actualmente una marca, Mini es un vestigio de la poco exitosa época en la que BMW comprara la británica Rover



*BMW E1 (1991)
El primer eléctrico "total" de la marca bávara*



A través de esta larga escalera mecánica regresaremos al punto de partida, dando así por finalizada la visita al BMW Museum, pero aún no se habrán terminado las sorpresas....



*Antes de pasar a la tienda del museo, nos encontraremos con tres ejemplares más...
El 335 de 1939, el 502 de 1954 y el 3.3 Li de 1968*

Y así, de esta forma inesperada -aún podremos ver otra Isetta- llegaremos a la inevitable tienda que hay al final de todo museo que se precie...



La tienda del BMW Museum

En suma, la visita al BMW Museum y al BMW Welt es uno de los grandes atractivos de toda visita a Munich y, sólo por eso, vale la pena buscarle tiempo al viaje. Seguro que no nos arrepentiremos.

