

BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information
13. Mai 2009

Vom Museum auf die Straße: BMW Classic auf der Mille Miglia 2009

München/Brescia. BMW und die Mille Miglia eint eine lange gemeinsame Geschichte. Die Erfolge des BMW 328 sind genauso untrennbar mit dem berühmten Rennen über 1000 Meilen verbunden wie der Auftritt des BMW 507 am Ende der 1950er Jahren. Im Jahr 2009 schreibt BMW Classic die Geschichte weiter. Eine Ikone der BMW Rennsportgeschichte, die sonst nur im BMW Museum zu sehen ist, wurde eigens für die Mille Miglia wieder rennfähig gemacht: das BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé, Gesamtsieger der Mille Miglia 1940. „Wir wollen damit zum einen unsere Wertschätzung für die Mille Miglia zum Ausdruck bringen“, so Karl Baumer, Leiter von BMW Classic. „Zum anderen möchten wir zeigen, dass das BMW Museum keine Einbahnstraße ist, sondern wir auch Fahrzeuge für besondere Einsätze wieder auf die Straße bringen.“ Die Museumsbesucher müssen nicht auf das Renncoupé verzichten. Für die Zeit der Abwesenheit nimmt eine detailgetreue Replika den Platz des Originals ein.

Neben dem Touring Coupé werden mehrere BMW 328 aus der Serienfertigung auf die Straßen zwischen Rom und Brescia geschickt sowie BMW 328 Mille Miglia Roadster und ein BMW 328 Roadster Berlin-Rom. Als jüngster BMW kommt ein BMW 507 aus dem Jahr 1957 aus München nach Italien. Insgesamt werden 9 Werksautos am Start der diesjährigen Mille sein. Darüber hinaus werden sieben weitere Teams mit dem weißblauen Markenzeichen am Start in Brescia erwartet.

Die Teams:

Nr. 71 BMW 328 (Prinz Leopold von Bayern / Peter Lovett)

Nr. 72 BMW 328 (Ulrich Knieps / Dr. Hans Hamer)

Nr. 73 BMW 328 (Maximilian Schöberl / Jürgen von Kuczkowski)

Nr. 74 BMW 328 Mille Miglia Coupé (Andrea Castronovo / Kristian Ghedina)

Nr. 75 BMW 328 Berlin - Rom Touring Roadster
(Ian Robertson / Charles Lord March)

Nr. 76 BMW 328 (Dr. Friedrich Eichiner / Dieter Pfundt)

Nr. 77 BMW 328 Mille Miglia Roadster (Heinrich Lingner / Karl Baumer)

Nr. 78 BMW 328 (Michael Schröder / Daniel Kiess)

Nr. 365 BMW 507 (Reiner Löslein / Marcel Botterweck)

Firma
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Postanschrift
BMW AG
80788 München

Telefon
+49 89 382 27797

Internet
www.bmwgroup.com



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information

Datum 13. Mai 2009

Thema **Vom Museum auf die Straße: BMW Classic auf der Mille Miglia 2009**

Seite 2

BMW 328.

Der 1935/36 entwickelte Roadster 328 gehört zu den Legenden der Automobilgeschichte. Mit bescheidenen Mitteln entwickelt, wurde der auch optisch sehr gelungene Sportwagen rasch zur dominierenden Erscheinung in der Zweiliter-Klasse. Modifizierte Rennsportversionen gewannen ihre Klasse in Le Mans und bei der Mille Miglia. Von 464 gebauten Wagen erhielten 403 die serienmäßige Roadsterkarosserie, die restlichen Fahrgestelle bekamen Rennaufbauten und Karosserien nach Kundenwunsch.

Bauzeit	1936 - 1940
Stückzahl	464
Motor	6-Zylinder-Reihenmotor
Hubraum	1971 ccm
Bohrung x Hub	66 x 96 mm
Leistung	80 PS bei 4500 U/min
Getriebe	Viergang-Mittelschaltung
Vorderradbremse	hydraulische Trommelbremse
Hinterradbremse	hydraulische Trommelbremse
Maße	3900 x 1550 x 1400 mm

BMW 507

Mit dem Roadster 507, erstmals vorgestellt auf der IAA 1955 in Frankfurt, gelang BMW einer der schönsten Sportwagen aller Zeiten. Auf Basis der Technik der 3,2 Liter 502 Limousine, aber mit auf 150 PS gesteigerter Leistung, entstand der 507 nach Designentwürfen des Raymond Loewy-Mitarbeiters Albrecht Graf Goertz. Für das Ansehen der Bayerischen Motoren Werke leistete der je nach Hinterachsübersetzung bis zu 220 km/h schnelle Sportwagen unschätzbare Dienste.

Baujahr	1957 (1956 - 1959)
Stückzahl	251
Motor	8-Zylinder-V-Motor
Hubraum	3168 ccm
Leistung	150 PS bei 5000 U/min
Getriebe	4-Gang-Mittelschaltung
Vorderradbremse	Hydraulische Duplex-Bremsen mit Servo
Hinterradbremse	Hydraulische Simplex-Bremsen mit Servo
Maße	4380 x 1650 x 1260 mm
Leergewicht	1220 kg
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Leergewicht	780 kg
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information

Datum 13. Mai 2009

Thema **Vom Museum auf die Straße: BMW Classic auf der Mille Miglia 2009**

Seite 3

BMW 328 Mille Miglia Roadster.

Von der Saison 1936 an beherrschte der BMW 328 das Geschehen in der Zweiliter-Sportwagenklasse. Werks- und Privatfahrer starteten mit hervorragenden Erfolgsaussichten bei zahlreichen Veranstaltungen auf der ganzen Welt. Für den Einsatz bei der „Mille Miglia“ im April 1938, jenem legendären Langstreckenrennen über 1600 km italienischer Landstraßen zwischen Brescia und Rom, nahm die Rennabteilung in München unter ihrem Cheftechniker Rudolf Schleicher jedoch erstmals größere Modifikationen vor. Die äußerlich kaum veränderten drei Werkswagen wiesen verbesserte Chassis mit verstärkten Hinterachsen und Leichtmetall-Bremstrommeln, geänderte Getriebe, größere Hecktanks und zwei Reserveräder auf. Die Leistung der Dreivergaser-Sechszylindermotoren hatte man durch umfangreiche Feinarbeit von 59 kW (80 PS) auf 74 kW (100 PS) steigern können. Ein überlegener Klassensieg und gute Gesamtplatzierungen angesichts der harten Konkurrenz gaben den Ansporn zu weiteren Entwicklungsarbeiten.

Da 1939 keine Mille Miglia stattfand, konzentrierte man sich statt dessen auf das 24-Stunden-Rennen von Le Mans und beauftragte die Karosseriefirma Touring in Mailand mit der Anfertigung eines strömungsgünstigen Coupé-Aufbaus. Das Experiment glückte, Klassensieg und Platz Fünf im Gesamtklassement waren das Ergebnis. Für die Saison 1940 entstanden daraufhin gleich mehrere neue Rennwagen für den Renneinsatz. Die abermals gesteigerte Motorleistung belief sich nun auf 95 kW (130 PS) bei 1971 cm³, ein für diese Zeit sensationeller Wert.

Und entsprechend fortschrittlich fielen auch die Karosserien aus, die diesmal in München entworfen wurden. In der von Touring kreierten „Superleggera“-Bauweise fertigte man leichte Aluminiumkarosserien auf grazilen Gitterkonstruktionen. Die Linienführung der drei offenen Rennsportwagen wurde vom Coupé-Prototyp übernommen, der parallel zum Touring-Coupé bereits im Vorjahr aufgebaut worden war. Die drei Roadster und die beiden Coupé-Versionen gingen schließlich am 28. April 1940 in Brescia an den Start.



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information

Datum 13. Mai 2009

Thema **Vom Museum auf die Straße: BMW Classic auf der Mille Miglia 2009**

Seite 4

Baujahr	1940
Motor	6-Zylinder
Hubraum	1971 cm ³
Bohrung x Hub	66 x 96 mm
Leistung	95 kW (130 PS) bei 5 500 U/min
Getriebe	4-Gang + R
Bremsen	hydraulisch, Trommeln
Maße	L 3 900 mm, B 1490 mm, H 1080 mm
Gewicht	700 kg
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h

BMW 328 Berlin – Rom Touring Roadster.

1940 sandte die deutsche Kraftfahrerorganisation NSKK drei BMW 328 Roadster zur Mailänder Karosseriefirma Touring mit dem Auftrag, die Fahrwerke mit Aluminium-Sportkarosserien auszurüsten. Die aerodynamische Außenhaut wurde aus Duraluminium geformt und über einen Leichtmetall-Gitterrohrrahmen gelegt. Man versuchte alles, um die Wagen aerodynamisch und extrem leicht zu gestalten. Das Gesamtgewicht eines Fahrzeugs betrug 700 kg. Die Hinterradverkleidung, das Weglassen von Türgriffen, die Aluminiumfelgen und das Fahrersitzgestell aus einer Elektronlegierung sind Teil dieser Bemühungen. Der Luftwiderstandskoeffizient betrug lediglich 0,25.

Bei dem 6-Zylinder-Motor mit 1971 ccm Hubraum handelte es sich um ein modifiziertes 328-Roadster-Aggregat mit einer Leistung von 120 PS im Vergleich zu den 80 PS des serienmäßigen Motors. Mit diesem Motor und dem stromlinienförmigen, ultraleichten Aufbau erreichte dieser Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 200 km/h. Die drei NSKK-Fahrzeuge wurden für das Rennen Berlin-Rom gebaut, das dann aber wegen des Krieges abgesagt wurde. Danach galten alle drei Wagen als verschollen. Einer gelangte angeblich in den 50er Jahren in die Vereinigten Staaten. Auch der zweite blieb verschwunden. Der dritte ist, komplett restauriert, im Besitz der BMW AG..

Baujahr	1937 Chassis, 1941 Karosserie
Motor	6-Zylinder-Reihenmotor
Hubraum	1971 cm ³
Bohrung x Hub	66 x 96 mm
Leistung	88 kW (120 PS) bei 5 500 min ⁻¹
Getriebe	4-Gang + R
Bremsen	hydraulisch, Trommeln
Maße	L 3 900, B 1490 mm, H 1080 mm
Gewicht	700 kg
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information

Datum 13. Mai 2009

Thema **Vom Museum auf die Straße: BMW Classic auf der Mille Miglia 2009**

Seite 5

BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé.

Da 1939 keine Mille Miglia stattfand, konzentrierte man sich statt dessen auf das 24-Stunden-Rennen von Le Mans und beauftragte die Karosseriefirma Touring in Mailand mit der Anfertigung eines strömungsgünstigen Coupé-Aufbaus für einen der Werkswagen. Das Experiment glückte, Klassensieg und Platz Fünf im Gesamtklassement waren das Ergebnis.

Für die Saison 1940 wurde die Motorleistung nochmals gesteigert und belief sich nun auf 100 kW (136 PS) bei 1971 cm³, ein für diese Zeit sensationeller Wert. Die drei Roadster und die beiden Coupé-Versionen gingen schließlich am 28. April 1940 in Brescia an den Start.

Der 103 Meilen lange Kurs war neunmal zu umrunden. Von Anfang an setzten sich Fritz Huschke von Hanstein und Copilot Walter Bäumer im BMW 328 Touring Coupé, dem Siegerwagen von Le Mans, an die Spitze, dicht gefolgt vom zweiten 328 Coupé und den 2,5 Liter Alfa Romeos. Bis zur Ziellinie ließen sich die beiden Deutschen im Touring Coupé nicht mehr von der Spitze verdrängen.

Erst mit rund einer Viertelstunde Verspätung raste der zweitplazierte und überlegen motorisierte Alfa Romeo 6C 2500 SS ins Ziel. Mit 166,724 km/h mittlerer Geschwindigkeit stellte das Duo Von Hanstein/Bäumer einen legendären Mille-Miglia-Rekord auf, der auch nach dem Krieg unerreicht bleiben sollte. Allerdings ist anzumerken, dass diese Mille Miglia in jeder Hinsicht eine Ausnahme darstellte und nicht mit der Streckenführung früherer oder späterer Rennen gleichen Namens verglichen werden kann.

Baujahr	1939
Motor	6-Zylinder-Reihenmotor
Hubraum	1971 cm ³
Bohrung x Hub	66 x 96 mm
Leistung	100 kW (136 PS) bei 6 000 U/min
Getriebe	4-Gang + R
Bremsen	hydraulisch, Alfin-Trommeln 280 mm
Maße	L 3 900 mm, B 1520 mm, H 1320 mm
Gewicht	780 kg
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information

Datum 13. Mai 2009

Thema **Vom Museum auf die Straße: BMW Classic auf der Mille Miglia 2009**

Seite 6

BMW und die Mille Miglia: Erfolge für die Ewigkeit.

Der Name ist Programm und er hat einen legendären Klang: Mille Miglia. Das Straßenrennen über 1000 Meilen galt von Beginn an als größte Herausforderung, die für Rennfahrer und ihre Autos überhaupt denkbar war. Wer bei der Mille Miglia bestehen konnte, hatte damit den Beweis erbracht, nicht nur im Motorsport, sondern überhaupt im Automobilbau konkurrenzfähig zu sein. 24 Wettfahrten wurden zwischen 1927 und 1957 in Norditalien ausgetragen. Die Rennen waren Spektakel für Zigaretten von Motorsportfans und große Bühne für Rennfahrer wie Tazio Nuvolari, Stirling Moss, Rudolf Caracciola, Juan Manuel Fangio oder Fritz Huschke von Hanstein. Obendrein war die Mille Miglia stets das bedeutendste Kräftemessen für die Automobilhersteller. 1977 feierte die Mille Miglia Wiederauferstehung. Als Zuverlässigkeit- und Gleichmäßigkeitssfahrt für historische Fahrzeuge hält sie seitdem den Geist des klassischen Rennsports lebendig.

Vier ebenso wohlhabende wie rennsportbegeisterte junge Männer aus Brescia hatten schon 1925 den Entschluss gefasst, ihre Heimatstadt zu einem Motorsport-Zentrum zu machen. Zwei Jahre später konnten sie ihre Pläne verwirklichen. Fortan wurden Start und Zieleinlauf in Brescia zu einem wahren Volksfest, die Fahrer und ihre Automobile wurden begeistert gefeiert. Jahr für Jahr breitete sich das Rennsportfieber über das gesamte Land aus, nicht zuletzt weil zunächst stets Wagen aus italienischer Produktion die Wettfahrten beherrschten.

Die erste Mille Miglia führte über Bologna und Florenz nach Rom und von dort über Ancona, Ferrara, Treviso und Vicenza zurück nach Brescia. Das Rennen verlief auch in den Folgejahren auf unbefestigten Straßen und durch enge Ortschaften, es stellte Mensch und Material auf eine harte Probe und verströmte die unvergleichliche Atmosphäre eines Spektakels, bei dem sich nicht allein die Fahrer immer wieder hart am Limit bewegten. Was Kritiker befürchtet hatten, trat beim Rennen des Jahres 1938 ein: Bei einem verheerenden Unfall nahe Bologna kamen zehn Menschen ums Leben. Die Tragödie veranlasste die italienische Regierung zu einem sofortigen Verbot aller Rennsportveranstaltungen auf öffentlichen Straßen.

Erst zwei Jahre später war ein Ersatz für die Rundfahrt gefunden: der 1. Gran Premio Brescia delle Mille Miglia. Wieder ging es über 1000 Meilen, nun jedoch auf festen Straßen im Städtedreieck zwischen Brescia, Cremona und Mantua. Neunmal war dieser Kurs zu umrunden. Die Zuschauer mussten sich nicht nur an eine neue Streckenführung, sondern auch an eine ganz neue Art von Siegerauto gewöhnen. Über Jahre hinweg hatten die Achtzylinder-Boliden von Alfa Romeo mit ihren bis zu 360 PS starken Kompressor-Motoren die Mille Miglia dominiert. Lediglich 1931 war es Rudolf Caracciola mit einem mächtigen Kompressor-Mercedes SSKL gelungen, die italienische Siegesserie zu durchbrechen.



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information

Datum 13. Mai 2009

Thema **Vom Museum auf die Straße: BMW Classic auf der Mille Miglia 2009**

Seite 7

Doch plötzlich tauchte ein neuer Typ von Sportwagen auf Europas Rennstrecken auf: der BMW 328, ein im Vergleich zu seinen Konkurrenten geradezu zierliches Fahrzeug mit 2,0 Liter-Motor und einer serienmäßigen Leistung von bescheidenen 80 PS. Schon 1938 hatte der kleine Roadster die Zwei-Liter-Klasse der Mille Miglia gewonnen. BMW hatte damit den Durchbruch im Motorsport geschafft, doch der große Triumph folgte 1940. In ihrem BMW 328 Mille Miglia Coupé mit Touring-Karosserie fuhren Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäumer zu einem historischen Sieg. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 166,7 km/h stellten sie einen Rekord auf, der für alle Zeiten Bestand haben sollte. Erst rund eine Viertelstunde nach dem siegreichen BMW 328 kam der zweitplatzierte Wagen, ein Alfa Romeo, ins Ziel.

Der Aufsehen erregende Erfolg sollte für BMW zugleich der einzige Gesamtsieg bei der klassischen Wettfahrt bleiben. Der Zweite Weltkrieg setzte nicht nur der Mille Miglia, sondern auch den Motorsport-Aktivitäten von BMW zunächst ein Ende. Mit dem Neubeginn im Jahre 1947 führte die Mille Miglia erstmals wieder von Brescia nach Rom, und zurück. Nach dem Auftakterfolg für Alfa Romeo übernahm in den Folgejahren Ferrari die dominierende Rolle. BMW entsandte nach dem Krieg keine Werksteams mehr nach Italien. Und trotz mancher spektakulärer Rennen – etwa 1955 beim Sieg von Stirling Moss und David Jenkinson im Mercedes 300 SLR – war das Ende der Mille Miglia nur noch eine Frage der Zeit. Das Teilnehmerfeld wurde immer unübersichtlicher, bisweilen waren mehr als 400 Fahrzeuge am Start, darunter sogar Dieselfahrzeuge oder Kuriositäten wie die ISO Kleinstwagen – Vorläufer der BMW Isetta –, die sich 1954 tapfer über die Apennin-Pässe quälten.

Vor allem jedoch wurde es immer riskanter, mit den von Jahr zu Jahr stärker und schneller werdenden Rennwagen über öffentliche Straßen zu fahren und sie sicher ins Ziel zu bringen. Als sich 1957 das Unglück des Jahres 1938 wiederholte, – ein schwerer Unfall in Guidizzolo forderte zwölf Todesopfer –, bedeutete dies das endgültige Aus für die Mille Miglia.

Im Gedächtnis vieler Automobil-Enthusiasten blieben die faszinierenden Momente der Mille Miglia gleichwohl haften. Sie werden heute bei der Mille Miglia storica wieder erlebbar gemacht. 1977, exakt ein halbes Jahrhundert nach der ersten Mille Miglia, wurde erstmals eine Neuauflage der legendären Wettfahrt inszeniert. Als Zuverlässigkeit- und Gleichmäßigkeitssfahrt wird sie inzwischen alljährlich im Mai an historischer Stätte absolviert.

Aus der Hatz um Bestzeiten ist eine Demonstration der Automobilbau-Kunst vergangener Zeiten geworden, die sich über drei Tage erstreckt und Hunderttausende von Zuschauern an die Straßenränder lockt. Startberechtigt sind alle Fahrzeugmodelle, die zwischen 1927 und 1957 mindestens einmal an der klassischen Mille Miglia teilgenommen haben. Dazu gehören natürlich auch der BMW 328 sowie weitere Fahrzeuge wie etwa die Isetta oder der BMW 507, zwei Modelle, die noch in den 1950er-Jahren von privaten Rennteams eingesetzt wurden.



BMW Group

Konzernkommunikation und Politik

Presse-Information

Datum 13. Mai 2009

Thema **Vom Museum auf die Straße: BMW Classic auf der Mille Miglia 2009**

Seite 8

In jedem Jahr bringt die BMW Group Classic eine Reihe von Fahrzeugen aus ihrem Bestand bei der Mille Miglia an den Start. Darüber hinaus sichern sich stets auch private Teams die Teilnahme an der legendären Rundfahrt.

Für die Freunde klassischer Automobile ist die Mille Miglia heute von ähnlich großer Bedeutung wie es die ursprünglichen Rennen für die damalige Motorsport-Szene waren. Nirgendwo sonst als zwischen Brescia und Rom wird die Motorsport- und Automobilbau-Geschichte so intensiv und eindrucksvoll zelebriert. Die Mille Miglia storica ist eine Hommage an die Konstrukteure und ihre Werke, die noch heute Fachleute und Laien begeistern.

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Manfred Grunert, Technologiekommunikation, Sprecher Historie und ConnectedDrive
Telefon: +49 89 382 27797, Fax: +49 89 382 23927

Ralph Huber, Technologiekommunikation
Telefon: +49 89 382 68778, Fax: +49 89 382 23927

Internet: www.press.bmwgroup.com
E-mail: presse@bmw.de

