



Communiqué de presse n° 1355
25 mai 2011

75 ans pour la BMW 328.

Peu de voitures peuvent se targuer, 75 ans après leur première apparition, d'exercer autant de fascination que la BMW 328. Construite de 1936 à 1940, la BMW 328 est un modèle incontournable dans l'histoire de l'automobile, sans doute le plus titré des années 1930. Agilité, accélération, fiabilité, poids réduit : dès la phase de développement, les concepteurs s'étaient focalisés sur l'essentiel, inaugurant ainsi une nouvelle ère dans l'histoire du sport automobile. A l'époque où les puissants bolides à compresseur régnaient en maîtres sur la course, la BMW 328 Roadster fit en effet sensation avec ses 780 kg et une version de série développant 80 ch. Dès son premier engagement en course, le 14 juin 1936, sur le circuit du Nürburgring, le nouveau roadster s'impose largement face à la fière puissance des compresseurs de la concurrence.

Sa réussite, la BMW 328 la doit à l'ensemble des paramètres pris en compte lors de sa conception : une construction extrêmement légère, une répartition optimale du poids, des lignes aérodynamiques, une motorisation parfaitement adaptée et une tenue de route impeccable grâce à un châssis soigneusement étudié. Elle préfigure ainsi une nouvelle approche de la voiture, où la puissance ne mène à la victoire que si tous les paramètres sont pris en compte et l'efficacité portée à son maximum. Autant de qualités qui ont permis à la BMW 328 d'incarner les valeurs auxquelles la marque BMW se réfère encore aujourd'hui : dynamisme, esthétisme et haut degré d'innovation.

Après sa première apparition, à l'aube de l'été 1936, en tant que modèle conçu pour le sport automobile uniquement, la BMW 328 est produite en série à partir du printemps 1937. Le modèle à haute performance ne reste cependant pas à la seule portée des pilotes d'usine, car il est adapté non seulement à un usage en course mais aussi à un usage quotidien. C'est ainsi que des clients privés peuvent également expérimenter le plaisir authentique de conduire ce roadster au moteur puissant et à la tenue de route parfaite. Avec une vitesse maximale de 155 km/h, ce modèle fait alors partie des voitures les plus rapides sur route. Construite à 464 exemplaires, la BMW 328 compte aujourd'hui parmi les modèles les plus recherchés par les collectionneurs. La beauté intemporelle des lignes de ce modèle biplace ouvert, sa technologie hors du commun et l'aura que lui ont valu ses nombreux succès en course exercent une indéniable fascination. La BMW 328 ne se contente pas d'appartenir aux plus belles voitures de course de l'avant-guerre : dans les années 1930, c'était aussi la voiture de course la plus titrée des circuits européens.

Le lancement de la BMW 328.

L'histoire de la BMW 328 commence par une entrée fracassante : son lancement n'a pas lieu sur un salon automobile, mais sur un circuit. C'est en effet lors de la course de

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 2

l'Eifel, sur le circuit du Nürburgring, le 14 juin 1936, que le public a pu découvrir pour la première fois cette voiture de légende. Le secret est resté bien gardé. Seuls quelques initiés ont eu vent, au début de l'année 1935, de l'existence d'une nouvelle voiture de course de 2 litres, baptisée Type 328. Le dépliant promotionnel annonçant cette nouvelle restait toutefois très succinct, ne mentionnant ni la puissance, ni la vitesse de ce nouveau modèle. Le lancement de la voiture n'a pas non plus été annoncé à la presse. Appelée à révolutionner le monde de la voiture de course en deux ans à peine, le roadster fait son apparition presque incidemment, sans tambour ni trompette, sans présentation festive. Sa seule arme pour convaincre : ses qualités.

La veille de la course.

Le samedi 13 juin 1936, à la veille du lancement de la BMW 328, une journée bien remplie se termine sur le Nürburgring, mais la tension est à son comble : les prévisions météorologiques pour le lendemain sont mauvaises. Mais Ernst Jakob Henne, célèbre pour son nez aquilin, ne se laisse pas démonter : « On en a l'habitude, sur le Ring. Un dimanche sans pluie, ce n'est pas un dimanche de course dans l'Eifel. » C'est lui qui s'apprête à piloter la nouvelle voiture, lui qui a déjà assuré aux motos BMW de nombreux records du monde, salués par la presse les années précédentes. Pendant les essais, sa voiture a prouvé la fiabilité de sa mécanique, c'est tout ce qu'il espère pour le lendemain.

Les ingénieurs Rudolf Schleicher et Fritz Fiedler essayent quant à eux de ne pas laisser paraître leur nervosité, mais peine perdue. On peut les comprendre : la journée qui vient va voir le lancement de leur nouveau modèle biplace de compétition, dans le cadre de l'une des courses automobiles les plus prestigieuses de l'année.

Un lancement impressionnant.

Vient enfin le dimanche 14 juin 1936, jour du lancement. 34 voitures sont au départ de la course de l'Eifel, dans la catégorie voiture de sport. Sept d'entre elles concourent dans la catégorie des 2000 cm³, parmi lesquelles cinq BMW : quatre Types 319/1, et le roadster d'un blanc immaculé d'Ernst Jakob Henne, qui se distingue de ses concurrentes par des lignes beaucoup plus fluides : avant bombé doté de deux minces prises d'air en forme de double haricot, semblables à celles qui équipaient au printemps, lors du salon de l'automobile de Berlin, la BMW 326, phares intégrés dans les ailes, pare-brise bas et incliné et arrière rond et bombé. Sans oublier un élément que l'on ne voit pas, mais qui se fait remarquer dès les essais par des temps au tour exceptionnels : le capot maintenu par deux lanières de cuir abrite en effet ce qui semble être un nouveau moteur, dont le son fait penser à un 6 cylindres développant 80 ou 90 chevaux.

Comme prévu, le beau temps des essais se change le dimanche en pluie et en brouillard. 250 000 amateurs ont cependant décidé de braver les éléments et se retrouvent au bord du circuit pour assister à la course la plus palpitante de la saison : la nouvelle BMW 328 bat de plusieurs longueurs ses rivales, pourtant majoritairement

BMW Group

Corporate Communications

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 3

plus puissantes, et décroche en outre un nouveau record du temps au tour pour une voiture sportive sur le circuit du Nürburgring. « Pour voir du sport automobile authentique et spectaculaire, il fallait assister à la course de l'Eifel sur le Nürburgring », écrivaient les journaux. « L'un des événements les plus époustouflants de la journée a été la victoire du détenteur du record du monde en moto, Ernst Jakob Henne, dans la catégorie des voitures de sport sans compresseur de 2000 cm³ – il a même battu le record du temps au tour pour les voitures de sport ! ». « Ernst Jakob Henne a réussi l'impossible avec sa nouvelle 2 litres, s'enthousiasme le monde de l'automobile. « Quelle formidable accélération ! (...) une sportive plus rapide que toutes ses concurrentes à compresseur ! Ernst Jakob Henne s'impose haut la main. »

L'exploit sportif d'Ernst Jakob Henne et le lancement exceptionnel de la BMW 328 entrent ainsi dans l'histoire du Nürburgring. Mais pas seulement : cette victoire remportée avec une voiture connue en interne sous le nom de « modèle type 328 » – un nom qui n'apparaît dans aucun de ces comptes rendus de course si élogieux – marque également l'entrée de BMW dans la légende du sport automobile, qui se poursuit jusqu'à aujourd'hui.

Sur la route du succès.

Dès sa première apparition sur le circuit du Nürburgring, la BMW 328 remporte sa première course. Plus de 200 victoires lui succéderont jusque dans les années 1950 : un palmarès inédit pour une voiture de cette catégorie. Peu de modèles ont ainsi marqué l'histoire sportive de l'entreprise aussi durablement que la BMW 328 et son moteur 6 cylindres en ligne de 2,0 litres.

Après son triomphe sur le Nürburgring, BMW se lance à la conquête des circuits avec trois prototypes BMW 328. L'écho positif qu'a partout rencontré la première victoire de la nouvelle sportive BMW sur le circuit du Nürburgring a fait naître de grandes espérances. Après quelques problèmes d'endurance sur le parcours à grande vitesse de Montlhéry, dans le cadre du Grand prix de France, les records de temps et les victoires ne se font plus prier. Dès le mois d'août, H. J. Aldington, importateur de BMW en Angleterre, remporte la course munichoise du Schleißheimer Dreieck au volant d'une BMW 328. C'est aussi Aldington qui convainc les responsables BMW d'engager la voiture sur un circuit étranger : dotés d'une carrosserie verte, trois prototypes Frazer Nash BMW sont au départ du Tourist Trophy en Irlande et montent tous trois sur le podium.

Cependant, au cours des quelques mois qui suivent la première apparition de la BMW 328, ce sont toujours les trois voitures de présérie qui remportent les courses et s'assurent la victoire, avec différents pilotes au volant. Les particuliers doivent ronger leur frein avant de pouvoir acquérir la BMW 328, car la production de série ne se met que peu à peu en place.

BMW Group

Corporate Communications

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 4

Les premières livraisons n'ont lieu qu'à compter d'avril 1937. Il aura donc fallu un an, après la consécration d'Ernst Jakob Henne, pour que les particuliers puissent eux aussi avoir la chance de tester la BMW 328 sur circuit. Lorsque les premiers clients reçoivent leur BMW 328 tant attendue, le déroulement de la saison se précise. La course de l'Eifel 1937 accueille ainsi neuf BMW 328 sur la grille de départ, qui se disputent la victoire entre elles. Au cours des années suivantes, il n'y aura que peu de tentatives d'affronter ces bolides avec d'autres véhicules.

Même les coins les plus reculés d'Europe apportent à la firme de Munich de nouvelles victoires. La BMW 328 ne se lance pas seulement à la conquête des victoires de sa catégorie mais s'affirme également peu à peu face à une concurrence bien plus puissante. C'est ainsi que la petite sportive au moteur de 2 litres s'assure à plusieurs reprises la victoire générale face à des rivaux autrefois supérieurs. La compétition au sein des voitures de sport prend un nouveau sens, tant la catégorie des 2000 cm³ est devenue, avec la BMW 328, un adversaire de taille.

Les origines de la BMW 328.

Au début des années 1930, lorsque Rudolf Schleicher et Fritz Fiedler posent les bases de la BMW 328, ils ne se doutent pas du destin que connaîtra ce cabriolet sportif : avec son puissant moteur six cylindres de deux litres, ce roadster est encore considéré, des décennies plus tard, comme la voiture de sport la plus remarquable de son temps en termes d'élégance et de performances. Les constructeurs Rudolf Schleicher et Fritz Fiedler forment une équipe idéale pour ce projet. Tous deux disposent de connaissances approfondies et variées dans le domaine de la construction automobile, mais aussi d'une longue expérience, d'une inventivité inépuisable et, surtout, d'une grande ambition. Le succès de leur coopération s'explique aussi par la complémentarité de leurs compétences : tandis que Rudolf Schleicher est avant tout spécialiste des moteurs, Fritz Fiedler se distingue par son expertise en matière de construction de véhicules.

Avec la BMW 328, ils conçoivent une voiture de sport sophistiquée, dont les qualités constitueront un point de départ fondamental pour les évolutions des décennies suivantes. Les premiers véhicules expérimentaux, qui seront utilisés avec succès en compétition, sont développés avec les moyens les plus rudimentaires. Si aujourd'hui, la conception d'un nouveau modèle est un processus qui dure plusieurs années et coûte des millions d'euros, impliquant des centaines d'ingénieurs et de designers qui travaillent au sein de centres de développement et d'ateliers de design dans le secret le plus strict, à l'époque, la BMW 328 est développée en un temps assez court, avec des moyens humains et matériels très réduits. Lorsque Rudolf Schleicher et Fritz Fiedler créent la BMW 328, BMW ne dispose ni d'un service d'étude de marché, ni d'un département design ni d'une soufflerie, et encore moins des outils informatiques devenus incontournables à notre époque. Les constructeurs précisent peu à peu leur projet sur les planches à dessin ou lors des essais en atelier. La création d'un véhicule aussi performant dans de telles conditions relève de l'exploit : chef-d'œuvre

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 5

d'ingénierie, la BMW 328 témoigne des compétences hors normes de ses concepteurs. Si elle apparaît comme un véhicule d'exception, c'est avant tout en raison de l'harmonie de sa conception. Si le modèle ne se distingue ni par des innovations révolutionnaires, ni par des performances hors du commun, la somme de ses caractéristiques – motorisation, carrosserie, châssis – aboutit à un concept global exceptionnel, qui convainc encore aujourd'hui par la force de sa cohérence.

La motorisation : une performance toujours plus spectaculaire.

Développée sur les bases de la BMW 319/1, la BMW 328 se distingue cependant considérablement de son aînée – bien au-delà de l'apparence extérieure. En effet, la liste des caractéristiques techniques de la nouvelle sportive suffit à donner à la BMW 319/1 des allures d'antiquité. BMW ne disposant pas des moyens suffisants pour élaborer une conception entièrement nouvelle, le moteur 50 ch de la BMW 326 est repris et amélioré. Le bloc de fonte de deux litres est doté d'une nouvelle culasse en alliage d'aluminium et de soupapes en V. Les soupapes sont actionnées par un arbre à cames latéral, un culbuteur du côté de l'admission et des tiges de butée transversales. Cette modification importante permet au moteur de développer 80 ch à 4 500 tr/min.

Améliorations : de la course à la série.

Dès les premières apparitions des trois prototypes BMW 328 sur les circuits, F. Fiedler et R. Schleicher constatent que de nouvelles améliorations sont nécessaires, aussi bien pour le modèle de série que pour la compétition. Ils commencent par essayer d'éliminer les faiblesses observées à très grande vitesse sur l'autodrome de Montlhéry. En parallèle, ils mettent en place un département spécialisé, chargé de superviser la participation de la BMW 328 aux courses professionnelles. Ce département doit également s'assurer que les connaissances acquises dans le cadre du sport automobile soient transposées à la conception et la production de série, au-delà de la BMW 328.

Les observations réalisées lors des courses ont ainsi permis d'améliorer la boîte de vitesse et l'essieu arrière de la BMW 328 de série. En outre, le moteur de course adopté en 1940 pour les Mille Miglia est équipé de vilebrequins renforcés dotés de neuf contrepoids, dont une masse centrale renforcée qui élimine les risques liés à la flexion. Grâce à ces améliorations et à d'autres mesures portant en particulier sur l'actionnement des soupapes, le moteur de course atteint désormais 6 000 tr/min, tandis que la puissance mesurée en conditions de test s'établit à 136 ch. Les modèles de série profitent également de ces améliorations : les expériences réalisées sur les vilebrequins de course se répercutent par exemple sur la conception du moteur de la première BMW de l'après-guerre, la 501, dont les vilebrequins sont eux aussi équipés de neuf contrepoids.

Caisse : l'allègement comme principe de construction.

La BMW 328 ne se distingue pas seulement par sa motorisation convaincante : elle offre également une tenue de route exceptionnelle pour son époque. Les

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 6

caractéristiques spectaculaires de la BMW 328, ses performances remarquables en termes de vitesse moyenne et sa maniabilité résultent d'un principe introduit avec le modèle 303 : l'allègement de la construction. Depuis le début des années 1930, ce concept est mis en avant par BMW plus que par tout autre constructeur automobile. Ce principe de construction innovant repose d'une part sur l'utilisation de matériaux présentant un poids spécifique aussi faible que possible compte tenu des contraintes techniques, et d'autre part sur les connaissances les plus modernes en matière de châssis et de carrosserie, qui marquent une rupture par rapport aux modèles utilisés jusqu'alors.

Le faible poids de la BMW 328, qui ne dépasse pas les 780 kg, s'explique notamment par son châssis tubulaire, conçu par l'ingénieur Fritz Fiedler et breveté par BMW. Ce châssis est composé de deux tubes de section circulaire qui s'étendent des roues arrière vers l'avant, formant un A en se rejoignant presque au niveau du moteur, et sont reliés par des profilés rectangulaires. Léger et stable, ce châssis assure la suspension avant via des bras transversaux inférieurs et un ressort transversal supérieur, tandis que l'essieu arrière rigide est équipé de ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux.

A l'arrière, là où le moment de flexion est moindre, la section des tubes est rétrécie, ce qui entraîne une réduction considérable du poids du châssis. En outre, la forme particulière des tubes permet d'améliorer la raideur en flexion et en torsion, et d'obtenir ainsi une tenue de route plus performante et plus directe. Le châssis tubulaire présente ainsi des avantages considérables par rapport aux lourds châssis en profilés, en forme de U, qui étaient généralement utilisés jusqu'alors.

Cependant, de nombreux automobilistes de l'époque sont convaincus que les véhicules plus lourds sont plus sûrs et plus faciles à maîtriser. L'idée qu'un véhicule doit être suffisamment lourd pour offrir une tenue de route satisfaisante est en effet alors très répandue. Pourtant, les spécialistes de BMW observent que la tenue de route est directement liée à la force centrifuge, qui dépend elle-même de la masse : plus la masse est importante, plus la force centrifuge est élevée. En outre, les forces d'inertie importantes ont un impact sur tous les éléments élastiques et rotatifs du véhicule. Plus le poids à vide du véhicule est élevé, plus la puissance nécessaire pour le faire avancer est importante, et plus le moteur est sollicité. L'allègement des véhicules présente ainsi de nombreux avantages. Persistant dans cette intuition, BMW conçoit la BMW 328 selon ce principe et applique de manière systématique à la construction de série des principes de construction qui sont encore valables aujourd'hui.

Lancement en série.

La BMW 328, qui était au départ destinée exclusivement au sport automobile, est fabriquée en série un an après son lancement en 1936. Une sportive qui s'adapte aussi bien à la compétition qu'à un usage personnel, pour le tourisme comme pour le

BMW Group

Corporate Communications

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 7

sport : voilà le message de la publicité diffusée à l'époque. La BMW 328 n'a cependant pas fait l'objet d'une campagne de publicité et de communication telle qu'elle serait aujourd'hui organisée pour promouvoir le lancement d'une voiture de sport destinée à la route et au tourisme. Au printemps 1938, BMW avait déjà vendu la 200^e BMW 328. Ce modèle devenu mythique aura pourtant été produit en seulement 464 exemplaires au total, entre 1936 et 1940.

Le lancement de la BMW 328 aura coûté 445 000 marks : une somme relativement faible comparée aux coûts de lancement de la BMW 320 par exemple, qui s'élèvent à 1,4 million de marks, ou avec ceux de la berline BMW 326, qui atteignent 2,3 millions de marks.

Equipement.

Pour s'asseoir dans une BMW 328, il faut commencer par passer la main dans l'habitacle, car les portes ne disposent pas de poignées extérieures : elles s'ouvrent de l'intérieur. Une fois assis à la place du conducteur, on découvre un tableau de bord très lisible : à gauche le compte-tours et à droite, un compteur de vitesse de même diamètre, qui atteint 180 km/h. Trois cadrans de taille plus réduite renseignent sur le niveau de carburant, la pression d'huile et la température du liquide de refroidissement. Le tableau de bord comporte également les boutons et interrupteurs habituels du démarreur, de l'éclairage, du starter et des indicateurs de direction. Le modèle de série est en outre équipé d'une boîte à gants à couvercle, de rangements dans les portières et de divers instruments de bord. Au milieu du volant noir à trois branches se trouve le bouton des deux klaxons Bosch montés derrière la calandre en double haricot. Le capot du radiateur est doté d'un trou, en dessous de la calandre, pour permettre un démarrage à la manivelle en cas de panne de batterie – ce qui allait de soi à l'époque. La roue de secours est rangée dans un renforcement à l'arrière du véhicule.

Les trois premiers prototypes ne disposaient ni de portes, ni de support ou de renforcement à l'arrière pour la roue de secours. Leur pare-brise était bas et en une seule pièce. Sur les versions de série ultérieures, le pare-brise est composé de deux moitiés rabattables montées en V, chacune d'entre elles étant équipée d'un essuie-glace. La version de série de la BMW 328 est en outre équipée de roues pleines Kronprinz brevetées à écrou central et de pneus de dimensions 5,25x16. Un système de freinage hydraulique à tambour de 280 mm de diamètre assure des performances de décélération adéquates.

Signe particulier soulignant la sportivité de la BMW 328 : deux lanières de cuir en travers du capot. Tout comme la célèbre paire de haricots de la calandre, ces courroies en cuir marron clair attachées par des fixations métalliques signent le style caractéristique de la BMW 328.

Un département de « conception artistique ».

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 8

La BMW 328, qui ne convainc pas seulement par ses performances techniques, mais aussi par son élégance, est aujourd'hui considérée comme une des plus belles voitures de sport des années 1930. Cette réputation n'est pas un hasard : dès les années trente, BMW a particulièrement valorisé l'importance de l'esthétique, ne limitant pas son travail aux aspects techniques de la conception automobile. En 1934, l'ensemble des activités de conception sont rassemblées à Eisenach, sous la direction de Fritz Fiedler. Ce département, qui ne compte au départ que 20 collaborateurs, croît très rapidement. Le 1^{er} octobre 1936, l'équipe d'Eisenach est renforcée par l'arrivée de Wilhelm Kaiser, spécialisé en carrosserie, qui est notamment chargé de dessiner des croquis de développement pour la 328. S'appuyant sur les prototypes réalisés à la main, il conçoit une forme de carrosserie qui s'inspire des éléments stylistiques arrondis et fluides de la nouvelle 326. Composée de pièces préformées, cette carrosserie est relativement simple à monter. La BMW 328 marie ainsi harmonieusement la forme et la fonction.

La BMW 328 marque le début d'une nouvelle ère. En 1937, le département de conception est transféré à Munich et Wilhelm Kaiser prend les rênes du service chargé de la conception de la carrosserie et de la construction à Milbertshofen, un quartier de la ville de Munich. Ce département s'avérant rapidement insuffisant pour répondre aux nouvelles demandes, un service de « conception artistique » est fondé le 1^{er} septembre 1938, dont la direction est confiée à Fritz Fiedler. BMW se dote ainsi, à Munich, d'un atelier de design moderne dans lequel ses collaborateurs travaillent sur des modèles en pâte à modeler, suivant l'exemple des designers américains. Les idées des constructeurs prennent forme, sont visualisées grâce à des maquettes grandeur nature et améliorées jusqu'à aboutir à la création d'une œuvre de caractère.

Pendant les deux années et demi qui suivent, cette équipe de designers est responsable de la conception de tous les modèles qui se trouvent à l'état de projet ou en phase de développement, parmi lesquels les modèles 330, 335, 332, les roadsters Mille Miglia et le Coupé Kamm.

Plus forte, plus rapide, plus légère – les différentes variantes de course de la BMW 328.

Après sa première apparition lors de la course de l'Eifel en 1936, la BMW 328 conquiert en peu de temps l'ensemble des circuits d'Europe. Les ingénieurs de Munich n'ont cependant pas le temps de se reposer. Leur prochain objectif est d'augmenter la puissance du moteur, qui s'élevait à l'origine à 80 ch. La puissance des moteurs de course est alors portée à 110 ch, mais il est difficile d'aller au-delà, de même qu'il est difficile de réduire le poids du véhicule, déjà très léger. Pour augmenter la vitesse, il faut donc s'orienter vers une réduction de la traînée. La forme arrondie de la BMW 328 aux ailes rebondies est un chef d'œuvre d'ingénierie et d'esthétique, mais s'accommode mal avec les exigences aérodynamiques. Les techniciens de chez BMW s'attellent donc au dessin d'une silhouette entièrement nouvelle, tenant compte des connaissances d'alors en matière d'aérodynamisme.

BMW Group

Corporate Communications

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 9

BMW 328 Touring Coupé.

Dès 1938, les compétitions du Mans et des Mille Miglia ont montré que les voitures avec une motorisation limitée en puissance mais avec une construction légère aérodynamique peuvent atteindre des vitesses très élevées. Les voitures ouvertes offrant une moins bonne pénétration dans l'air que les voitures fermées, BMW décide également, à la fin de l'année 1938, de construire une berline de course fermée sur la base de la BMW 328 Roadster. Les premiers essais ne sont pas aussi concluants que souhaité, et le temps presse, les autorités sportives italiennes et allemandes ayant décidé d'organiser une course sur voie rapide entre Berlin et Rome. BMW entend s'engager dans cette course. La course est sans arrêt repoussée, mais BMW a également d'autres engagements pour les Mille Miglia ou Le Mans, où l'entreprise doit défendre les couleurs allemandes. Le département sport se tourne donc vers le carrossier milanais « Carrozzeria Touring » et lui commande une voiture aérodynamique pour le début de la saison 1939. Les milanais acceptent immédiatement, ayant déjà réalisé un projet semblable pour Alfa Romeo. Le Coupé conçu sur la base de la BMW 328 prend pour la première fois le départ au Mans, en 1939, avec au volant Max Prinz zu Schaumburg-Lippe, alors responsable de l'équipe NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahrer-Korps – un corps militaire regroupant conducteurs, mécaniciens et motocyclistes). Ne pesant que 780 kg, ce « Superleggera Coupé » s'impose haut la main dans la catégorie des 2000 cm³ avec une vitesse moyenne de plus de 130 km/h. En outre, il s'assure la cinquième place au classement général, malgré une concurrence dont les moteurs sont sensiblement plus puissants, ce qui laisse présager une belle course pour les Mille Miglia de 1940. Les modèles BMW sont en excellente position pour succéder aux motos dans les hautes sphères du sport automobile. En 1940 sortent ainsi plusieurs nouvelles BMW 328 destinées à la course, trois Roadster et une berline de course entièrement fermée, le fameux Coupé Kamm.

BMW 328 Coupé Kamm.

Le succès de la Touring Coupé incite les concepteurs munichois à développer leur propre version fermée de la BMW 328. C'est au sein du nouveau département « conception artistique », sous la direction de Wilhelm Meyerhuber, qu'est dessinée une nouvelle carrosserie aérodynamique. Le châssis tubulaire entièrement repensé est en électron (magnésium) et ne pèse que 30 kg, le revêtement en aluminium assurant une enveloppe aérodynamique. Les données recueillies par Wunibald Kamm lors d'essais dans une soufflerie aérodynamique sont utilisées. Le coefficient de traînée s'établit ainsi à 0,25 (mesure prise sur un prototype), bien en-deçà des 0,35 de la version Touring Coupé.

Le Coupé Kamm démontre ses performances pour la première fois sur l'autoroute qui relie Munich à Salzbourg. Sa vitesse de pointe de 230 km/h en fait la BMW la plus rapide jamais construite jusqu'ici. Le déclenchement de la guerre menace cependant

BMW Group

Corporate Communications

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 10

dans un premier temps ses chances de pouvoir faire ses preuves. Finalement, en 1940, le Coupé Kamm prend le départ des Mille Miglia.

Dans les remous de l'après-guerre, la trace de cette voiture se perd ; on apprend par la suite qu'elle a été mise à la casse. En 2010, BMW Classic en construit un nouvel exemplaire, faisant ainsi revivre un monument non seulement de l'histoire du sport automobile, mais aussi de l'histoire de l'aérodynamisme automobile.

La BMW 328 Mille Miglia Roadster.

Au printemps 1940, pour les Mille Miglia, d'autres voitures doivent prendre le départ aux côtés des deux modèles fermés prévus. Doivent ainsi également se rendre à Brescia, pour le départ, trois biplaces ouverts. Wilhelm Meyerhuber a en effet réussi à apporter plus d'aérodynamisme au Roadster. Elancés et audacieux, les projets dessinés pour le Roadster aérodynamique donnent, même à l'arrêt, une impression de dynamisme et de vitesse. Dans le cadre de cette course sont également construits de nouveaux modèles, soumis à des essais intensifs dans la soufflerie aérodynamique de Stuttgart. A l'automne 1939, le modèle de série se voit enfin doté d'un châssis tubulaire revêtu d'une fine couche d'aluminium, semblable à celui du modèle vainqueur de sa catégorie lors des Mille Miglia de l'année précédente. Les arêtes prononcées, telles des plis au sommet de ses ailes, lui valent le surnom de « roadster à pli de pantalon ». BMW parvient à augmenter à nouveau la puissance du moteur, qui passe à 95 kW (130 ch) pour 1971 cm³ sur les Roadsters et à 100 kW (136 ch) pour la berline de course Kamm : des caractéristiques exceptionnelles pour l'époque.

Originaire de Munich, le pilote de course Uli Richter se voit confier la tâche de conduire le roadster aérodynamique par un froid glacial sur les voies rapides des environs de Munich pour optimiser les réglages. Les améliorations requises s'avèrent cependant peu nombreuses. D'autres châssis tubulaires sont montés sur de nouveaux véhicules, jusqu'à ce que le délai soit trop court à Munich. Le département carrosseries manque de personnel et l'on craint un temps de ne pas pouvoir réussir à temps ces deux modèles. BMW s'appuie alors à nouveau sur ses bonnes relations milanaïses et les deux voitures à moitié construites sont amenées à Touring. Le savoir-faire du carrossier italien permet de finaliser ces deux véhicules dans les temps.

La BMW 328 et les Mille Miglia.

En leur temps, les Mille Miglia étaient la course sur route la plus longue du monde, reliant Brescia à Rome en passant par Crémone, Plaisance, Bologne, Florence et Sienne, à l'aller, puis par Pérouse, Ancône, Bologne, Ferrare et Venise au retour. Cette course de plus de 1000 milles, soit 1600 km sans arrêt à travers la campagne et les principales villes d'Italie, s'impose dès le début comme une épreuve particulièrement exigeante pour les pilotes et leurs voitures. Quiconque accomplit les Mille Miglia témoigne de sa forte compétitivité, non seulement en sport, mais également en construction automobile.

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 11

La première course.

En 1938, les Mille Miglia, prévus début avril, donnent le ton de l'ensemble de la saison de course du continent européen. Imposantes, les Alfa Romeo partent favorites cette année-là. Comme espéré, l'équipe Alfa et le tandem italien Biondetti/ Stefani obtiennent la victoire générale avec une vitesse moyenne de 133,391 km/h. Mais cette course réserve une surprise aux connaisseurs : une nouvelle venue fait son apparition à la huitième place du classement général et à la première place de la catégorie des 2000 cm³, menée par le duo de conducteurs anglais Fane/Williams. Cette nouvelle venue, c'est la BMW 328, qui a laissé derrière elle bon nombre de grosses voitures à compresseur. Les autres BMW 328 la talonnent aux dixième, onzième et douzième places du classement général, confirmant le succès de cette voiture et lui assurant les quatre premières places du classement par catégorie. Elles remportent en outre les prix d'équipe de la régularité et des meilleurs pilotes étrangers.

La BMW 328 démontre ainsi qu'elle est en mesure de tenir sans peine une vitesse très élevée sur de longues distances. Les hautes performances de la voiture et sa tenue de route optimale ont montré qu'il était également possible de s'imposer face à des adversaires amplement plus puissants. Cette réussite marque le début de l'ascension internationale de BMW sur les circuits d'Europe.

Les Mille Miglia 1940 : la consécration de la BMW 328.

La situation politique réduit le nombre de courses organisées en 1939 et en 1940. Les Mille Miglia ont cependant lieu en 1940. La course s'élève toujours à plus de 1000 milles, mais ne s'effectue plus sur l'aller-retour entre Brescia et Rome : un nouveau parcours triangulaire de 167 km de long a été défini entre Brescia, Crémone et Mantoue, qui doit être parcouru neuf fois. BMW voit les choses en grand et place cinq BMW 328 de course parfaitement préparées sur la grille de départ : aux côtés des trois Roadster se trouvent pour la première fois deux versions fermées de la BMW 328, une Touring Coupé et le Coupé Kamm. Les moteurs améliorés de ces cinq voitures développent chacun entre 130 et 136 ch et affichent des vitesses de pointe allant de 200 à 220 km/h.

Dès 1938, la BMW 328 Roadster s'était imposée lors des Mille Miglia dans la catégorie des 2000 cm³, mais sa consécration ne vient qu'en 1940. Le 28 avril 1940, à 6h40, lorsque le départ de la course est donné pour les 2000 cm³, c'est Fritz Huschke von Hanstein qui est au volant de la Touring Coupé, et il ne le quittera pas des 1 503 km que compte la course. Au bout de huit heures, 54 minutes et 46 secondes, sa voiture, dotée du numéro 70, franchit en vainqueur la ligne d'arrivée. Von Hanstein et son copilote, Walter Bäumer, décrochent non seulement la victoire dans leur catégorie, mais également la victoire au classement général avec une vitesse moyenne de 166,723 km/h ainsi que la meilleure vitesse au tour, avec 174,102 km/h. Aucun autre vainqueur des Mille Miglia, ni avant, ni après, ne réalisera le même exploit que le « baron » et sa BMW 328 Mille Miglia Coupé à carrosserie Touring.

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 12

Déçu, le public italien doit patienter encore plus d'un quart d'heure pour voir arriver l'Alfa Romeo de Farina et Mambelli, deuxième au classement. Adolf Brudes et Ralph Roese décrochent la troisième place au volant de l'une des trois BMW Roadster aérodynamiques. Les autres équipages BMW s'arrogent la cinquième et la sixième place. Seul le Coupé Kamm a rencontré des problèmes de moteur et a dû abandonner, après avoir longtemps talonné la Touring Coupé de Huschke von Hanstein à qui elle aurait sans doute pu disputer la victoire. L'excellent classement des BMW vaut non seulement la victoire générale, mais également le prix d'équipe à Munich, et la consécration de BMW lors des Mille Miglia 1940 marque l'apothéose de l'histoire de la marque dans le sport automobile.

La BMW 328 après guerre.

La BMW 328 triomphe en sport automobile jusque dans les années 1950, s'inscrivant ainsi parmi les voitures de course les plus titrées de la longue histoire sportive de BMW. Les courses sont rares après guerre en Allemagne, mais lorsqu'elles ont lieu, la grille de départ compte à chaque fois plusieurs BMW 328. De nombreux pilotes ont modifié les caractéristiques d'aérodynamisme de motorisation de leur véhicule, et certains font de surcroît appel à leur propre équipe de mécaniciens. La scène du sport automobile est ainsi animée avant tout par des particuliers qui s'improvisent constructeurs et font concourir des voitures issues de leurs propres talents d'imagination et d'improvisation. Plus de dix ans après sa première apparition, la BMW 328 et ses descendantes conçues par divers carrossiers dominent les circuits dans la catégorie des 2000 cm³, et ce jusqu'au milieu des années 1950.

La BMW 328 aujourd'hui.

Sur les 464 exemplaires construits, il n'en existe aujourd'hui plus que 200 de par le monde, dont environ 120 en Allemagne. Bon nombre d'entre elles concourent encore aujourd'hui lors de courses historiques. BMW Classic aligne également régulièrement les voitures de sa collection sur la ligne de départ, la plupart du temps avec au volant des pilotes prestigieux. Ainsi, en 2003, le roi de Suède Charles XVI Gustave et le prince Léopold de Bavière ont conduit une BMW 328 Touring Roadster lors d'une nouvelle édition des Mille Miglia sous forme de rallye de régularité.

Aux plus de deux cent victoires remportées jusque dans les années 1950 par la BMW 328 s'ajoute en 2004 une nouvelle prouesse : la BMW 328 inscrit à nouveau son nom au palmarès des Mille Miglia. Au volant du vainqueur de 1940, la BMW 328 Touring Coupé, Giuliano Cané et son épouse et copilote Lucia Galliani réussit l'exploit de remporter les Mille Miglia soumises à un nouveau règlement. La BMW 328 Touring Coupé devient ainsi la première voiture à s'imposer à la fois lors de la course classique et lors de sa réédition historique.

En 2010, 70 ans exactement après sa victoire lors des Mille Miglia 1940, la BMW 328 Touring Coupé renouvelle son exploit. Toujours au volant, Giuliano Cané et Lucia Galliani mènent le Coupé avec doigté à travers les nombreux points de contrôle et

BMW Group

Corporate Communications

Date 12 mai 2011

Objet **75 ans pour la BMW 328.**

Page 13

parcourent les 1000 milles à travers l'Italie sans problème technique. Ce triomphe de BMW est complété par Enzo Ciravolo et Maria Leitner qui obtiennent la troisième place avec une BMW 328 de série, tout comme les Mille Miglia 1940 où une BMW avait également décroché la troisième place.

La meilleure preuve de la qualité des modèles de 1940 se trouve dans la manière dont elles se rendent à cet événement. Pour arriver en Italie, pas question de passer par un camion de transport de voitures de course : comme il y a 70 ans, les voitures arrivent de Munich à Brescia sur leurs propres pneus. Et surtout, elles n'ont besoin pour cela que d'un seul plein d'essence. Les moteurs d'autrefois n'étaient pas seulement très performants, ils étaient également très efficaces. Les conditions climatiques non plus ne constituent pas un obstacle pour les voitures et les conducteurs, que ce soit pour le trajet ou pour la course elle-même. Les équipes affrontent toutes les variantes du climat italien, qu'il s'agisse des 27° de l'Adriatique ou de la neige et du brouillard du Monte Terminillo, et franchissent, aujourd'hui comme hier, la ligne d'arrivée avec maestria.

Pour plus d'informations, veuillez vous adresser à :