

Δελτίο Τύπου
26 Αυγούστου 2016

Η επιστροφή της μυθικής BMW 507 του Elvis στο Concours d'Elegance, Pebble Beach.

Το BMW Group Classic παρουσίασε το πλήρως αναπαλαιωμένο roadster του 'Βασιλιά του Rock'n'Roll' για πρώτη φορά στο κοινό στη δημοφιλή έκθεση κλασικών αυτοκινήτων στην Καλιφόρνια.

Μόναχο. Η θρυλική επιστροφή της BMW 507 είναι γεγονός. Προηγήθηκε μία από τις πιο θεαματικές ανακαλύψεις κλασικών αυτοκινήτων των τελευταίων χρόνων. Πρόκειται για τη BMW 507 που οδηγούσε ο Αμερικανός μουσικός Elvis Presley, ήδη διάσημος την εποχή εκείνη σαν "Βασιλιάς του Rock'n'Roll", ενώ υπηρετούσε τη στρατιωτική θητεία του στη Γερμανία. Στη συνέχεια εξαφανίστηκε για σχεδόν 50 χρόνια και όλοι πίστευαν ότι είχε χαθεί πριν ξαναδεί το φως της δημοσιότητας. Μετά από σχεδόν δύο χρόνια σχολαστικών εργασιών αποκατάστασης, το BMW Group Classic παρουσίασε το roadster για πρώτη φορά στο κοινό. Πλήρως αναπαλαιωμένο αποκαλύφθηκε στις 21 Αυγούστου 2016 στο Concours d'Elegance στο Pebble Beach, Καλιφόρνια. Η BMW 507 με αριθμό πλαισίου 70079 προσέλκυσε τους επισκέπτες της δημοφιλούς έκθεσης κλασικών αυτοκινήτων όπως ακριβώς την εποχή που ο στρατιώτης Elvis Presley παρέλαβε το αυτοκίνητο στις 20 Δεκεμβρίου του 1958: βαμμένη σε Feather White, με αλουμινένιο κινητήρα V8 150 hp, ζάντες με κεντρικό μπουλόνι, ασπρόμαυρο εσωτερικό και ραδιόφωνο Becker Mexico.

«Η δυνατότητα να φέρουμε τη BMW 507 του Βασιλιά του Rock'n'Roll εδώ στο Μόναχο για αναπαλαίωση σύμφωνα με τις επιθυμίες του προηγούμενου ιδιοκτήτη της Jack Castor, ήταν έναν όνειρο που έγινε πραγματικότητα για όλους τους εμπλεκόμενους», σχολίασε ο Ulrich Knierps, Επικεφαλής του BMW Group Classic. «Ήταν ένα απίστευτα συναρπαστικό project. Το αποτέλεσμα μας κάνει τρομερά υπερήφανους αλλά και ο ίδιος ο Jack αναμφίβολα θα ένιωθε την ίδια συγκίνηση». Το καλοκαίρι του 2014, η έκθεση του αυτοκινήτου στο BMW Museum όπως ακριβώς ανασύρθηκε από μία αποθήκη ενθουσίασε τους φίλους των κλασικών αυτοκινήτων αλλά παράλληλα πυροδότησε κάποιες ερωτήσεις: ήταν πραγματικά κάποτε η BMW 507 του Elvis; Θα μπορούσε να μεταμορφωθεί αυτό το roadster σε κόσμημα της δεκαετίας του 1950;

Από το 'Return to Sender' στο 'It's Now or Never'.

Η κατάσταση του διθέσιου ήταν πραγματική πρόκληση. Αν και τα εξαρτήματα και άλλα στοιχεία του πρώτου αμαξώματος ήταν σχεδόν όλα εκεί και ανέπαφα, το roadster είχε χάσει

τον κινητήρα και το κιβώτιό του. Ο πίσω άξονας είχε αντικατασταθεί με άλλο σύστημα άγνωστης προέλευσης, η σκουριά είχε διαβρώσει το πάτωμα, τα καθίσματα ήταν φθαρμένα και δεν υπήρχε ταμπλό οργάνων. Ωστόσο, η γοητεία ενός σπάνιου και σαγηνευτικά ωραίου αυτοκινήτου υπερτερούσε έναντι των όποιων ελλείψεων και ατελειών, κάτι στο οποίο συνετέλεσε η φήμη και οι μεγάλες επιτυχίες του Elvis Presley. Ενώ το roadster επέστρεψε στο Μόναχο με το σλόγκαν 'Return to Sender', η λύση ήταν αναμφίβολα 'It's Now or Never'. Τις εργασίες αναπαλαίωσης ανέλαβε το BMW Group Classic. Ειδικοί μέσα από την εταιρία αλλά και εξωτερικοί συνεργάτες ένωσαν τις δυνάμεις του και το αποτέλεσμα έθεσε νέα πρότυπα για την αναπαλαίωση μιας BMW 507.

Ανατρέχοντας στο παρελθόν, η ιστορία της BMW 507 του Elvis και η αναπαλαίωσή της είναι καθαρά Rock'n'Roll: σαγηνευτική όπως οι λικνιζόμενοι γλουτοί του 'Βασιλιά', ενεργοβόρα, κυκλοθυμική, γεμάτη απροσδόκητες αλλαγές και ανατροπές. Δεν είναι απλά μία ιστορία για τον νεαρό GI Elvis Presley. Αλλά και για τον έμπειρο πρωταθλητή αναβάσεων Hans Stuck, για φιλήδονα χείλη αποτυπωμένα σε λευκή μπογιά, έναν συνταξιούχο αεροναυπηγό, μια αποθήκη για κολοκύθες, έναν τεράστιο κινητήρα Chevy, ελαστικά πατάκια από ίνες καρύδας και χειρολαβές θυρών από τρισδιάστατο εκτυπωτή. Και η ιστορία ήδη ξεκίνησε τρία χρόνια πριν ο 'Βασιλιάς' είχε ξεκινήσει τη στρατιωτική θητεία του στον Αμερικανικό Στρατό στη βάση της Έσσης, στη Νότια Γερμανία.

'Ένα εμβληματικό αυτοκίνητο μιας σπάνιας συλλογής: Η BMW 507 του 'Βασιλιά'.

Η BMW 507 ήταν ανέκαθεν ένα από τα πιο αποκλειστικά και περιζήτητα σπάνια μοντέλα στην ιστορία της μάρκας με περιορισμένη παραγωγή 254 αντιτύπων το διάστημα μεταξύ 1955 και 1959. Αμέσως μετά την παγκόσμια πρεμιέρα του στο Σαλόνι Αυτοκινήτου της Φρανκφούρτης το 1955, το διθέσιο που υπέγραφε ο σχεδιαστής Albrecht Graf Goertz αποθεώθηκε από τον Τύπο σαν το "Όνειρο από το Isar". Διάσημοι ιδιοκτήτες όπως οι Alain Delon, Ursula Andress και John Surtees συνετέλεσαν στο να αναδειχτεί σε σύμβολο κύρους. Ωστόσο, κανένα άλλο αυτοκίνητο αυτής της σειράς δεν απέχτησε τέτοιο εμβληματικό χαρακτήρα όπως η BMW 507 που κάποτε ανήκε στον Elvis Presley. Το συγκεκριμένο roadster θεωρείτο χαμένο για σχεδόν πέντε δεκαετίες. Στην πραγματικότητα, δεν είχε καν επιβεβαιωθεί ο αριθμός πλαισίου του αυτοκινήτου που οδηγούσε ο 'Βασιλιάς'. Υπήρχαν επίσης αμφιβολίες για το κατά πόσον ο Elvis Presley είχε ξαναφέρει το αυτοκίνητο στην Αμερική αφού τελείωσε τη στρατιωτική του θητεία στη Γερμανία, καθώς ουδείς γνώριζε τον επόμενο ιδιοκτήτη του.

Το μυστήριο λύθηκε πρόσφατα χάρη στους ειδικούς των Αρχείων του BMW Group Classic και την Αμερικανίδα δημοσιογράφο Jackie Jouret που εργάζεται στο περιοδικό "Bimmer" στην Καλιφόρνια. Το 2006, αυτή ήδη είχε αρχίσει να ψάχνει τα άρθρα που είχαν γραφτεί για τη BMW 507 του Elvis και σε σχετική βιβλιογραφία για την ιστορία του μοντέλου. Κατά τη διάρκεια της έρευνάς της, ανακάλυψε μία σημαντική λεπτομέρεια. Διάφορες πηγές τόνιζαν

το γεγονός ότι η BMW 507 που παραδόθηκε στον Elvis Presley στη Γερμανία δεν ήταν καινούργια αλλά μεταχειρισμένη, και προηγούμενος ιδιοκτήτης της ήταν ο οδηγός αγώνων Hans Stuck. Από το Μάιο μέχρι τον Αύγουστο του 1958, ο οδηγός γνωστός και σαν Πρωταθλητής Αναβάσεων κέρδισε σε πολλές αναβάσεις σε Γερμανία, Αυστρία και Ελβετία – με μία λευκή BMW 507 με αριθμό πλαισίου 70079 και πινακίδα κυκλοφορίας M-JX 800. Είναι γεγονός που αποδεικνύεται και από φωτογραφίες ότι αυτό το roadster έφυγε από τη γραμμή συναρμολόγησης στις 13 Σεπτεμβρίου 1957. Λίγες ημέρες αργότερα, παρουσιάστηκε στο Σαλόνι Αυτοκινήτου της Φρανκφούρτης και οδηγήθηκε κατ' επανάληψη σε test drives από τον τύπο. Τον Οκτώβριο του 1957, ο Hans Stuck έφερε το αυτοκίνητο στο Σαλόνι του Λονδίνου και στη συνέχεια ταξίδεψε με το roadster στο Βέλγιο, όπου το παρουσίασε στον Βασιλιά Baudouin, πριν πάει στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Τορίνο. Το καλοκαίρι του 1958, η BMW 507 του Stuck κέρδισε το διαγωνισμό καλλιστείων αυτοκινήτων στο Wiesbaden και μετά πήρε ένα ρόλο στο κινηματογραφικό στούντιο της Βαυαρίας στην ταινία “Hula-Hopp Conny” με τους Cornelia Froboess και Rudolf Vogel.

Το όχημα αυτό περνούσε από διεξοδικό σέρβις στη BMW μετά από κάθε αγώνα, ο κινητήρας είχε αναβαθμιστεί και είχε εφοδιαστεί με νέο κιβώτιο όταν κατέληξε στα χέρια ενός εμπόρου στη Φρανκφούρτη, το φθινόπωρο του 1958. Ο νεαρός Αμερικανός στρατιώτης Presley ήταν 23 ετών την εποχή εκείνη, και ζήτησε να κάνει ένα test drive. Ο ‘Βασιλιάς’ εντυπωσιάστηκε αμέσως και αποφάσισε να αγοράσει το αυτοκίνητο. Φωτογραφίες της εποχής δείχνουν ότι πινακίδες κυκλοφορίας για εξαγωγή οχήματος είχαν ήδη τοποθετηθεί στη BMW 507. Αργότερα, έλαβε άδεια κυκλοφορίας από τον Αμερικανικό στρατό που άλλαζε κάθε χρόνο. Αυτός ήταν εν μέρει ο λόγος που η αναζήτηση της ταυτότητας του αυτοκινήτου αργότερα έγινε τόσο περίπλοκη. Οι ειδικοί των Αρχείων του BMW Group Classic δεν ήταν απόλυτα σίγουροι για την προέλευσή του όταν βρήκαν την ασφαλιστική προσφορά από το Δεκέμβριο του 1958 που περιείχε τον αριθμό πλαισίου 70079 μαζί με την άδεια κυκλοφορίας στο όνομα του χρήστη: Elvis Aaron Presley.

Το ‘χαϊδεμένο’ αυτοκίνητο της Γερμανίας υπέστη ριζική αλλαγή στις ΗΠΑ.

Ο Elvis Presley οδηγούσε τη BMW 507 από το σπίτι του στο Bad Nauheim μέχρι Αμερικανική Στρατιωτική Βάση στο Friedberg. Οι θαυμάστριές του πάντα τον παρακολουθούσαν και συχνά δημιουργούσαν κλοιό γύρω του. Συχνά άφηναν μηνύματα αγάπης πάνω στο roadster με το κραγιόν τους. Αυτές οι εκδηλώσεις λατρείας αναμφίβολα δεν ήταν κάτι ασυνήθιστο για έναν rock star, ωστόσο έφερναν σε δύσκολη θέση τον Presley σαν νεαρό στρατιώτη. Μία νέα κόκκινη απόχρωση έλυσε το πρόβλημα.

Το Μάρτιο του 1960, ο Elvis Presley τελείωσε τη στρατιωτική του θητεία στη Γερμανία. Επιστρέφοντας στους Αμερικανικούς αυτοκινητόδρομους, απαρνήθηκε τη γνήσια οδηγική απόλαυση μιας ανοιχτής BMW αφού μερικούς μήνες αργότερα συμφώνησε την ανταλλαγή του κόκκινου roadster με αριθμό πλαισίου 70079 με έναν έμπορο της Chrysler στη Νέα

Υόρκη. Ο έμπορος με τη σειρά του πούλησε το αυτοκίνητο αντί εξευτελιστικής τιμής για τα σημερινά δεδομένα (4.500 δολάρια), στο ραδιοφωνικό παραγωγό Tommy Charles. Ο Charles πήγε το αυτοκίνητο στην πόλη καταγωγής του, Birmingham στην πολιτεία της Alabama, όπου ξεκίνησε μία πολύ επιτυχημένη αγωνιστική καριέρα, μία κίνηση που αμφισβητήθηκε σε ό,τι αφορά την αυθεντικότητα. Η BMW 507 απέκτησε ένα κινητήρα της Chevrolet εν όψει της προετοιμασίας της για αγώνες σε πίστα. Λόγω του τεράστιου όγκου του κινητήρα κάποια εξαρτήματα της βάσης του εμπρός πλαισίου έπρεπε να αφαιρεθούν. Το κιβώτιο, ο πίσω άξονας, και τα όργανα στο cockpit αντικαταστάθηκαν. Ο Charles κέρδισε έναν αγώνα στη Daytona Beach/Florida με το ριζικά τροποποιημένο roadster και βρέθηκε στη γραμμή εκκίνησης αρκετών αγώνων πριν τελικά το πουλήσει το 1963.

Δύο ακόμα αλλαγές ιδιοκτήτη ακολούθησαν και η BMW 507 βρέθηκε στην Καλιφόρνια. Ο αεροναυπηγός Jack Castor απέκτησε το αυτοκίνητο το 1968 και το χρησιμοποίησε περιστασιακά πριν αποφασίσει να το βάλει στην άκρη για μελλοντική αναπαλαίωση. Ο Castor ήταν ένθερμος συλλέκτης ιστορικών ποδηλάτων και με τα χρόνια είχε αποκτήσει μία εντυπωσιακή συλλογή κλασικών αυτοκινήτων στο Half Moon Bay, νότια του San Francisco. Είχε εμπλακεί σε διάφορες λέσχες κλασικών αυτοκινήτων και έψαχνε πάντα την ιστορία των οχημάτων που αποκτούσε.

Ένας Μύθος στην αποθήκη με τις κολοκύθες.

Ο Castor έφτιαξε ένα πλήρη φάκελο για τη BMW 507. Εν τω μεταξύ, ο μηχανικός είχε συνταξιοδοτηθεί και μία ημέρα είδε τυχαία το άρθρο στο περιοδικό "Bimmer". Ο Castor έγραψε στη δημοσιογράφο, της είπε για τη BMW 507 με αριθμό πλαισίου 70079 και ότι ήταν ο ιδιοκτήτης και την προσκάλεσε να δει το όχημα. Αυτός ήξερε ότι ήταν ο ιδιοκτήτης του αγωνιστικού αυτοκινήτου που είχε οδηγήσει ο Hans Stuck, αλλά μέχρι τότε η όποια σχέση του με τον Elvis ήταν απλά υποθετική. Ωστόσο, η Jackie Jouret ήταν απόλυτα σίγουρη για το θέμα. Συνόδευσε τον Jack Castor σε μία αποθήκη για κολοκύθες όπου βρισκόταν αποθηκευμένη η κόκκινη BMW 507 μαζί με άλλα ιστορικά οχήματα. «Ο Jack είχε δέσει το καπό του κινητήρα με σκοινιά», θυμάται η δημοσιογράφος φέροντας στη μνήμη της τη στιγμή της ανακάλυψης. «Χρειάστηκε κάποιος χρόνος μέχρι να ανοίξουμε το καπό του κινητήρα και να αναγνωρίσουμε τον χαραγμένο αριθμό πλαισίου: 70079, ένας μυθικός αριθμός για τη BMW».

Ο Jack Castor είχε ήδη συγκεντρώσει ένα μεγάλο αριθμό ανταλλακτικών τα οποία και είχε τοποθετήσει σε κουτιά για την προγραμματισμένη αναπαλαίωση του roadster. Εκείνο που του έλλειπε ήταν έναν κατάλληλο κινητήρα και ο απαιτούμενος χρόνος για να ασχοληθεί με το project. Ωστόσο τα πράγματα άρχισαν να παίρνουν το δρόμο τους. Η Jackie Jouret ήρθε σε επαφή με το BMW Group Classic όπου συγκεντρώνονταν νέες πληροφορίες για την ταυτότητα της BMW 507 του Elvis Presley στη Γερμανία. Έτσι επιβεβαιώθηκαν τα στοιχεία της έρευνας στις ΗΠΑ.

Ο Jack Castor δεν ενδιαφερόταν να βγάλει άμεσα κέρδος από την απροσδόκητη, πρόσθετη φήμη της BMW 507 του. Ωστόσο, η επαφή με το BMW Group Classic ενισχύθηκε. Μετά από αρκετά χρόνια και κάμποσες συζητήσεις με τους ειδικούς αναπαλαίωσης κλασικών αυτοκινήτων στο BMW Group Classic, Klaus Kutscher και Axel Klinger-Köhnlein, έγινε μία συμφωνία. Μαζί με την αγορά του οχήματος από το BMW Group Classic, περιλάμβανε την αυθεντική αναπαλαίωση του αυτοκινήτου σύμφωνα με το σχεδιασμό που είχε οραματιστεί ο Castor.

Μεταφορά σε κοντέινερ για το μουσείο – και από εκεί στο συνεργείο.

Η μεγάλη στιγμή έφτασε την άνοιξη του. Η BMW 507 μεταφέρθηκε στη Γερμανία, σε ένα κοντέινερ, μαζί με τα ανταλλακτικά που είχε συγκεντρώσει ο Castor. Η πρώτη στάση στο Μόναχο ήταν το BMW Museum όπου το roadster παρουσιάστηκε σε ένα εκστασιασμένο κοινό στην ειδική Έκθεση “Elvis’ BMW 507 – lost and found”. Στη συνέχεια, ξεκίνησαν οι εργασίες αποκατάστασης στο συνεργείο του BMW Group Classic.

Όπως συνηθίζεται για project του είδους, η πρώτη φάση ήταν κατά κύριο λόγο ‘καταστροφική’. Το όχημα αποσυναρμολογήθηκε πλήρως, μία διαδικασία η οποία σε αυτή την ειδική περίπτωση κράτησε μία ολόκληρη εβδομάδα, αντί μόνο δύο ημέρες που είχε αρχικά προγραμματιστεί. Αρχικά, το αλουμινένιο αμάξωμα αποχωρίστηκε από το πάτωμα που ήταν κατασκευασμένο από μεταλλικό φύλλο. Αυτός ήταν και ο μόνος τρόπος για να διατηρηθεί όσο το δυνατόν περισσότερο από το αρχικό υλικό. Η βαφή στη συνέχεια αφαιρέθηκε από το πάτωμα και από το αμάξωμα με εμβάπτιση σε αλκαλικό διάλυμα. Ο κινητήρας είχε ήδη αφαιρεθεί μαζί με τα υπολείμματα του εσωτερικού.

Πολλά εξαρτήματα έπρεπε να ανακατασκευαστούν επειδή το απόθεμα ανταλλακτικών για τη BMW 507 είναι περιορισμένο ακόμα και στο BMW Group Classic. Παραδοσιακές τεχνικές της δεκαετίας του 1950 συνδυάστηκαν με high-tech διαδικασίες παραγωγής. Η χύτευση του ταμπλό οργάνων έγινε βάσει του αρχικού. Η δερμάτινη ταπετσαρία ήταν εναρμονισμένη με το σχέδιο που υπήρχε σε παλιές φωτογραφίες και καταλόγους. Όταν τα καθίσματα ανακατασκευάστηκαν υπήρχε η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί το αρχικό ατσάλινο υποπλαίσιο για τα καθίσματα αφού όλη η σκουριά είχε αφαιρεθεί προσεκτικά. Ένα ελαστικό κάλυμμα από ίνες καρύδας τοποθετήθηκε πάνω από τα ατσάλινα ελατήρια. Αυτό το φυσικό υλικό είχε ήδη χρησιμοποιηθεί στη δεκαετία του 1950 για μαζική παραγωγή της BMW 507, σε συνδυασμό με την τσόχα και τα στρώματα από λινό που έκαναν τα καθίσματα όσο το δυνατόν πιο αναπαυτικά. Οι μηχανισμοί των παραθύρων και οι λαβές θυρών ανακατασκευάστηκαν με μία προηγμένη, σύγχρονη διαδικασία τρισδιάστατης εκτύπωσης, με βάση τις αρχικές διαστάσεις. Μετά την παραγωγή ψηφιακών δεδομένων από μία τρισδιάστατη σάρωση του αρχικού εξαρτήματος, δημιουργήθηκε ένα πανομοιότυπο με τη βοήθεια προσθετικής κατασκευής που γυαλίστηκε για τέλειο φινίρισμα. Αντίθετα, η

ελαστική τσιμούχα για το κάλυμμα του ρεζερβουάρ αναπαράχθηκε με συμβατική διαδικασία παραγωγής. Επειδή αυτό το εξάρτημα όπως και πολλά άλλα της BMW 507 είχαν υποστεί τη φθορά του χρόνου, κατασκευάστηκε μία μικρή παρτίδα. Αυτό σημαίνει ότι οι χρήστες του roadster μπορούν τώρα να προμηθευτούν αυτό το ανταλλακτικό στο τμήμα ανταλλακτικών του BMW Group Classic.

Η BMW 507 επιστρέφει – είναι όπως το αυτοκίνητο που οδήγησε ο Hans Stuck, αυτό που αγόρασε ο Elvis, και έτσι όπως το ονειρεύτηκε ο Jack Castor.

Ο κινητήρας για τη BMW 507 του Elvis ήταν πλήρως ανακατασκευασμένος από ανταλλακτικά. Ο V8 κινητήρας 3.2 λίτρων ανακατασκευάστηκε σύμφωνα με τις αρχικές προδιαγραφές της BMW 507, αλλά δεν του δόθηκε αριθμός λόγω της αναπόφευκτης αλλά ασυνήθιστης χρήσης παλαιών και νέων εξαρτημάτων. Η εμπρός βάση του πλαισίου, που είχε περικοπεί σε προηγούμενο στάδιο, έπρεπε να ανακατασκευαστεί σύμφωνα με την αρχική γεωμετρία και να ενσωματωθεί στη διάταξη του πατώματος. Η ξύλινη καρφωτή λωρίδα για την έδραση της μαλακής οροφής επίσης ανακατασκευάστηκε με υλικά και μεθόδους της δεκαετίας του 1950.

Η μέγιστη αυθεντικότητα ήταν επίσης ο στόχος και στη βαφή του αυτοκινήτου. Η BMW 507 είναι και πάλι βαμμένη σε μία πάλλευκη απόχρωση Feather White. Το αστάρωμα, η τοποθέτηση υλικού πλήρωσης και το φινίρισμα δεν έγιναν με τις μεθόδους που συνήθιζονται σήμερα. Το αντίθετο, χρησιμοποιήθηκε μία διαδικασία που αντιστοιχεί στην τεχνολογία που εφαρμόζονταν περίπου πριν από 60 χρόνια. Με αυτό τον τρόπο αποφεύχθηκε η υπερβολική λάμψη που θεωρείται ελκυστική στις μέρες μας αλλά δεν ταιριάζει σε κλασικά αυτοκίνητα. Όπως με την ανακατασκευή του V8 κινητήρα και τη χρήση ανταλλακτικών και μεθόδων παραγωγής αντιστοιχών των αρχικών, η επιλογή βαφής έγινε σύμφωνα με τους όρους του Jack Castor. Από την αρχή, αυτός ήθελε την αναπαλαίωση του roadster στην αρχική κατάσταση στην οποία βρισκόταν το 1958. Ωστόσο, η προσδοκία του να μπορέσει να δει τη BMW 507 μέσα από τα μάτια του 'Βασιλιά' παρέμεινε ανεκπλήρωτη. Ο Jack Castor πέθανε σε ηλικία 77 ετών το Νοέμβριο του 2014, αλλά το όνομά του ακούστηκε στο Pebble Beach. Η BMW 507 παρουσιάστηκε για πρώτη φορά όχι μόνο σαν το αυτοκίνητο του 'Βασιλιά' αλλά και σαν κληρονομιά του Jack Castor και το αριστούργημα του BMW Group Classic.

- Τέλος Δελτίου Τύπου -

Επισκέπτες όλων των ηλικιών μπορούν να εξερευνούν το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον της μάρκας BMW στο BMW Welt, το Μουσείο BMW και το εργοστάσιο BMW. Το Μουσείο BMW Museum παίζει σημαντικό ρόλο σε αυτό. Από το 2008 που επαναλειτούργησε παρουσιάζει με επιτυχία την ιστορία της BMW και προαναγγέλλει το μέλλον. Το μουσείο διερευνά το θέμα της μετακίνησης και μέσα από τα μάτια των νεαρών επισκεπτών. Το Junior Museum διοργανώνει ένα ειδικό πρόγραμμα για παιδιά και άτομα νεαρής ηλικίας, βασίζοντας την εκπαιδευτική φιλοσοφία του στη μάθηση μέσα από το παιχνίδι. Το ίδιο το μουσείο έχει επίσης τη δική του ιστορία: είναι ένα από τα αρχαιότερα μουσεία αυτοκινήτου στη Γερμανία, χτίστηκε το 1973 και ανακηρύχθηκε ιστορικό μνημείο το 1999.

To BMW Group

Το BMW Group είναι από τους πιο επιτυχημένους κατασκευαστές αυτοκινήτων και μοτοσικλετών σε όλο τον κόσμο με τις μάρκες BMW, MINI και Rolls-Royce. Σαν μία παγκόσμια εταιρία, το BMW Group λειτουργεί 31 μονάδες παραγωγής σε 14 χώρες και έχει ένα παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων σε περισσότερες από 140 χώρες.

Το οικονομικό έτος 2015, το BMW Group πούλησε 2.247.000 αυτοκίνητα και 137.000 μοτοσικλές παγκοσμίως. Το κέρδος προ φόρων για το 2015 ήταν 9.22 δισεκατομμύρια ευρώ, με έσοδα που ανήλθαν στα 92.18 δισεκατομμύρια ευρώ. Στις 31 Δεκεμβρίου του 2015, το BMW Group είχε παγκόσμιο έμψυχο δυναμικό περίπου 122.244 ατόμων.

Η επιτυχία του BMW Group ανέκαθεν βασιζόταν στη μακροπρόθεσμη συλλογιστική και υπεύθυνη δράση. Ως εκ τούτου, η εταιρία έχει δημιουργήσει οικολογική και κοινωνική βιωσιμότητα σε όλη την αλυσίδα αξιών, ολοκληρωμένη προϊόντική ευθύνη και μία σαφή δέσμευση για τη διατήρηση των φυσικών πόρων, στο πλαίσιο της στρατηγικής της.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>

BMW Group Hellas

Κωνσταντίνος Διαμαντής

Corporate Communications

Τηλέφωνο: +30 2109118151

Fax: +30 210 9118007

e-mail: konstantinos.diamantis@bmw.gr