

# **BMW Mobile Tradition alla Mille Miglia 2006**

## **Indice**



<b>1. Presentazione breve .....</b>	<b>pag. 2</b>
<b>2 BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006 .....</b>	<b>pag. 4</b>
<b>3. BMW nella storia della Mille Miglia .....</b>	<b>pag. 11</b>
<b>4. BMW Mobile Tradition .....</b>	<b>pag. 15</b>
<b>5. Storia e schede tecniche delle vetture partecipanti</b>	
- BMW 328 .....	pag. 17
- BMW 328 Mille Miglia Roadster .....	pag. 18
- BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé .....	pag. 19
- BMW 328 Berlin – Rome Touring Roadster .....	pag. 20
- BMW 327 Cabrio .....	pag. 21
- BMW 507 .....	pag. 22

# 1. Presentazione breve



La storia della Mille Miglia e la storia del marchio BMW sono legate inseparabilmente da vari decenni. Questo stretto rapporto affonda le radici nelle classiche corse su strada disputate tra il 1927 e il 1957 e la tradizione continua a vivere nelle competizioni annuali per i veicoli d'epoca. Con la Mille Miglia 2006, BMW Mobile Tradition, la divisione auto classiche della Casa di Monaco, utilizza anche una serie di veicoli che definiscono nuovi standard nell'arte dell'ingegnerizzazione del loro tempo e sono oggi considerati pietre miliari nella storia della progettazione automobilistica. Sulla linea di partenza e di arrivo di Brescia, BMW presenta inoltre un prototipo unico fabbricato in occasione della Mille Miglia 2006, in cui l'entusiasmo per le corse automobilistiche d'antan si sposa con le opportunità tecniche di oggi e con prospettive progettuali all'avanguardia. La BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006 rende omaggio alle capacità, ai successi e alle visioni dei pionieri dell'automobilismo del passato, nell'interpretazione dei loro moderni successori.

In superficie, la BMW Concept Coupé porta i tratti inconfondibili di un mito degli sport motoristici. Il design della carrozzeria è ispirato alla BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé, leggendaria due posti con cui Fritz Huschke von Hanstein e Walter Bäumer riportarono la vittoria durante l'edizione del 1940. Il loro record di velocità – con una media di 166,7 km/h – è rimasto imbattuto fino a oggi. Nessun altro vincitore della Mille Miglia – né prima né dopo – ha mai corso tanto veloce quanto la BMW 328 Mille Miglia Coupé con la sua carrozzeria da turismo, pilotata dal leggendario barone.

## **Omaggio a un mito dell'automobilismo e al suo creatore**

Fino agli anni '50, la BMW 328 ha riportato vittorie nelle corse internazionali. È stata una delle vetture da corsa di maggior successo nella lunga storia della BMW nel campo dell'automobilismo. Nel 2004 ha scritto per la seconda volta la storia della Mille Miglia. La BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé è stata la prima automobile a vincere la storica riedizione dopo il trionfo nella corsa classica.

Con la BMW Concept Coupé, i progettisti della casa di Monaco erigono un monumento ai loro predecessori. Lo studio, affascinante dal punto di vista estetico e tecnico, è un simbolo di quanto i valori sottoscritti dai creatori della BMW 328 influenzino ancora il lavoro degli ingegneri di oggi. Proprio come allora, quando l'entusiasmo, la volontà di vincere e la disponibilità a esplorare nuove vie portarono a un successo indiscusso nella Mille Miglia, queste motivazioni sono l'impulso predominante per creare anche oggi automobili sempre migliori.

## **BMW Group alla Mille Miglia 2006**

All'edizione 2006 - aperta esclusivamente ai modelli che hanno preso parte ad almeno una delle Mille Miglia "classiche" tra il 1927 e il 1957 - sono iscritte 375 squadre. Tra tali modelli spiccano la BMW 328, la BMW 327, la BMW 507 e l'Isetta. BMW Mobile Tradition schiera ben otto modelli di BMW 328 facenti parte del suo Museo di auto storiche. Altre sette BMW 328 – oltre alle otto "ufficiali" – risultano iscritte alla Mille Miglia 2006 da altrettanti team privati. A rappresentare quest'anno BMW Mobile Tradition ci sono, tra gli altri, il professor Burkhard Göschel, membro del consiglio di amministrazione di BMW AG per Sviluppo e Acquisti (su BMW 328 Touring), Tom Purves, presidente e CEO di BMW North America (su BMW 328), e il Principe Leopoldo di Baviera (su BMW 328), Chris Bangle, progettista capo del BMW Group, (su BMW 328 Roadster), mentre Holger Lapp, direttore di BMW Group Mobile Tradition guiderà la leggendaria BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé.

I plurivincitori Giuliano Cané e Lucia Galliani gareggiano su una BMW 328 Mille Miglia Roadster, mentre Franca Boni e Monica Barziza (BMW 328) inseguiranno un'altra vittoria come primo equipaggio femminile. Ad avvicinarsi al volante di una BMW 507 ci saranno Marco Saltalamacchia, presidente BMW Group Italia, e Alex Zanardi, l'ex pilota di Formula 1 e attuale pilota del World Touring Car Championship per il Team BMW Italy-Spain. Per l'occasione la BMW 507 è stata sottoposta a speciali modifiche così da consentire al pilota emiliano di partecipare con rinnovato impegno alla Mille Miglia dopo la sua prima esperienza come navigatore lo scorso anno.

### **La storia dell'automobile prende vita: la Mille Miglia**

La Mille Miglia non ha perso neanche un briciolo del suo fascino, nel suo ruolo di ponte tra l'epoca tradizionale dell'automobile e quella moderna. Anno dopo anno, la corsa su strada un tempo più dura e finora più leggendaria al mondo attrae decine di migliaia di appassionati. I paesi e le città toccate dal percorso celebrano la storia dell'automobile nella sua forma più esclusiva. Iniziata nel 1927 come corsa di lunga distanza su 1600 chilometri – o per meglio dire 1000 miglia – viene riproposta dal 1977 sulla stessa lunghezza come prova di regolarità per le vetture storiche. Sono ammessi soltanto i modelli che erano già al via durante le corse classiche. In questo modo, la Mille Miglia unisce passato e presente in un evento unico al mondo per gli amanti dell'automobile. Nel 2006, l'automobilismo sportivo classico si incontra per la prima volta alla pari con la tradizione consolidata. Tra il 1927 e il 1957 furono disputate 24 corse di lunga distanza; e la sua riedizione giunge oggi alla 24ª edizione. Nella Mille Miglia 2006 sono stati autorizzati a partire 375 veicoli; 22 portano il logo bianco e blu della Casa di Monaco.

### **Anima e memoria: BMW Mobile Tradition**

In BMW la preservazione della tradizione automobilistica riveste un ruolo importante. I modelli di successo continuano a fornire l'ispirazione per concetti di veicoli moderni. Il rispetto di valori indispensabili come la sportività, l'efficienza e il puro piacere della guida indicano la strada da percorrere per un futuro brillante. La missione della Mobile Tradition nel BMW Group è coltivare, garantire e tenere in vita la storia del marchio e i veicoli a cui è associato. Dal 1994, tutte le attività del BMW Group sono coordinate con quella associata alla storia. La Mobile Tradition è l'anima e la memoria dell'azienda e la custode della sua storia, dei suoi marchi e dei suoi prodotti.

## 2. BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006



### **Tradizione, competenza, visioni**

La BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006 non vincerà mai una corsa, ma la due posti è ancora un simbolo dell'automobilismo, del successo in gara e del marchio e dello spirito che per decenni hanno spinto ingegneri e piloti a realizzare costantemente grandi imprese. Con questo straordinario concept study, gli sviluppatori e i progettisti del BMW Group dimostrano come valori tradizionali e competenze e visioni moderne possano fondersi in un veicolo affascinante. Passato, presente e futuro della progettazione si concentrano nella BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006. Lo studio documenta che cosa significhi, per una casa automobilistica, riflettere sulle sue forze storiche, avvantaggiarsi dell'attuale competenza tecnica e aprirsi già oggi alle opportunità di domani.

La Concept Coupé Mille Miglia 2006 non è una copia di un'auto da corsa di successo e non ha certo la funzione di annunciare futuri modelli di serie. Piuttosto, la due posti rende omaggio alle straordinarie imprese degli ingegneri che permisero a BMW, già vari decenni fa, di conquistare il primato nelle corse e nella progettazione automobilistica. In un'epoca in cui la competenza di un produttore era intrecciata molto più strettamente con le corse, sono nati veicoli che continuano a rappresentare anche oggi pietre miliari per il progresso tecnico. I principi che hanno portato alla vittoria allora non hanno perso la loro validità; sono ancora lo stimolo che spinge a costruire automobili particolarmente dinamiche, attraenti e di successo. La Concept Coupé sottolinea questi parallelismi e, soprattutto, spiega chiaramente che i valori tradizionali continueranno a durare nel futuro.

### **I valori tradizionali portano a nuovi successi**

L'ambizione sportiva, la volontà di vincere e la creatività hanno assicurato il successo alla BMW 328 Coupé durante la Mille Miglia 1940. I suoi creatori utilizzarono i metodi progettuali più avanzati del tempo in modo intelligente per vincere la corsa più difficile e più prestigiosa al mondo. Sulla due posti venne montato uno chassis leggero prodotto nella carrozzeria milanese Touring su un telaio a griglia. La potenza erogata dal motore 2.0 litri a sei cilindri in linea fu incrementata dagli originari 80 a 136 CV.

All'arrivo, la BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé con Fritz Huschke von Hanstein e Walter Bäumer tagliò il traguardo vittoriosa, con oltre un quarto d'ora di vantaggio sulla seconda classificata.

Il carattere e i successi della BMW 328 hanno resistito alla prova del tempo. Dopo tutto, il record di velocità con una media di 166,7 km/h non è mai stato battuto. E le sue caratteristiche fondamentali – impressionante potenza del motore, elevata efficienza, leggerezza e ottima aerodinamica – continuano a offrire tuttora una ricetta promettente,

non soltanto nel mondo delle corse. Tutte ragioni sufficientemente valide per erigere un monumento alla BMW 328 e ai suoi creatori. La due posti non è stata soltanto il punto di partenza per il design della BMW Concept Coupé, ha anche fornito l'ispirazione per l'idea di eredità intrinseca allo studio. Dal lungo cofano motore e dai passaruota anteriori generosamente ampi fino all'abitacolo decisamente rientrato con il parabrezza diviso e ai parafranghi che si inarcano sulle ruote posteriori ricoprendole completamente, la carrozzeria slanciata del mito delle corse automobilistiche è stata del tutto assimilata nella BMW Concept Coupé.

### **Forme classiche e aerodinamica ottimizzata**

Ma al tempo stesso, l'inconfondibile design di base viene reinterpretato in modo moderno. L'aerodinamica, già determinante nella vincitrice della Mille Miglia del 1940 è stata ulteriormente migliorata. Le nozioni acquisite sul flusso d'aria e sulla sua influenza sulla portanza del veicolo e sulla spinta negativa acquisite nel frattempo hanno anche aperto nuove opportunità. Ottimizzando l'aerodinamica, i progettisti della carrozzeria si concentrano ora in particolare sulle sezioni laterali e posteriore del veicolo. L'obiettivo è incanalare la corrente d'aria in perfetta armonia e senza turbolenze fino alla coda, unico punto in cui si doveva creare una netta separazione del flusso. Nel contempo, oltre a ridurre efficacemente la resistenza aerodinamica, si genera una maggiore portanza, migliorando la tenuta di strada e di conseguenza la dinamica di guida del coupé.

Anche cinque prese d'aria di grande impatto visivo vicino ai montanti anteriori controllano i movimenti del flusso nel frontale. Queste alette sono un venerabile attributo tipico delle auto sportive e sono predilette da BMW anche nei modelli attuali. Nella BMW Concept Coupé, queste aperture, disposte a formare una sottile linea a Z, assolvono una duplice funzione. Da una parte, fanno fuoriuscire l'aria utilizzata per il raffreddamento del motore attraverso il "rene" BMW, dall'altra riducono la pressione nei passaruota anteriori. Questo effetto minimizza le turbolenze a livello dei passaruota e simultaneamente incrementa l'aderenza alla strada.

### **Turbolenza ridotta, separazione del flusso chiaramente definita**

L'intero assetto sulle ruote posteriori e la coda che degrada molto dolcemente sono ulteriori elementi di design basati sulle conoscenze aerodinamiche tradizionali più moderne. Il risultato finale è una forma a 'V' rovesciata che consente di minimizzare le turbolenze indesiderate e concentrare la separazione del flusso in una zona strettamente delimitata. Correttori di assetto collocati sul sottoscocca e diffusori in carbonio sulle griglie parasassi anteriore e posteriore garantiscono inoltre l'incanalamento dell'aria nelle parti della carrozzeria non a vista.

Nella progettazione della carrozzeria, le funzioni necessarie per il posizionamento del motore, dei gruppi di azionamento e degli spazi per i passeggeri sono combinate in un tutto esteticamente gradevole, tenendo conto dei requisiti aerodinamici. Al primissimo sguardo, la BMW Concept Coupé colpisce come una macchina estremamente dinamica. Ed è proprio da questo aspetto dinamico che nasce il fascino tutto particolare della due posti.

## **Linee dinamiche e forme asimmetriche**

Le ruote in lega da 20 pollici, sviluppate appositamente per la BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006, sono del tutto in linea con l'immagine di proporzioni possenti. Montano pneumatici 245/40 R 20. Al posto delle portiere, lo studio presenta pareti laterali permanentemente integrate, che contribuiscono a ridurre il peso da un lato e ad incrementare la rigidità alla torsione dall'altro. L'intero abitacolo si solleva per consentire l'accesso al pilota. Anche la coda del concept study è caratterizzata da elementi stilistici in cui l'estetica è strettamente collegata alla funzione.

Il pannello con i proiettori anteriori, realizzato con elementi a LED, è ripreso in una dolce curva a Z che si sviluppa orizzontalmente sulla coda. La più moderna ingegneria dell'illuminazione, abbinata all'insolito design, coniuga due vantaggi funzionali: grazie al tempo di reazione estremamente rapido dei LED e alla maggior visibilità della disposizione asimmetrica, le luci di arresto possono essere percepite prima di quelle tradizionali.

La BMW Concept Coupé non rinnega la sua fonte di ispirazione. La forma della carrozzeria non è però dettata dalla nostalgia, ma piuttosto dall'aspirazione a interpretazioni avveniristiche dei tipici temi del design BMW. Lo studio è una prova della maestria dei progettisti BMW nell'arte di accogliere gli impulsi tradizionali e lasciarli fluire in nuovi modelli con l'aiuto del moderno know-how. Soltanto in questo modo i concetti possono maturare, abbinando il potere della storia al fascino delle visioni e al tempo stesso lasciando risvegliare le emozioni.

## **Tradizione artigianale per un veicolo emozionale**

Nello sviluppo della BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006, sono stati applicati metodi tradizionali, che continuano a essere anche oggi una componente essenziale del processo creativo per il BMW Group. Modelli emozionali basati su progetti emozionali nascono dalle mani di creatori di grande esperienza.

Mentre le possibilità quasi illimitate della progettazione computerizzata high-tech comportano sempre il rischio della casualità, nella progettazione tradizionale della carrozzeria soltanto l'applicazione logica di un'idea porta all'obiettivo desiderato. È il motivo per cui i prototipi per tutti i modelli del BMW Group vengono realizzati a mano ancora oggi. Per lo sviluppo di serie, si utilizzano modelli in creta, una materia malleabile a base di plastilina. Per tale concept, gli stilisti hanno rivisitato metodi ancor più tradizionali: la modellazione con il gesso, che comporta ritmi di lavoro prestabiliti durante l'applicazione, la modellazione e l'indurimento del materiale. Ogni singolo passaggio richiede un elevato livello di concentrazione. Durante i due processi evolutivi percepibili dal punto di vista ottico e tattile, i progettisti allacciano un rapporto particolarmente stretto con l'oggetto della loro creazione. Si può capire come – e forse anche perché – i carrozzieri delle generazioni passate riuscirono a creare vere e proprie icone della costruzione di auto sportive pur senza disporre della progettazione digitale.

Nella selezione del materiale, gli sviluppatori della BMW Concept Coupé si sono assegnati lo stesso compito che ispirò i creatori della BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé: trovare

soluzioni fuori dagli schemi. Dai materiali disponibili più adatti allo scopo, doveva nascere uno chassis estremamente leggero. Alla Touring di Milano, per raggiungere lo scopo, fu applicato un involucro in alluminio su un telaio tubolare filigranato. Oggi, la plastica appositamente sviluppata per la realizzazione di telai ha definito nuovi standard in termini di leggerezza, coefficienti di carico e libertà creativa. Di conseguenza, anche per la Concept Coupé è stato scelto questo tipo di materiale: tutta la carrozzeria del concept study è realizzata in plastica rinforzata in fibra di carbonio (CFRP). L'involucro è dipinto in fine silver/argento, una vernice estremamente brillante con pigmenti ultrasottili. In questo modo, la finitura evoca il ricordo delle tradizionali livree ma, a uno sguardo più attento, è chiaramente il risultato della più moderna progettazione dell'estetica esterna.

### **“Occhi” innovativi su un tipico “muso” BMW**

La BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006 unisce il meglio di due mondi, e anche di più. Il design offre soluzioni stilistiche e opportunità funzionali che potranno trovare un'applicazione pratica soltanto nei veicoli di serie di un futuro lontano: visioni affascinanti già oggi. Il frontale della Concept Coupé, per esempio, è di grande impatto nel suo aspetto completamente nuovo, ma soprattutto garantisce una visione migliore. A prima vista, il “muso” dello studio sembra familiare, gli “occhi” ricordano uno dei proiettori circolari utilizzati nella BMW 328. Ma invece di essere integrati nello chassis, sono applicati come elementi piatti. La moderna tecnologia a LED favorisce la collocazione di potenti sorgenti di luce in spazi comparativamente piccoli, un progresso che offre nuove possibilità per i modelli. Le forme e la linea dal cofano del motore ai passaruota della Concept Coupé continuano fino alla griglia parasassi anteriore senza essere interrotte dal gruppo proiettori. Dal punto di vista ottico, il “rene” BMW assume un ruolo dominante sul frontale. Ora più che mai, caratterizza il tipico “muso” BMW lasciando ai proiettori il ruolo di “occhi”, malgrado l'esecuzione innovativa.

### **Design senza tempo, moderna ingegnerizzazione**

Influenze moderne dominano l'aspetto della Concept Coupé anche in altri punti; sotto la carrozzeria senza tempo entra in gioco la più avanzata tecnologia di serie: i componenti di azionamento della BMW Z4 M Coupé, la versione più potente della due posti sportiva purista. Il motore e le sospensioni di un'auto incondizionatamente sportiva assumono una nuova vocazione nella BMW Concept Coupé. Costituiscono la base ideale per una straordinaria dinamica, una qualità per cui la Concept Coupé deve contraddistinguersi, come se fosse stata concepita per la guida su strada, o su un circuito. E, anche se l'idea rimane puramente teorica, il rapporto tra eredità tradizionale e moderna tecnologia in questa forma è assolutamente sensato. La BMW Z4 M Coupé segna la temporanea conclusione di una lunga storia familiare di auto sportive marchiate BMW. Motori potenti, elevata efficienza, intelligente costruzione leggera, forma aerodinamica e design appassionato le regalano il suo inconfondibile carattere.

La BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006 supera in lunghezza la BMW Z4 M Coupé per 23 centimetri. È inoltre più larga di 14 centimetri ma più piatta di 4 centimetri rispetto alla sua controparte destinata alla circolazione su strada. Di particolare rilievo è la sporgenza frontale estremamente ridotta. La sezione posteriore ha invece una linea spiccatamente morbida e allargata per ragioni aerodinamiche.

La BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006 ha legami di parentela con la BMW 328 e la BMW Z4 M Coupé, ed esplora al tempo stesso il terreno comune tra il classico modello di ruolo e la sua moderna erede. La BMW 328 fu inizialmente concepita come due posti aperta. Solo quando il regolamento della 24 ore di Le Mans ammise anche la partecipazione dei veicoli chiusi, fu esplicitato il mandato per la BMW 328: progettare una carrozzeria adeguata, più leggera possibile e aerodinamica. Il moderno processo di sviluppo per la BMW Z4 Coupé aveva un analogo carattere. La BMW Z4 Roadster si era già affermata con grande successo quando la carrozzeria per la somigliante sorella fu completamente rinnovata.

### **Motore sei cilindri in linea: ancora un punto di riferimento per la dinamica**

Inoltre, la BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006 induce a indagare profondamente nella storia della costruzione di motori. Lo studio ha utilizzato come fonte di alimentazione un gruppo motore a sei cilindri in linea. Come già avveniva nella BMW 328, e come avviene anche nella BMW Z4 M Coupé. Sei cilindri disposti in linea erano e rimangono la soluzione ideale per una propulsione efficace. Nella concept si riflettono oltre 70 anni di storia dello sviluppo del motore sei cilindri in linea – una fetta di storia il cui capitolo iniziale è tanto affascinante quanto la conclusione, sicuramente solo temporanea.

Il potenziamento del motore BMW 328 da 1971 centimetri cubici dagli originari 80 agli attuali 136 CV è ancora considerato una prova delle eccellenti capacità degli ingegneri BMW di un tempo. Sia la cilindrata che il rapporto potenza/peso nella BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé esprimono i valori più elevati e costituiscono un'impressionante testimonianza della competenza di BMW in fatto di motori. Oggi, si richiedono ai motori prestazioni decisamente superiori in termini di efficienza ed efficacia. Ma BMW continua a definire nuovi standard in termini di fattibilità tecnica. La performance eccezionalmente elevata del motore sei cilindri in linea della BMW Z4 M Coupé ricava ora la sua potenza da una cilindrata di 3.246 centimetri cubici; la potenza è classificata in 252 kW/343 CV. In confronto alle sue antenate, il consumo di carburante per i 2.0 litri di cilindrata è decisamente inferiore. Indipendentemente dal grado di trasformazione dei requisiti e delle opportunità tecniche, il motore sei cilindri in linea BMW e BMW M continua a essere il punto di riferimento del suo tempo.

Il moderno gruppo motore della BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006 mostra i suoi vantaggi in modo impressionante, anche dal punto di vista acustico. Le modifiche apportate al sistema di aspirazione e di scarico conferiscono al motore del concept study un rumore inconfondibilmente in sintonia con la tonalità delle auto da corsa. Il rombo attutito in folle già segnala quel genere di impazienza colma di aspettativa che la BMW Concept Coupé sprigionerebbe a livello visivo sulla linea di partenza di un circuito. A 4900 giri/minuto, la velocità esatta a cui viene raggiunta la coppia massima di 365



Newton metri, il potente timbro rauco del sei cilindri si è già intensificato in un'esperienza auditiva simile a una fanfara.

### **L'interno: visioni per auto da corsa di grande stile**

Anche l'ambiente che circonda il pilota e il copilota è molto diverso da tutto ciò a cui gli appassionati di automobilismo erano abituati finora.

Completamente liberi dalle convenzioni che sorgono durante i concept study pronti per la produzione di serie, i designer hanno regalato alla BMW Concept Coupé un interno incomparabile. I limiti alla funzionalità, alla scelta dei materiali e all'impressione ottica e tattile in vigore fino ad ora sono stati consapevolmente valicati; le tradizionali tecniche progettuali e di fabbricazione sono state sostituite da metodi completamente nuovi. Così è nato un interno in cui la struttura delle superfici e delle forme ottiene effetti totalmente nuovi. Nel contempo, i vuoti e i contorni hanno una loro funzionalità; la lavorazione manuale del metallo accentua meravigliosamente le caratteristiche del materiale. Tutte le superfici sono messe in risalto, senza soluzioni di continuità e senza decorazioni. Non ci sono bordi decorativi, anelli o cornici a sciupare l'impressione purista. Anche le scritte, i logo e i simboli, per esempio, non sono applicati come appendici ma sono sbalzati nel rispettivo componente di metallo grazie alla tecnologia al laser.

Soltanto tre materiali in tutto trovano posto nell'interno della BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006: acciaio inossidabile laminato ultrapiatto, pellami non trattati e tessuto di Lycra. Anche i metodi di lavorazione sono stati ridotti a una gamma minima: tutti i componenti sono stati cuciti insieme o graffiati l'uno all'altro grazie a una speciale tecnica. La conseguente impressione delle superfici e dei comandi crea per gli occupanti un'atmosfera che è al tempo stesso futuristica ed esclusiva.

### **La tecnologia di piegatura crea le forme; i vuoti assumono una funzione**

Nella creazione degli elementi dell'interno, i designer hanno abbinato l'uso di materiali tradizionali e l'applicazione di metodi di lavorazione innovativi. Così facendo, hanno ottenuto un risultato che non trova riscontro nella costruzione automobilistica, pieno di effetti incredibili. Di particolare impatto: l'adozione di una lavorazione in acciaio inossidabile V2a nell'abitacolo e nella zona della console centrale. Ancor più del semplice materiale purista in sé, questo genere di forma regala una nota seducente. Le lamiere, lavorate a uno spessore di un millimetro soltanto, sono piegate più volte fino ad assumere la struttura superficiale finale del rispettivo componente. Precedentemente, le lamiere sono piegate con precisione a formare i bordi desiderati. Questa operazione viene effettuata utilizzando una tecnologia al laser sviluppata ad hoc, che consente una rimodellazione estremamente precisa, oltre a determinare un'eccezionale stabilità del componente finito.

In ogni punto di incontro, i componenti di metallo sono graffiati insieme perfettamente a livello grazie a dentellature tagliate al laser. I vuoti sono presenti solo dove possono, e soprattutto devono, assolvere al tempo stesso una funzione; per esempio, l'elemento di transizione tra il supporto del cruscotto e la console centrale viene utilizzato come vano portaoggetti supplementare. In questo modo, l'indesiderato effetto collaterale che si produce quando si collegano due componenti diventa un elemento stilistico coscientemente inserito. Anche sotto questo aspetto, l'interno della BMW Concept Coupé apre prospettive del tutto nuove nel campo della progettazione automobilistica. Lavorando il metallo, i progettisti dell'interno si sono ispirati alle tradizionali tecniche di piegatura della carta. Anche in questo caso, vengono create forme e strutture prive di collegamenti artificiali, che malgrado la leggerezza offrono una straordinaria stabilità. Tra l'altro, non è la prima volta che l'arte dell'origami, originaria del Giappone, è fonte di ispirazione per la costruzione di vetture. Anche la tecnica di piegatura utilizzata per alloggiare gli airbag nello spazio più ridotto possibile è essenzialmente influenzata da questo metodo. Ma per la progettazione di un interno completo, questa soluzione rappresenta una rivoluzionaria novità.

### **Una nuova estetica nata dalla tradizione e dall'innovazione**

Il collegamento di tradizione e innovazione ha portato anche a una nuova estetica nella lavorazione dei pellami dell'interno della BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006. Vari strati di pelle semplicemente conciati, ma per il resto lasciati naturali, vengono pressati l'uno sull'altro. Nasce così un componente sagomato tridimensionale che, tra le altre cose, conferisce una nuova sensazione tattile alle sedute e alla sezione centrale della console. La pelle non tinta evoca inoltre un processo di invecchiamento naturale, per un gradevole effetto di patina depositata dal tempo.

Gli elementi in pelle e in Lycra sono collegati tra loro utilizzando cuciture molto poco evidenti. Anche il metallo e la pelle sono cuciti insieme nei punti di incontro. I tre materiali che dominano l'interno del concept study hanno caratteristiche estremamente diverse: un metallo destinato a durare in eterno, una pelle non trattata e quindi viva e un materiale realizzato in fibre di plastica moderne e resistenti. Malgrado tutti i contrasti, creano un abbinamento estremamente gradevole in cui l'effetto estetico nasce da una funzionalità non adulterata. È la continuazione di ciò che la BMW Concept Coupé già esprime nel design della carrozzeria. I valori classici acquisiscono un particolare fascino quando sono interpretati in nuovi modi. I concetti all'avanguardia non emergono solo dalla competenza più aggiornata ma richiedono anche una consapevolezza delle radici storiche. La BMW Concept Coupé è la dimostrazione delle opportunità che ne possono nascere. Questo straordinario veicolo poteva essere realizzato soltanto da progettisti di automobili che coltivano le tradizioni sulla base delle loro convinzioni, che usano intenzionalmente la loro competenza e che sono aperti a nuove visioni in tutti i campi.

### 3. BMW nella storia della Mille Miglia



Alla fine del 1925, quattro giovanotti italiani benestanti e appassionati delle competizioni motoristiche presero una decisione destinata a fare storia nello sport automobilistico; diedero vita a una corsa su strada che molti conoscitori ritenevano la più difficile e attraente di questo genere: la Mille Miglia.

Nonostante gli enormi ostacoli, nella primavera del **1927** la prima Mille Miglia prese il via a Brescia. In condizioni avventurose, per lo più su strade imbrecciate o sterrate, su ponti di barche o attraverso stretti centri abitati, il percorso si estendeva per 1018 miglia da Brescia a Bologna e Firenze, quindi a Roma e, attraverso Ancona, Ferrara, Treviso e Vicenza, di nuovo al punto di partenza. Ai piloti e alle loro automobili si chiedeva il massimo. Lo scopo della corsa era anche quello di dar testimonianza della qualità delle automobili italiane.

Il chiaro dominio delle automobili da corsa italiane caratterizzerà quasi tutte le gare disputate della Mille Miglia fino al 1957. Se prima della Seconda Guerra Mondiale le Alfa Romeo, i «bolidi rossi di Portello», decisero a loro favore 10 gare su 13, dal 1947 in poi sorse l'astro della Ferrari. Sotto il segno del «cavallino rampante» nero, il Commendatore condusse i suoi bolidi alla vittoria per otto volte.

L'atmosfera della Mille Miglia è sempre stata unica e incomparabile. Fin dalle prime edizioni decine di migliaia di persone manifestarono il loro grande interesse per la corsa assiependosi ai bordi della strada fin sugli Appennini, sfidando pioggia e freddo. L'inizio e la fine della corsa a Brescia era sempre una festa popolare. Le star come Piero Taruffi, Rudolf Caracciola, Luigi Villoresi, Tazio Nuvolari, Stirling Moss, Juan Manuel Fangio, Henschke von Hanstein e altri piloti assicuravano uno scenario sportivo appassionante e drammatico.

Tutt'Italia era presa dalla febbre sportiva quando a primavera la Mille Miglia mandava alla partenza talvolta oltre 400 concorrenti ripartiti in più classi. Nel **1931**, il primo successo di una marca straniera provocò una cocente delusione tra i tifosi abituati alla vittoria: Rudolf Caracciola al volante di una potente Mercedes SSKL a compressore staccò la concorrenza e si diresse solitaria verso il traguardo.

In seguito sembrò per lungo tempo addirittura impossibile scalfire il dominio dell'Alfa Romeo. Le eleganti automobili con i loro vigorosi motori a otto cilindri in linea con cilindrata compresa tra 2,3 e 2,9 litri ed equipaggiati di compressori Roots con una potenza tra 178 e 360 CV erano imbattibili.

Nel **1936** comparve improvvisamente una nuova auto da competizione: la BMW 328, un'automobile addirittura gracile se confrontata con le Alfa e che non si poteva considerare proprio potente con i suoi 80 CV. Tuttavia quest'automobile era destinata a sviluppare un enorme potenziale.

In brevissimo tempo la leggera e compatta BMW 328 aperta conquistò quasi tutto quel che c'era da vincere nella classe fino a 2 litri di cilindrata. A causa della mancanza di concorrenti, alcune gare erano disputate quasi esclusivamente dalle bianche Roadster di Eisenach. Nel **1938** si giunse al primo grande confronto tra l'Alfa Romeo e la BMW alla Mille Miglia e alla prima comparsa in scena della BMW in questa corsa. Alla partenza andarono tre automobili di questa marca. Ma partecipò anche il pilota britannico A. F. P. Fane con la sua BMW 328, vincendo sovranamente nella classe delle due litri con quasi due minuti di vantaggio dalla prima Alfa Romeo. Nella classifica complessiva Fane occupò un buon ottavo posto e le altre tre BMW 328 si classificarono al 10°, 11° e 12° posto. Un avvenimento straordinario: accanto alla Auto Union e alla Mercedes-Benz, BMW era diventata la terza casa costruttrice di automobili da corsa più importante in Germania.

A Bologna si verificò purtroppo un incidente disastroso: dieci morti e numerosi feriti – il destino delle corse su strada era suggellato. Già la mattina successiva il governo vietò ogni forma di corsa automobilistica su strade di città.

Nel **1939** la Mille Miglia non si svolse. In Libia si disputò invece una corsa che divenne una prova di forza tra i costruttori di automobili da competizione di Milano e di Monaco di Baviera. Con il suo percorso di circa 1500 km, la corsa Tobruk–Bengasi–Tripoli era lunga quasi quanto la Mille Miglia. Circa un terzo del percorso era costituito da piste in rettilineo che consentivano di raggiungere elevate velocità. Di fronte alla nuova Alfa Romeo 6C 2500 con compressore doppio di potenza quasi doppia, in questa gara, BMW non riuscì ad ottenere il primo posto nella classifica complessiva, tuttavia conseguì un successo degno di nota: con una velocità media minore di soli 1,2 km/h di quella della vincitrice, la veloce BMW 328 Roadster si classificò terza e le due altre BMW 328 occuparono il 5° ed il 6° posto in classifica.

Mentre in Italia si dibatteva su una nuova corsa capace di sostituirsi alla Mille Miglia di fama mondiale, BMW vinceva a Le Mans con una Coupé dotata di carrozzeria in lega leggera della Touring, la «sarta su misura» di Milano della rivale per eccellenza Alfa Romeo. Altri bolidi 328 con carrozzerie leggere ed aerodinamiche stavano per essere completati a Monaco di Baviera. Finalmente fu annunciato per la fine di aprile **1940** il «1° Gran Premio Brescia delle Mille Miglia» quale competizione sostitutiva della corsa tradizionale.

Per evitare ogni rischio, per questa corsa era stato scelto un percorso in pianura e con poche curve, senza transito attraverso città e con un buon fondo stradale tra Brescia, Mantova e Cremona. Finalmente da Roma arrivò il permesso per lo svolgimento della gara. BMW avrebbe partecipato con cinque 328, tutte in struttura leggera. Tuttavia solo tre vetture, due Coupé aerodinamiche e una Roadster, poterono essere ultimate a Monaco di Baviera. Due altre Roadster furono infine dotate di carrozzeria dalla Touring in base a progetti BMW, proprio all'ultimo minuto. Le automobili furono completate appena in tempo e si presentarono in Italia nel marzo del 1940 valicando le Alpi per il Brennero sulle proprie ruote: con il fermo proposito di conseguire la vittoria.

L'Europa si trovava in quei giorni sull'orlo della catastrofe politica. Hitler aveva aggredito la Polonia e preparava l'invasione del Belgio, dei Paesi Bassi e della Francia, la quale aveva dichiarato guerra al Reich insieme all'Inghilterra. L'umore generale era tenebroso.

L'Inghilterra rifiutò di partecipare alle Mille Miglia di Brescia. Nonostante ciò, il 28 aprile fu alzata la bandierina della partenza. Il circuito lungo 103 miglia doveva essere percorso nove volte.

Fin dall'inizio della gara Huschke von Hanstein ed il copilota Walter Bäumer portarono in testa la loro Touring Coupé, l'automobile vincitrice di Le Mans, seguiti a breve distanza dalla seconda 328 Coupé e dalle Alfa Romeo da 2,5 litri. Fino al passaggio per il traguardo, i due tedeschi non si fecero più sloggiare dalla testa della corsa. La seconda classificata, l'Alfa Romeo 6C 2500 SS con motore di potenza superiore, tagliò la linea del traguardo con un quarto d'ora di ritardo. Con una velocità media di 166,724 km/h, von Hanstein/Bäumer stabilirono un leggendario record della Mille Miglia, il quale rimase imbattuto anche dopo la guerra. Si deve tuttavia osservare che la Mille Miglia del 1940 costituiva un'eccezione sotto ogni aspetto e il suo percorso non può essere paragonato a quelli delle edizioni omonime precedenti e successive. La Mille Miglia del 1940 vide giungere sane e salve al traguardo quattro BMW 328. La quinta automobile poté salvarsi a stento oltre la linea del traguardo nonostante un suo difetto tecnico. BMW o Alfa? L'esito della gara aveva prodotto un verdetto univoco: le BMW classificatesi al 1°, 3°, 5° e 6° posto avevano letteralmente sfatato il mito delle Alfa Romeo abituate alla vittoria.

Poco dopo questo successo fenomenale delle BMW, tutte le attività europee dello sport automobilistico cessarono. Il continente fu squassato dalla Seconda Guerra Mondiale. Le tre BMW 328 Roadster, dei modelli da corsa con carrozzeria particolarmente piatta e superleggera, commissionate alla Touring dall'Ufficio Nazionale Supremo dello Sport, non andarono più sulla linea della partenza.

Dopo la guerra, in un'Italia stremata e devastata dalla guerra, nel **1947** fu riorganizzata una Mille Miglia su strade in parte in uno stato miserevole. Iniziava ora la splendida ascesa della casa Ferrari. Dopo la vittoria riportata dall'Alfa Romeo alla ripresa della Mille Miglia, il dominio della Ferrari fu infranto solo una volta nel 1955 dalla Mercedes con il suo leggendario Tipo 300 SLR.

Il percorso di circa 1.000 miglia portava di nuovo da Brescia a Roma, attraversando due volte la catena appenninica. Tuttavia i giorni di questa grande corsa erano contati. Di anno in anno diventava sempre più rischioso condurre le automobili da competizione di accresciuta potenza e velocità sulle strade pubbliche e portarle sul traguardo in maniera sicura. Spesso erano in lizza oltre 400 vetture. Gli spettatori assistettero a vicende curiose come nel **1954**, anno in cui sette miniauto ISO, le antenate della BMW Motocoupé Isetta, percorsero valorosamente l'intero tracciato. Furono ammesse sempre più classi, persino automobili Diesel fecero una volta parte dell'immagine della Mille Miglia.

Il 12 maggio **1957**, nella fase finale della corsa, avvenne ciò che molti critici temevano già da tempo. Il pilota di una Ferrari con oltre 400 CV di potenza perse il controllo sulla sua automobile alla velocità di più di 200 chilometri all'ora, andando a finire in un gruppo di spettatori. Il numero dei morti, la vista dell'eccidio che richiamava vivamente alla memoria la tragedia di Bologna del 1938, costrinse i responsabili ad agire. Il tragico incidente significò la fine della Mille Miglia. Dopo il 1945, BMW non inviò più staff automobilistici in Italia. Così avvenne che un solo pilota privato partecipò nel 1957 alla tradizionale corsa su

strada alla guida di una BMW 507. Per l'ultima volta un'automobile con i colori bianco e blu si recò sulla linea della partenza di Brescia.

L'insuperato fascino di questa corsa era tuttavia destinato a durare. Nel **1977** alcuni influenti entusiasti organizzarono la prima Mille Miglia per veicoli storici per non far cadere nell'oblio questa gloriosa corsa che, con i suoi incredibili trionfi e tragici incidenti, aveva assicurato così spesso i titoli di prima pagina.

Su un percorso ricco di attrattive e simile a quello originale, da allora viene messa alla prova ogni anno l'affidabilità delle automobili classiche da competizione e da turismo. Viene ammesso a partecipare ogni modello che partecipò alla corsa; le eccezioni vengono trattate con la massima generosità. Si tratta anche di un avvenimento sociale che abbina piacevolmente la retrospettiva su una movimentata storia delle corse automobilistiche e gli agi del moderno turismo.

Nel **1992** e **1996** la competizione fu vinta da due auto sportive classiche BMW, una 507 e una 328 Mille Miglia Roadster. Nel **1998**, **2000** e **2002** la coppia Giuliano Canè e Lucia Galliani vinse su una BMW 328 MM/BMW 328 MM Touring. Il culmine dell'impegno della BMW Group Mobile Tradition è però rappresentato, nel **2003**, dalla partecipazione di re Carlo Gustavo XVI di Svezia che, insieme al principe Leopoldo di Baviera, ha partecipato alla gara su una BMW 328 Mille Miglia Touring Roadster. Nello stesso anno Franca Boni e Monica Barziza hanno vinto il trofeo femminile, la Coppa delle Dame. Tutti questi successi dimostrano che il nome BMW resta strettamente collegato alla leggenda della Mille Miglia anche ai nostri tempi.

Nel **2004**, finalmente la divisione Mobile Tradition del BMW Group ha ottenuto il suo maggiore trionfo fino a oggi: con la vittoria della coppia Cané-Galliani, del trofeo femminile (ancora Boni-Barziza) e la vittoria generale nella valutazione dei team, la Casa di Monaco ha ottenuto tutti i trofei decisivi, e il marchio bianco-blu ha in tal modo sottolineato il proprio successo anche nel settore delle auto sportive d'epoca.

La scorsa edizione della Mille Miglia ha avuto un significato particolare per BMW Group. Sia la BMW Isetta sia la BMW 507, disegnata da Albrecht Graf Goertz, hanno infatti festeggiato il loro 50° anniversario. E proprio a bordo di una BMW 507 del 1955 Marco Saltalamacchia, presidente BMW Group Italia, e Alex Zanardi pilota WTCC del BMW Team Italy-Spain hanno gareggiato per la prima volta fra gli equipaggi ufficiali del BMW Group Mobile Tradition. L'edizione **2005** ha visto la coppia Franca Boni e Monica Barziza assicurarsi ancora una volta il trofeo femminile, la Coppa delle Dame, a bordo della BMW 328 Touring.

## 4. BMW Mobile Tradition



L'obiettivo che si è preposta la divisione BMW Mobile Tradition è di curare e mantenere viva l'eredità di BMW, un'impresa attiva su scala mondiale. Questa visione olistica della storia del prodotto e della Marca, così come della storia dell'Impresa, è integrata nelle attività attuali dell'impresa e viene interpretata come un rapporto vivo con una storia di mobilità e dinamica.

Il compito è di conservare i tesori del passato e di offrirli come esperienza alla comunità di entusiasti BMW. Al fine di mantenere viva la storia dell'azienda e dei suoi veicoli, BMW Mobile Tradition, fondata nel 1994, raccoglie testimonianze del passato e le rende accessibili a persone interessate sia all'interno che all'esterno. La Mobile Tradition incorpora così l'anima e la memoria dell'Impresa, delle sue marche e dei suoi prodotti. Questo è il centro di coordinamento di tutte le attività mondiali di BMW Group legate alla sua storia.

### **Tradizione e futuro porta a porta**

La sede di BMW Mobile Tradition è laddove nascono le innovazioni e la tecnologia, nelle immediate vicinanze del Centro di ricerca ed innovazioni di BMW a Monaco-nord. Anche se i compiti e l'operato di questa Divisione sono molto particolari, ogni singolo collaboratore – da solo oppure in un team – lavora sulle stesse fondamenta, la competenza e la forza di un'Impresa che ha dettato, attraverso dei successi unici, la storia della cultura della mobilità.

### **La storia resa tangibile: la Collezione storica e il BMW Museum**

Il cuore della BMW Mobile Tradition è la Collezione storica. Oltre 400 automobili e 170 motociclette, così come innumerevoli motori aerei, di motociclette ed automobili. La collezione offre una panoramica unica della tradizione dei prodotti BMW dal 1916 fino al presente. L'obiettivo della collezione è di far vivere la tradizione, di far riassaporare il piacere di guidare: ogni anno, in occasione di centinaia di manifestazioni nazionali ed internazionali come il «Concorso d'Eleganza Villa d'Este» o la «Mille Miglia», BMW Mobile Tradition è presente con le sue auto più belle a fare da ambasciatrici di una storia affascinante. Il Museo BMW situato nelle immediate vicinanze della sede centrale della Casa di Monaco, offre un affascinante viaggio nel passato, nel presente e nel futuro di BMW e affascina ogni anno visitatori provenienti da tutti i continenti ed è così uno dei musei più visitati della Germania. Dopo un imponente lavoro di ampliamento e rinnovamento il Museo BMW riaprirà al pubblico nell'estate del 2007.

## **La memoria di BMW: l'Archivio storico**

L'Archivio storico è un centro servizi moderno e attivo che estrae dalla documentazione storica le informazioni relative alla storia dei prodotti e dell'impresa e le mette a disposizione del pubblico. Per proprietari di veicoli storici, giornalisti, storici e autori, l'archivio è oggi diventato una fonte inesauribile di informazioni riguardo non solo ai prodotti del BMW Group, ma intorno alle persone e agli eventi che hanno fatto la storia dell'impresa. Il pubblico di tutto il mondo gode così della possibilità di eseguire delle ricerche, 24 ore su 24, gratuitamente, in ognuna delle banche dati dell'Archivio storico di BMW Group al sito web <http://www.historischesarchiv.bmw.de>

## **Service nonstop: disponibilità di pezzi di ricambio**

Il Reparto Service e pezzi di ricambio di BMW Mobile Tradition è il primo indirizzo per un approvvigionamento completo di pezzi di ricambio e il restauro di alta qualità di automobili d'epoca BMW. La divisione Mobile Tradition si assume la responsabilità di mettere a disposizione i pezzi di ricambio dei veicoli storici BMW. I proprietari di questi gioielli hanno la possibilità di conservare i loro veicoli in un ottimo stato. Il Service di BMW Mobile Tradition include anche la consulenza personalizzata di clienti e di concessionari, così come la messa a disposizione della logistica e distribuzione per tutti i prodotti, complessivamente diverse decine di migliaia di voci unitarie. BMW Mobile Tradition gestisce inoltre la fabbricazione di replica di diverse migliaia di pezzi non più disponibili. I proprietari di oltre 190.000 automobili e 70.000 motociclette storiche BMW in tutto il mondo formano la clientela del Service e della vendita di pezzi di ricambio di BMW Mobile Tradition.

Le comunità degli entusiasti BMW in tutto il mondo non hanno come denominatore comune solo l'entusiasmo per delle vetture uniche, ma anche lo spirito pionieristico, sportivo e la creatività. Questo spirito tipicamente BMW si concretizza nell'organizzazione dei Club: oltre 180 BMW Club in tutto il mondo assistono più di 250.000 membri.

I membri dei BMW Club si vedono come conservatori attivi della tradizione BMW e come ambasciatori del Marchio. BMW Mobile Tradition supporta la loro passione: con l'aiuto dell'International Council of BMW Clubs e delle organizzazioni tetto internazionali, BMW Mobile Tradition si prefigge di tenere sempre aggiornati i BMW Club circa gli eventi, le presentazioni e le notizie importanti che riguardano il mondo BMW. Inoltre, i BMW Club sono dei partner importanti per ottenere delle informazioni sul mercato del servizio di assistenza e dei pezzi di ricambio di autoveicoli storici.

## **Uniti in una rete globale: BMW Mobile Tradition su Internet**

BMW Mobile Tradition è presente su Internet agli indirizzi web:

<http://www.bmwmobiletradition.de> e [www.bmw-mobiletradition.com](http://www.bmw-mobiletradition.com)

L'Archivio storico lo trova all'indirizzo <http://www.historischesarchiv.bmw.de>



## 5. Storia e schede tecniche delle vetture partecipanti

### BMW 328



Il 328 Roadster, sviluppato nel 1935/36, è una delle leggende della storia dell'automobile. Malgrado i mezzi modesti impiegati per la costruzione di quest'auto, il risultato fu una bellissima sportiva che presto diventò la dominatrice della categoria due litri. Le versioni modificate per le gare vinsero nelle rispettive categorie a Le Mans e nella Mille Miglia. Delle 464 automobili allestite, 403 erano carrozzate come roadster, mentre le altre versioni vennero preparate per le gare o con una scocca speciale ordinata dal cliente.

Anno	1938
Prezzo orig.	7400 DM
Totale unità	464 (1936-1940)
Dati tecnici	
Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	80 CV a 4500 giri/min
Cambio	Quattro rapporti, cambiocentrale, sincronizzazione su 3 <sup>a</sup> e 4 <sup>a</sup> marcia
Freni	idraulici, a tamburo
Dimensioni	lung. 3900 mm, largh. 1550 mm, alt. 1400 mm
Peso	830 kg
Velocità massima	150 km/h



Per mancanza di tempo, la scocca di due dei tre modelli di BMW 328 Roadster destinati a competere nel primo Gran Premio delle Mille Miglia del 1940 fu allestita non a Monaco ma dalla carrozzeria milanese Touring sulla base dei disegni di BMW. Come per il BMW 328 Coupé, questa scocca aerodinamica e ultraleggera era costituita da un telaio tubolare rivestito in alluminio. Tra i membri della squadra corse che pilotarono questo auto ci furono Adolf Brudes e Ralph Roese, che si aggiudicarono un eccellente terzo posto nella classifica generale della Mille Miglia del 1940 contribuendo in modo determinante alla vittoria di BMW nella classifica dei costruttori.

Anno	1940
Dati tecnici	
Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	130 CV a 5.750 giri/min
Cambio	Quattro rapporti
Freni	Freni Alfin, con piastre posteriori ventilate
Peso	700 kg
Velocità massima	200 km/h (125 mph)



La Carrozzeria milanese Touring costruì una speciale scocca "superleggera" per questa BMW 328, con un involucro in alluminio su un telaio tubolare filigranato. Inizialmente il motore di questo modello unico, nella versione per la 24 ore di Les Mans, erogava 110 CV, ma in seguito la potenza fu portata a 136 CV per la Mille Miglia di Brescia. A Le Mans l'auto risultò prima nella categoria delle due litri, mentre nel 1940 si impose alla Mille Miglia con l'equipaggio composto da Fritz Huschke von Hanstein e Walter Baumer. I trionfi e la concezione originale di questo modello ne fanno una leggenda unica nella storia dell'automobilismo sportivo.

Anno	1939
------	------

#### Dati tecnici

Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	136 CV a 6.000 giri/min
Cambio	Quattro rapporti
Freni	Freni Alfin, con piastre posteriori ventilate
Peso	780 kg
Velocità massima	220 km/h (137 mhp)

# BMW 328 Berlin-Rome Touring Roadster



Nella speranza di farle competere nella gara Berlino-Roma prevista per il 1941, la Federazione Sportiva Tedesca fece modificare tre Roadster BMW esistenti dalla Carrozzeria Touring di Milano, che vi montò scocche più sofisticate dal punto di vista aerodinamico. Il risultato finale fu un'auto da corsa con un coefficiente di penetrazione dell'aria eccezionale per quell'epoca. Tuttavia gli avvenimenti della seconda guerra mondiale interruppero bruscamente ogni gara automobilistica con partecipazione di vetture tedesche.

Anno	1937 per il telaio, 1941 per la scocca
------	--

## Dati tecnici

Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	136 CV a 6.000 giri/min
Cambio	Quattro rapporti
Freni	Freni Alfin, con piastre posteriori ventilate
Peso	780 kg
Velocità massima	200 km/h (125 mhp)



Con il modello BMW 327 di sportiva decapottabile, la Casa di Monaco entrò alla fine del 1937 nel settore delle auto di lusso. Questa automobile elegante, a cui nel 1938 fu affiancato uno stupendo coupé, era basata sulla trasmissione e sul telaio della berlina BMW 326, con il motore reso più potente di 5 CV. Le scocche per la BMW 327 Cabrio furono realizzate dalla famosa Casa Autenrieth di Darmstadt.

Anno	1937
Prezzo orig.	7500 DM
Totale unità	1124 (1937-1941)

#### Dati tecnici

Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	55 CV
Cambio	Quattro rapporti, cambio centrale, sincronizzazione per tutte le marce
Freni	idraulici, a tamburo
Dimensioni	lung. 4500 mm, largh. 1600 mm, alt. 1430 mm
Peso	1100 kg
Velocità massima	125 km/h



Su suggerimento degli importatori BMW per gli USA, a partire dal 1954 BMW si impegnò intensivamente con la costruzione di varianti sportive del modello 502, pensate soprattutto per la clientela d'oltremare. Come designer della nuova macchina venne scelto Albrecht Graf Goertz, allievo del più importante designer dell'epoca, Raymond Loewy. Dopo che il consiglio di amministrazione BMW ebbe visto alcuni schizzi di auto sportive nell'ufficio newyorchese di Graf Goertz, si decise di costruire il modello 507, una roadster di alta caratura. Come base tecnica venne utilizzato lo chassis accorciato di 35,5 cm della super limousine 502 da 3,2 litri, il cui motore venne alleggerito da una compressione di 150 invece che di 140 CV. La bellissima macchina venne presentata per la prima volta, in occasione dell'IAA 1955 di Francoforte. La maggior parte di queste esclusive auto sportive sono sopravvissute fino a oggi.

Anno	1957
Prezzo orig.	26500 DM
Totale unità	251 (1956-1959)
Dati tecnici	
Motore	a cilindri V8
Cilindrata	3168 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	82 x 75 mm
Potenza	110 kW (150 CV) a 5000 giri/min
Cambio	Quattro rapporti, cambio centrale, sincronizzazione per tutte le marce
Sospensioni	Ant: a ruote indipendenti con bracci triangolari Post: assi Banjo su leve a molla, barra Panhard
Freni	idraulici, Duplex (VA); Simplex (HA) con servofreno
Dimensioni d'ingombro	Lung. 4380 mm, larg. 1650 mm, alt. 1260 mm
Peso	1220 kg

Per ulteriori informazioni alla Stampa:

Patrizia Venturini  
Telefono: 02.51610.164 Fax 02.51610.416  
E-mail: Patrizia.Venturini@bmw.it

Media website: [www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com)