

**L'antesignana del moderno automobilismo sportivo**

Agilità, capacità di accelerazione, affidabilità e leggerezza. I costruttori della BMW 328 si concentrarono sull'essenziale e inaugurarono così una nuova era nell'automobilismo sportivo. In un'epoca dominata da auto da corsa a compressore con una minuziosa messa a punto, la potente BMW 328 Roadster, di soli 830 chilogrammi e con soli 80 CV, nella versione di serie, fece sensazione. Innanzitutto perché inflisse un distacco incolmabile alle sue concorrenti, grandi, potenti e pesanti, precorrendo così il moderno automobilismo, in cui il successo si ottiene soltanto con il connubio di potenza e massima efficienza. Circa 70 anni fa, il 14 giugno 1936, la BMW 328 con il leggendario Ernst Henne al volante vinse la sua prima corsa, sul circuito del Nürburgring, in Germania. Sarebbero seguite più di 200 vittorie, fino agli anni '50, una 'success story' senza precedenti per una vettura di questa categoria. Nella storia dell'automobilismo, praticamente nessun altro modello ha contraddistinto una Casa costruttrice come fece la BMW 328 con il suo motore 2 litri sei cilindri in linea.

BMW Mobile Tradition ha coltivato questa leggenda fino a oggi con particolare devozione: non soltanto nelle sue officine e nei padiglioni espositivi, ma anche con apparizioni regolari nelle corse per auto storiche, in cui la BMW 328, in versione Roadster e Coupé, continua a raccogliere sguardi di ammirazione dagli appassionati di automobili. Dal 2002, la BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé ha conquistato un posto d'onore nella collezione. È con questo veicolo che, nel 1940, Fritz Huschke von Hanstein e Walter Bäumer vinsero la Mille Miglia.

La BMW nell'automobilismo sportivo: un successo fin dagli inizi

Fin dagli inizi, gli sport motoristici hanno determinato il corso della storia BMW. Dopo i grandi successi riportati sulle due ruote, i costruttori partirono avvantaggiati nell'assicurarsi l'attenzione durante le corse automobilistiche. La primissima partecipazione alla "Internationalen Alpenfahrt" del 1929 si concluse con una netta vittoria di squadra per Max Buchner, Albert Kandt e Wilhelm Wagner sulla loro BMW 3/15 PS, alimentata da un motore a quattro cilindri. Le numerose vittorie successive portarono rapidamente il marchio alla fama, per cui, quattro anni dopo, il passaggio alla categoria sei cilindri fu seguito con entusiasmo. Il nuovo motore a sei cilindri in linea confermò di essere predestinato all'automobilismo sportivo, con le sue prestazioni e l'entusiasmante capacità, la sua leggerezza e affidabilità. Accompagnata da altre vittorie in gara, la potenza di questa macchina aumentò fino al 1934, arrivando a 55 CV con una cilindrata ampliata da 1,5 a 1,9 litri. La BMW 319/1 Roadster equipaggiata con questo motore vinse, tra le altre corse, la "Internationalen Alpenfahrt" del 1936.

Ma durante il triangolare di Monaco fu relegata al secondo posto, da una BMW 328, la nuova sportiva del marchio, che spodestò il modello anteriore e diede inizio a una serie di vittorie senza precedenti. Già nel giugno del 1936, Ernst Henne vinse nettamente la corsa dell'Eifel al Nürburgring con questa due posti completamente nuova. Seguirono poi altre 130 vittorie, fino al 1940.

Il motore sei cilindri in linea

Con una velocità massima di 150 km/h, la BMW 328 diventò già nel 1936 la seconda auto più veloce della Germania, dopo il modello Mercedes a compressore. Ma non finisce qui. La potenza del motore fu presto incrementata a più di 100 CV. Con l'avvento dello speciale carburante da corsa, il motore sei cilindri in linea riuscì addirittura a produrre 136 CV. Nel lontano 1938, la BMW 328 fece la sua prima, scintillante apparizione nella Mille Miglia. La roadster a due posti si aggiudicò la prima posizione nella categoria due litri. Il momento culminante arrivò nel 1940: durante la prima e unica Mille Miglia disputata su un circuito ad alta velocità, il barone Fritz Huschke von Hanstein e il suo copilota Walter Bäumer si assicurano la vittoria assoluta con oltre un quarto d'ora di vantaggio. La loro auto raggiunse la velocità massima di 220 km/h. Con una media di 166,7 km/h, il vincitore della Mille Miglia stabilì un record che è rimasto imbattuto.

Huschke von Hanstein e Bäumer riportarono la loro spettacolare vittoria su una BMW 328 molto speciale. Sia la due posti aperta che la versione chiusa, inizialmente fabbricate a Monaco, impressionarono per il vantaggioso peso capace di grandi prestazioni. Ma era necessaria una coupé ancor più leggera per la corsa di Le Mans nel 1939 e di Brescia nel 1940. L'ordine fu affidato alla carrozzeria milanese Touring che era, tra tutte le varie aziende, il "sarto della casa" della principale concorrente dell'epoca, l'Alfa Romeo: regalarono alla piccola BMW una carrozzeria in alluminio che si rivelò tanto aerodinamica quanto leggera. Era nata una vettura vincente. Con i suoi telai a griglia e la scocca "superleggera", la coupé su strada pesava appena 780 chilogrammi.

La BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé. La vittoria e la successiva odissea

La vittoria nella Mille Miglia sarebbe rimasta per molto tempo l'ultima apparizione pubblica della Touring Coupé. Le tracce del veicolo si persero nella confusione della guerra degli anni successivi. Nel 1945 la vettura ricomparve. Claus von Rücker, ex ingegnere della Casa bavarese, scoprì una Coupé gravemente danneggiata in seguito a un incidente. Riuscì ad acquistare l'auto dalle forze di occupazione USA e a ricostruirla. Alla fine del 1947, von Rücker emigrò in Canada, dove vendette la BMW 328 al fotografo e corridore automobilistico Robert Grier. Grier partecipò a diverse gare con la Coupé e dopo la sua morte, a metà degli anni '50, la BMW rimase nascosta in un garage per quasi 30 anni nella cittadina di Wallingford, in Connecticut. Solo a metà degli anni '80 l'attenzione del collezionista californiano Jim Proffit fu richiamata su questa rarità. Dopo un intenso intervento di restauro, Proffit partecipò con la BMW a varie corse per auto storiche. Già allora, era determinato a riportare in Germania l'unica auto di quell'epoca, ma perché questo avvenisse, si dovette aspettare il 2002: dopo lunghe trattative, Proffit e BMW Group Mobile Tradition si accordarono per il trasferimento della Coupé a Monaco. La BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé è ora un pezzo da esposizione della collezione Mobile Tradition.

Tra il 1936 e l'estate del 1940, apparvero 464 modelli di BMW 328. Molti sono ancora utilizzati nelle corse storiche. Anche BMW Mobile Tradition porta regolarmente i veicoli della sua collezione sulla linea di partenza – spesso con illustri piloti al volante. Per esempio, il re di Svezia Carlo XVI Gustavo ha preso il via con Leopold Prinz von Bayern in una BMW 328 Touring Roadster durante la nuova edizione della Mille Miglia, divenuta una gara di regolarità. Nel 2004, un successo di particolare significato è venuto ad aggiungersi alle oltre 200 corse vinte fino agli anni 50 con la BMW 328. Con il veicolo vittorioso nel 1940, Giuliano Cané è riuscito con il suo copilota e moglie Lucia Galliani nell'impresa di vincere la Mille Miglia anche con il nuovo regolamento. Da allora, la BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé è la prima vettura che è riuscita a tagliare vittoriosa il traguardo nelle corse classiche e nella nuova edizione della Mille Miglia.

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