



Comunicato stampa N. 071/09

San Donato Milanese, 13 maggio 2009

Dal museo alla strada: BMW Classic alla Mille Miglia 2009

Al via da Brescia il 14 maggio nove team ufficiali al volante di una BMW 507, diverse BMW 328 prodotte in serie, di una BMW 328 Mille Miglia Roadster e della BMW 328 Roadster Berlin-Rom. Per BMW Group Italia corrono con il numero 74 Andrea Castronovo e Kristian Ghedina

BMW e Mille Miglia sono unite da una lunga storia comune. I successi della BMW 328, così come il debutto della BMW 507 verso la fine degli anni Cinquanta, sono collegati indissolubilmente alla famosa corsa sulla distanza di 1000 miglia. Nel 2009 BMW Classic continua a fare storia. Un'icona delle gare sportive BMW, che altrimenti si potrebbe ammirare solo all'interno del Museo BMW, è stata riapprontata per tornare a correre proprio per la Mille Miglia: la BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé, vincitrice della Mille Miglia del 1940.

"In questo modo vogliamo esprimere la nostra stima per la Mille Miglia", ha affermato Karl Baumer, responsabile di BMW Classic. "Allo stesso tempo vogliamo dimostrare che il Museo BMW non è una strada a senso unico e che è possibile riportare sulle strade i nostri veicoli per occasioni speciali". I visitatori del Museo non possono rinunciare a questa coupé da corsa. Per il periodo di assenza dal Museo, l'originale della vettura verrà sostituito da una replica perfetta nei minimi dettagli.

Oltre alla Touring Coupé, sfilano sulle strade tra Roma e Brescia diverse BMW 328 prodotte in serie, oltre che la BMW 328 Mille Miglia Roadster e la BMW 328 Roadster Berlin-Rom. La BMW più recente che giungerà da Monaco di Baviera in Italia è una BMW 507 del 1957. In totale le automobili da corsa che prenderanno parte alla Mille Miglia di quest'anno saranno nove. Inoltre alla partenza a Brescia sono attesi altri sette team con il marchio bianco e blu.

I team BMW Classic partecipanti:

- N. 71 BMW 328 (Prinz Leopold von Bayern / Peter Lovett)
- N. 72 BMW 328 (Ulrich Knieps / Dr. Hans Hamer)
- N. 73 BMW 328 (Maximilian Schöberl / Jürgen von Kuczkowski)
- N. 74 BMW 328 Mille Miglia Coupé (Andrea Castronovo / Kristian Ghedina)
- N. 75 BMW 328 Berlin - Rom Touring Roadster (Ian Robertson / Charles Lord March)
- N. 76 BMW 328 (Dr. Friedrich Eichiner / Dieter Pfundt)
- N. 77 BMW 328 Mille Miglia Roadster (Heinrich Lingner / Karl Baumer)
- N. 78 BMW 328 (Michael Schröder / Daniel Kiess)
- N. 365 BMW 507 (Reiner Löslein / Marcel Botterweck)

Società
BMW Italia S.p.A.

Società del
BMW Group

Sede
Via della Unione
Europea, 1
I-20097 San Donato
Milanese (MI)

Telefono
02-51610111

Telefax
02-51610222

Internet
www.bmw.it
www.mini.it

Capitale sociale
5.000.000 di Euro i.v.

R.E.A.
MI 1403223

N. Reg. Impr.
MI 187982/1998

Codice fiscale
01934110154

Partita IVA
IT 12532500159

BMW 328

La Roadster 328, sviluppata nel biennio 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 vettura sportiva, anche esteticamente, 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 auto allestite, 403 erano carrozzate come roadster, mentre le altre versioni sono state preparate per la gara o con una scocca speciale in base alle richieste della clientela.

Periodo di fabbricazione	1936 - 1940
Numero di esemplari	464
Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1.971 cc
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	80 CV a 4.500 giri/min
Cambio	Manuale a 4 marce
Freni anteriori	Idraulici a tamburo
Freni posteriori	Idraulici a tamburo
Dimensioni	3900 x 1550 x 1400 mm

BMW 507

Con la Roadster 507, presentata per la prima volta nel 1955 al Salone IAA di Francoforte, BMW ha dato vita a una delle auto sportive più belle di tutti i tempi. Sulla base della tecnologia della 502 Limousine da 3,2 litri, ma con una potenza portata a 150 CV, la 507 è stata creata dal designer Albrecht Graf Goertz, allievo del più importante designer dell'epoca Raymond Loewy. Quest'auto sportiva, che può raggiungere i 200 km/h a seconda della rapportatura, ha contribuito in maniera formidabile all'immagine della BMW.

Anno di fabbricazione	1957 (1956 - 1959)
Numero di esemplari	251
Motore	8 cilindri a V
Cilindrata	3.168 cc
Potenza	150 CV a 5.000 giri/min
Cambio	Manuale a 4 marce
Freni posteriori	Idraulici Duplex con servofreno
Freni anteriori	Idraulici Simplex con servofreno
Dimensioni	4380 x 1650 x 1260 mm
Peso	1220 kg
Velocità massima	205 km/h
Peso a vuoto	780 kg
Velocità massima	155 km/h

BMW 328 Mille Miglia Roadster

A partire dalla stagione 1936, la BMW 328 ha dominato nella classe delle auto sportive da due litri. Il tutto è iniziato con piloti professionisti e privati con eccellenti prospettive di successo in occasione di numerose manifestazioni in tutto il mondo. Tuttavia, per l'impiego nella "Mille Miglia" dell'aprile del 1938, la leggendaria corsa di durata lungo un percorso di 1.600 km su strade secondarie italiane tra Brescia e Roma, la Divisione Corse di Monaco di Baviera, sotto la direzione tecnica di Rudolf Schleicher, apportò per la prima volta delle modifiche sostanziali. Le tre auto destinate alla corsa, rimaste praticamente invariate nell'aspetto, evidenziavano dei telai migliori con assi posteriori rafforzati e tamburi dei freni in metallo leggero, una modifica del cambio, serbatoi posteriori maggiorati e due ruote di scorta. Furono potenziati i motori da sei cilindri con tre carburatori tramite un lavoro esteso e minuzioso, che ha incrementato la cavalleria da 59 kW (80 CV) a 74 kW (100 CV). Una schiacciante vittoria nella rispettiva classe e dei buoni piazzamenti complessivi fornirono lo stimolo per procedere a ulteriori lavori di sviluppo, anche in considerazione della serrata concorrenza.

Dal momento che nel 1939 non ebbe luogo alcuna edizione della Mille Miglia, al suo posto ci si concentrò sulla gara di Le Mans, della durata di 24 ore, e la carrozzeria Touring di Milano venne incaricata della realizzazione di un prototipo di coupé aerodinamico. L'esperimento ebbe successo, e il risultato fu una vittoria nell'ambito della rispettiva classe e un quinto posto nella classifica generale. Per la stagione 1940 furono quindi create immediatamente diverse nuove automobili per la partecipazione alle corse. La potenza del motore, nuovamente incrementata, era ora pari a 95 kW (130 CV), con una cilindrata di 1971 cm³, un valore straordinario per l'epoca.

E altrettanto gradualmente si sono evolute le carrozzerie, che per quest'occasione furono progettate a Monaco di Baviera. Nell'ambito della struttura "superleggera" creata da Touring sono state montate scocche in alluminio leggero su un sottile telaio. L'ispirazione delle tre automobili sportive scoperte fu quella del prototipo della coupé, che, parallelamente alla coupé Touring, era stato creato l'anno precedente. Da ultimo le tre Roadster e le due versioni coupé si presentarono al via a Brescia il 28 aprile 1940.

Anno di fabbricazione	1940
Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1.971 cm ³
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	95 kW (130 CV) a 5.500 giri/min
Cambio	Quattro rapporti + R
Freni	Idrulici a tamburo
Dimensioni	3.900 x 1.490 x 1.080 mm
Peso	700 kg
Velocità massima	200 km/h

BMW 328 Berlin – Rom Touring Roadster

Nel 1940 l'organizzazione dei corpi motorizzati tedeschi NSKK inviò tre BMW 328 Roadster alla carrozzeria Touring con l'incarico di dotare i telai di carrozzerie sportive in alluminio. Il rivestimento esterno aerodinamico era in duralluminio ed era posto su un telaio tubolare in metallo leggero. Si fece il possibile al fine di rendere aerodinamiche ed estremamente leggere le vetture. Il peso complessivo di un'automobile era di 700 kg. Il rivestimento delle ruote posteriori, l'assenza di maniglie per le porte, i cerchioni in alluminio e il sedile per il conducente in lega di magnesio facevano parte di questi sforzi. Il coefficiente di resistenza all'aria era pari solo a 0,25.

Per quanto riguarda il motore a 6 cilindri con cilindrata da 1971 cm³ si trattava di un gruppo modificato per la 328 Roadster con potenza pari a 120 CV rispetto agli 80 CV del motore di serie. Grazie a questo motore e alla struttura ultraleggera e di forma aerodinamica, questa vettura raggiunse una velocità massima di 200 km/h circa. Le tre auto per la NSKK furono realizzate per la corsa Berlino-Roma, che però fu annullata per via della guerra. Successivamente tutte e tre le macchine scomparvero. A quanto pare, una giunse negli Stati Uniti negli anni Cinquanta. Anche della seconda non si ebbe più traccia. La terza è completamente restaurata ed è in possesso di BMW AG.

Anno di fabbricazione	1937 per il telaio, 1941 per la scocca
Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm ³
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	88 kW (120 CV) a 5.500 giri/min
Cambio	Quattro marce + R
Freni	Idraulici a tamburo
Dimensioni	3.900 x 1.490 x 1.080 mm
Peso	700 kg
Velocità massima	200 km/h

BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé

Dal momento che nel 1939 non ebbe luogo alcuna edizione della Mille Miglia, ci si concentrò sulla corsa di Le Mans, della durata di 24 ore, e la carrozzeria Touring di Milano venne incaricata della realizzazione di un prototipo di coupé aerodinamico per una delle macchine sportive. L'esperimento ebbe successo, e il risultato fu una vittoria nell'ambito della rispettiva classe e un quinto posto nella classifica generale.

Per la stagione 1940 la potenza del motore fu nuovamente incrementata e si attestò a 100 kW (136 CV), in presenza di una cilindrata di 1971 cm³, un valore eccezionale per l'epoca. Successivamente le tre Roadster e le due versioni Coupé si presentarono al via a Brescia il 28 aprile 1940.

Il giro del percorso di 103 miglia doveva essere fatto nove volte. Sin dall'inizio si posizionarono in testa Fritz Huschke von Hanstein e il copilota Walter Bäumer sulla BMW 328 Touring Coupé, la vettura vincitrice di Le Mans, seguiti da vicino dalla seconda 328 Coupé e dalle Alfa Romeo da 2,5 litri. Fino al traguardo i due tedeschi sulla Touring Coupé hanno conservato la prima posizione. La seconda classificata, l'Alfa Romeo 6C 2500 SS, peraltro dotata di un motore superiore, giunse al traguardo con un quarto d'ora circa di ritardo. In virtù di una velocità media di 166,724 km/h il duo Von Hanstein/Bäumer stabilì un record leggendario per la Mille-Miglia, che sarebbe rimasto ineguagliato anche dopo la guerra. Tuttavia bisogna rilevare che questa edizione della Mille Miglia rappresentò un'eccezione sotto ogni punto di vista e non può essere paragonata al percorso di edizioni precedenti o successive.

Anno di fabbricazione	1939
Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm ³
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	100 kW (136 CV) a 6.000 giri/min
Cambio	Quattro marce + R
Freni	Idraulici a tamburo Alfin 280 mm
Dimensioni	3.900 x 1.520 x 1320 mm
Peso	780 kg
Velocità massima	220 km/h

BMW e la Mille Miglia. Successi per l'eternità

Il nome è tutto un programma e ha un suono leggendario: Mille Miglia.

La corsa su strada della durata di 1.000 miglia ha rappresentato, sin dall'inizio, la più grande sfida mai concepita per i piloti e le loro auto. Chi riusciva ad affermarsi alla Mille Miglia, aveva dato prova di essere in grado di sostenere la concorrenza non soltanto nell'ambito delle corse, ma in generale nel mondo dell'auto. Tra il 1927 ed il 1957 si sono disputate nell'Italia settentrionale 24 gare. Le corse costituivano un vero spettacolo per parecchie migliaia di appassionati delle competizioni sportive ed un grande palcoscenico per piloti come Tazio Nuvolari, Stirling Moss, Rudolf Caracciola, Juan Manuel Fangio o Fritz Huschke von Hanstein. A questo si aggiunga che la Mille Miglia è stata sempre l'occasione più importante per le case automobilistiche di dimostrare la propria forza. Nel 1977 la Mille Miglia ha festeggiato la sua rinascita. Da allora, mantiene vivo lo spirito delle corse classiche come prova di affidabilità e di regolarità per veicoli storici.

Già nel 1925 quattro giovanotti di Brescia benestanti e appassionati di corse avevano deciso di trasformare la propria città natale in un centro del motorismo. Due anni dopo riuscirono a realizzare i propri progetti. Da quel momento in avanti la partenza e l'arrivo a Brescia

diventarono una vera festa popolare, dove i piloti e le loro auto venivano festeggiate con grandissimo entusiasmo. Anno dopo anno la febbre delle corse si diffuse in tutto il paese, anche per il fatto che, in un primo momento, erano sempre auto di produzione italiana a dominare le gare.

La prima Mille Miglia portava a Roma, passando per Bologna e Firenze, con ritorno a Brescia via Ancona, Ferrara, Treviso e Vicenza. La corsa si svolse anche negli anni successivi su strade sterrate e attraverso piccoli paesi, mettendo a dura prova uomini e materiali e diffondendo l'atmosfera incomparabile di uno spettacolo dove non erano soltanto i piloti a muoversi faticosamente sempre al limite. Ciò che i critici avevano temuto, accadde in occasione della corsa del 1938: in un disastroso incidente presso Bologna persero la vita dieci persone. La tragedia spinse il governo italiano a proibire da subito tutte le gare che si svolgevano su strade pubbliche.

Una vittoria per BMW e un record per l'eternità

Soltanto due anni dopo si era trovato un sostituto per il giro: il 1° Gran Premio Brescia delle Mille Miglia. Si correva ancora su 1.000 miglia, ma ora su strade asfaltate, nel triangolo formato dalle città di Brescia, Cremona e Mantova. Questo percorso andava compiuto nove volte. Gli spettatori si dovettero abituare non soltanto ad un nuovo percorso di gara, ma anche ad un tipo del tutto nuovo di auto vincente. Per anni avevano dominato la Mille Miglia i bolidi Alfa Romeo a otto cilindri, con i loro motori sovralimentati che arrivavano fino ad una potenza di 360 CV. Fu solo nel 1931 che Rudolf Caracciola riuscì, con una potente Mercedes SSKL sovralimentata, ad interrompere la serie di vittorie italiane. Improvvisamente, però, sui circuiti d'Europa apparve un nuovo tipo di auto sportiva: la BMW 328, in confronto alla concorrenza una «macchinina» con un motore da 2,0 litri e una potenza di serie modesta, di 80 CV. Già nel 1938 la piccola spider della classe due litri aveva vinto la Mille Miglia. BMW si era così aperta una breccia nell'attività sportiva, ma il grande trionfo seguì nel 1940, quando nella loro BMW 328 Mille Miglia Coupé carrozzata Touring Fritz Huschke von Hanstein e Walter Bäumer ottennero una vittoria storica. Con una velocità media di 166,7 km/h stabilirono un record, che sarebbe durato per sempre.

Soltanto circa un quarto d'ora dopo la vittoriosa BMW 328 tagliò il traguardo la vettura classificatasi seconda, una Alfa Romeo. Il successo che fece tanto scalpore sarebbe rimasto, nel contempo, per BMW l'unica vittoria piena della classica gara. La Seconda Guerra Mondiale pose momentaneamente fine non solo alla Mille Miglia, ma anche alle attività sportive di BMW. Alla ripresa nel 1947, la Mille Miglia andava ancora per la prima volta da Brescia a Roma e ritorno. Dopo il successo iniziale di Alfa Romeo, negli anni successivi fu la casa automobilistica Ferrari ad assumere il ruolo dominante. Terminata la guerra, BMW non mandò più nessun team in Italia.

E, nonostante alcune corse spettacolari – per esempio, nel 1955 con la vittoria di Stirling Moss e David Jenkinson sulla Mercedes 300 SLR –, la fine della Mille Miglia era soltanto una questione di tempo. Il gruppo dei partecipanti divenne sempre più confuso, talvolta c'erano più di 400 vetture alla partenza, tra cui addirittura vetture diesel o curiosità come le microvetture ISO (precursori della BMW Isetta), che nel 1954 si affannarono con coraggio attraverso i passi appenninici. Soprattutto, però, divenne sempre più rischioso guidare su strade pubbliche auto da corsa che si facevano più potenti da un anno all'altro arrivando sani e salvi al traguardo. Quando nel 1957 si ripeté la sciagura del 1938 (in un grave incidente a Guidizzolo persero la vita 12 persone), questo scrisse definitivamente la parola «fine» per la Mille Miglia.

1977. Il fascino ritorna

I momenti affascinanti della Mille Miglia sono rimasti impressi nella memoria di molti appassionati di auto. Oggi possono rivivere nella Mille Miglia storica. Nel 1977, esattamente 50 anni dopo la prima Mille Miglia, è stata organizzata per la prima volta una rievocazione della leggendaria corsa e tutti gli anni, a maggio, viene riproposta nei luoghi storici sotto forma di prova di affidabilità e di regolarità. La corsa alla conquista del miglior tempo ha lasciato il posto ad una rievocazione emozionante, che si protrae per tre giorni e richiama centinaia di migliaia di spettatori ai bordi delle strade. Sulla linea di partenza si possono presentare tutti i modelli di vetture che tra il 1927 ed il 1957 hanno preso parte, almeno una volta, alla classica Mille Miglia. In questo gruppo rientrano naturalmente anche la BMW 328 e altri veicoli come l'Isetta o la BMW 507, due modelli che ancora negli anni Cinquanta erano impiegati da team da corsa privati. Ogni anno BMW Group Classic presenta sulla linea di partenza della Mille Miglia una serie di veicoli del suo parco macchine. Inoltre anche alcuni team privati partecipano alla leggendaria corsa. Per gli amanti delle auto d'epoca la Mille Miglia ha attualmente un'importanza analoga a quella che le corse originarie avevano nel panorama delle corse sportive di allora. In nessun altro luogo come lungo il percorso Brescia-Roma si celebra la storia delle corse e dell'industria automobilistica in maniera così intensa e imponente. La Mille Miglia storica è un omaggio alle Case costruttrici e ai loro veicoli, che ancora oggi entusiasmano gli esperti del settore e i profani.

La nuova BMW Z4 regina della Mille Miglia

In occasione dell'edizione 2009 della Mille Miglia, BMW Group Italia ha ideato un'iniziativa speciale per il lancio della nuova BMW Z4. Grazie alla collaborazione con gli organizzatori della manifestazione, è stata creata un'operazione di visibilità per la nuova roadster della Casa di Monaco, istituendo un concorso via web che darà la possibilità ai 36 vincitori di partecipare ad una tappa della corsa a bordo di una delle 6 nuove BMW Z4 che faranno parte della carovana. A Brescia, nei giorni della manifestazione, sarà presente uno stand BMW dove sarà possibile ammirare l'ultimo gioiello della Casa tedesca. A Roma, la sera di venerdì 15 maggio presso Castel Sant'Angelo, all'interno dell'hospitality degli sponsor, ci sarà un evento di presentazione ad inviti, dedicato a 400 ospiti.

Per ulteriori informazioni:

Roberto Olivi
Corporate Communications Manager
Tel. 0251610294 Fax 0251610.0294
E-mail: Roberto.Olivi@bmw.it

oppure

Alessandro Toffanin
Product Communication Specialist
E-mail: Alessandro.Toffanin@bmw.it

Media website: www.press.bmwgroup.com (comunicati e foto) e <http://bmw.lulop.com> (filmati)