



Comunicato stampa N. 074/10

San Donato Milanese, 23 aprile 2010

Ritorno al futuro: la BMW 328 Kamm-Coupé

Le carrozzerie da corsa che hanno scritto un capitolo di storia alla Mille Miglia del 1940 affascinano il pubblico ogni volta che vengono esposte. Finora mancava però sempre un membro della flotta da corsa BMW colore argento: la BMW 328 Kamm-Coupé. Il modello deve il proprio nome al pioniere tedesco dell'aerodinamica Wunibald Kamm. Le tracce della vettura si persero nel 1953. In occasione del 70° anniversario della vittoria di BMW alla Mille Miglia, BMW Classic ha fatto ricostruire ex novo la vettura da corsa, dando una seconda vita a un'importante pietra miliare della storia delle corse e della storia dell'aerodinamica automobilistica. "Noi siamo molto orgogliosi di potere presentare nuovamente questa vettura al pubblico", spiega Karl Baumer, responsabile di BMW Group Classic. "È stata una grande sfida tecnica che ha richiesto numerose discussioni e un numero infinito di ore di ricerca: ma quando si vede l'automobile per la prima volta, si riconoscono la passione e la capacità di tutti coloro che hanno contribuito all'opera, sia in passato che oggi".

Immediatamente dopo la vittoria del 1940, in BMW si comprese il carattere straordinario delle vetture Mille Miglia: per questo motivo vennero portate via da Monaco e nascoste in campagna per proteggerle contro la guerra e la distruzione. L'intento riuscì e tutte le cinque vetture sopravvissero praticamente senza danni. Ma furono i tempi postbellici a fare perdere a BMW le automobili da corsa. Alcuni soldati degli Alleati erano in giro per tutta la Germania, in cerca di automobili da corsa molto rare. Così, tre Mille Miglia Roadster finirono in Russia, in Inghilterra e in America. La Touring-Coupé che aveva conquistato la vittoria, inizialmente nelle mani degli americani, venne salvata successivamente da un dirigente della BMW che se la portò con sé quando decise di emigrare in America.

Solo la Kamm-Coupé restò in Germania. Ernst Loof, l'ex capo del reparto corse di BMW, se l'era assicurata e la utilizzava come vettura privata. Loof divenne un costruttore di automobili e produceva le veloci macchine da corsa Veritas per la dinamica Germania del dopoguerra.

Siccome aveva sempre dei problemi finanziari, dopo alcuni anni dovette vendere il suo gioiello. Ma la Kamm-Coupé non ebbe una vita lunga con il proprietario nuovo: all'inizio degli anni Cinquanta venne rottamata dopo un incidente.

A metà degli anni Novanta, quando BMW costituì la "BMW Mobile Tradition" e iniziò a documentare sistematicamente la propria storia, non sussistevano dubbi sul valore di questa vettura unica. I piani per ricostruire la Kamm-Coupé vennero avviati molto presto. Ma la ricostruzione risultava molto difficile perché mancava la documentazione sulla produzione e anche le fotografie storiche non erano molte. Grazie all'aiuto di un collezionista privato di Monaco si riuscì a raccogliere un numero notevole di fotografie che illustravano la vettura in diverse prospettive e a recuperare anche un numero sufficiente d'immagini della costruzione a telaio tubolare.

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 Group

Relazioni Istituzionali e Comunicazione

Era giunto il momento di affrontare il compito più difficile, quello di elaborare un disegno della vettura in base alle informazioni disponibili. Alcuni specialisti d'informatica del reparto di design accettarono la sfida. In una prima fase venne fatto uno scan delle fotografie più dettagliate per utilizzarle come base di lavoro con un programma di geometria tridimensionale. Poi vennero introdotte le uniche costanti accertate, come il diametro dei cerchi delle ruote, la convessità delle ruote, le dimensioni dei proiettori, le maniglie delle porte, le viti a farfalla, gli indicatori di direzione e i blasoni BMW, così che dovevano risultare nella stessa posizione in ogni prospettiva. L'immagine nuova forniva i punti di riferimento per gli archi delle ruote, i cristalli laterali e altri componenti, sempre in riferimento alle costanti. Progressivamente, aumentava il numero di informazioni, fino a ottenere un modello virtuale dei volumi in cui ogni dettaglio combaciava in ogni prospettiva della vettura. Questo modello venne utilizzato come base per un programma di fresatura per la realizzazione con una fresa a cinque assi di un modello in scala originale, ottenuto da un blocco gigante di espanso compresso.

Un restauratore ottenne l'incarico di allungare un chassis originale di 20 cm e di costruire un telaio a traliccio in acciaio in base alle fotografie. Ma poco tempo dopo l'avvio, il progetto venne accantonato. Durante l'elaborazione del progetto per il nuovo Museo BMW era nata l'idea di ricostruire il filigranato telaio a traliccio in electron della Kamm-Coupé come oggetto da esposizione per il settore "Costruzione leggera". Come materiale di sostituzione dell'electron venne scelto l'alluminio che si avvicinava molto al peso dell'originale. Anche se il telaio costruito per l'esposizione non era stato concepito per completare una vettura, l'idea della ricostruzione non venne mai dimenticata. Il piano ripartì grazie a un progetto della Meisterschule per la costruzione di scocche e di automobili di Lipsia-Leisnig-Erlbach, avviato in collaborazione con lo stabilimento BMW di Lipsia.

L'idea iniziale era di coprire il telaio a traliccio in acciaio con delle lamiere di alluminio per ripristinare almeno l'immagine esterna della vettura. Nella Meisterschule si fecero dei calchi del modello in espanso per formare le lamiere della pelle esterna. Il modello finito della scocca è esposto adesso nello stabilimento BMW di Lipsia.

Nel frattempo, BMW Classic aveva deciso di completare il piano di ricostruzione in occasione del 70° anniversario della vittoria alla Mille Miglia. Ma furono necessari degli specialisti con una lunga esperienza per comporre una vettura completa dai pochi pezzi esistenti. Grazie ai risultati positivi del restauro della BMW 328 Touring Coupé e della Mille Miglia Roadster per il nuovo Museo BMW, la scelta cadde sul restauratore René Große di Wusterwitz/Brandenburgo.

Große utilizzò il modello in espanso come base per un calco in fibra di vetro termoplastica che venne dotato di un'ossatura in legno per formare un corpo vettura stabile, separabile al centro. Nei semigusci vennero introdotti i tubi per il telaio a traliccio dal diametro di 25 mm, realizzati in una lega di alluminio temprata a freddo. Questo lavoro è stato eseguito con la massima precisione, perché successivamente non era possibile eseguire delle correzioni sulla pelle esterna. La pesa dimostrò che ci si era avvicinati molto al peso originale di 30 chilogrammi. Per la pelle esterna vennero utilizzati dei componenti di un secondo kit di lamiere in alluminio puro, costruite dalla Meisterschule. Inoltre, dovevano essere costruite ex novo tutte le lamiere degli interni, come i parafanghi interni, la paratia, il doppio pianale della scocca, la plancia e il serbatoio che andavano integrati nella forma.

BMW Group

Relazioni Istituzionali e Comunicazione

L'adattamento al telaio a traliccio richiese tutte le capacità e l'esperienza dei carrozzieri del team di René Große. Un dettaglio costruttivo interessante erano le strisce di alluminio dalla larghezza di 40 mm, saldate sul telaio tubolare lungo i bordi esterni della pelle in lamiera. Intorno ai bordi, la pelle esterna è stata avvolta fino ad alcuni millimetri verso l'interno, per valorizzare anche esteticamente la struttura filigranata dei bordi del cofano motore, dei cristalli laterali, delle porte e dei passaruota. All'epoca, BMW aveva brevettato questo dettaglio, come anche la costruzione della cerniera del cofano e delle cerniere delle porte, così che erano disponibili dei disegni che hanno consentito la riproduzione dettagliata dei componenti originali.

Delle ulteriori sfide sono state le modifiche tecniche che distinguevano la Kamm-Coupé dalle sue sorelle della serie, come il radiatore, il motore e il cambio arretrati, un asse posteriore modificato e numerosi dettagli che hanno richiesto un complesso lavoro di adattamento.

L'opera è stata completata nel marzo del 2010: nell'ambito di una piccola cerimonia, la BMW 328 Kamm-Coupé è stata consegnata a "BMW Classic". E il tempo già stringeva, perché la nuova macchina da corsa doveva essere preparata per la sua prima grande missione: la partecipazione alla Mille Miglia 2010, 70 anni dopo il famoso evento del 1940.

Per ulteriori informazioni:

Patrizia Venturini
Public Relations
Tel. 02.51610.164 Fax 02.51610.416
E-mail: Patrizia.Venturini@bmw.it

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

BMW Group

Il BMW Group, con i marchi BMW, MINI e Rolls-Royce, è uno dei costruttori di automobili e motociclette di maggior successo nel mondo. Essendo un'azienda globale, il BMW Group dispone di 24 stabilimenti di produzione dislocati in 13 paesi e di una rete di vendita diffusa in più di 140 nazioni.

Il BMW Group ha raggiunto nel 2009 un volume di vendita di oltre 1,29 milioni di automobili e 87.000 motociclette. I profitti lordi per il 2009 sono stati di 413 milioni di Euro, il fatturato è stato di 50,68 miliardi di Euro. La forza lavoro del BMW Group al 31 dicembre 2009 era di circa 96.000 associati.

Il successo del BMW Group è fondato su una visione responsabile e di lungo periodo. Per questo motivo, l'azienda ha sempre adottato una filosofia fondata sulla eco-compatibilità e sulla sostenibilità all'interno dell'intera catena di valore, includendo la responsabilità sui prodotti e un chiaro impegno nell'utilizzo responsabile delle risorse. In virtù di questo impegno, negli ultimi cinque anni, il BMW Group è stato riconosciuto come leader di settore nel Dow Jones Sustainability Index.