



Media Information  
23 April 2010

## **Vincere con passione e precisione. 70 anni fa BMW vinse la Mille Miglia.**

<b>1. Ancora oggi una pietra miliare .....</b>	<b>2</b>
<b>2. La prova generale: la Mille Miglia del 1938 .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Aumento dell'efficienza grazie alla linea aerodinamica: le berline da corsa di BMW .....</b>	<b>8</b>
<b>4. BMW allo zenit: la Mille Miglia del 1940. ....</b>	<b>13</b>

Company  
Bayerische  
Motoren Werke  
Aktiengesellschaft

Postal Address  
BMW AG  
80788 München

Telephone  
+49(0)89-382-2 77 97

Internet  
[www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com)



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 2

### **1. Ancora oggi una pietra miliare**

70 anni fa, il reparto corse di BMW conosceva solo un obiettivo: „Vincere il Gran Premio Brescia delle Mille Miglia“. Sei automobili da corsa della Casa di Monaco erano state iscritte alla famosa gara. I preparativi erano proceduti come previsto, anche se alla fine il team BMW quasi non riuscì a terminare i lavori. Ma quando il 28. aprile le automobili da corsa BMW colore argento passarono la linea di arrivo, era stato raggiunto quello che nessuno aveva osato sperare: vittoria finale, vittoria di squadra e i posti 3,5 e 6 della classifica. In questa giornata di aprile, BMW celebrò il più grande successo sportivo su quattro ruote della propria storia. Ancora oggi questa giornata è un simbolo del carattere del marchio: “La vittoria alla Mille Miglia del 1940 è ancora oggi una pietra miliare nella storia del marchio BMW e non è solo un testimonial della straordinaria competenza tecnica ma anche della passione con la quale si lavora in BMW”, sottolinea il dr. Klaus Draeger, membro del Board di BMW e responsabile per lo sviluppo, ricordando l'importanza della Mille Miglia del 1940 per il BMW Group.

La Mille Miglia del 1940 marca la conclusione di uno sviluppo che era iniziato con la costruzione e la presentazione della BMW 328. La BMW 328 non viene considerata solo una delle automobili più belle del periodo anteguerra, ma negli anni Trenta era anche la vettura sportiva di maggiore successo sui circuiti d'Europa. La sua straordinaria tenuta di strada abbinata all'elevata potenza del motore non la trasformò solo in un oggetto del desiderio per numerosi corridori ma offrì anche ai clienti privati la possibilità di godersi un autentico feeling da roadster.

### **Un'automobile per gli amici della Casa**

Alla fine del 1935, un piccolo circolo di persone venne a conoscenza dell'esistenza di una nuova automobile sportiva da 2 litri, denominata Typ 328. La descrizione era piuttosto breve, infatti non venivano indicati né i dati relativi alla



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 3

potenza né alla velocità. Il dépliant voleva destare solo la curiosità “degli amici della Casa”, dato che non seguì un annuncio sulla stampa.

Il 13 giugno 1936 i giornalisti la ammirarono per la prima volta sul Nürburgring. Ernst Henne, il campione del record mondiale in motocicletta l'avrebbe guidata il giorno successivo alla Gara internazionale dell'Eiffel. Sin dal momento della partenza egli lasciò indietro tutti i concorrenti e con una fenomenale velocità media di 101,5 km/h dimostrò subito a tutti il potenziale della vettura. Questa potenza destò in alcuni commentatori grandi speranze in merito al futuro dell'automobile sportiva tedesca. Ma nessuno poteva immaginare che questa gara avrebbe marcato l'alba di un'era nuova.

Quello che era accaduto lo compresero probabilmente solo in pochi. La stessa BMW descrisse il modello nuovo in un comunicato stampa come semplice “automobile sportiva da 2 litri dal disegno leggermente più aerodinamico”. Alcuni giornalisti che non avevano esaminato la vettura da vicino, scrissero “un motore a V da due litri con doppio albero a camme”. Ma forse fu anche la tattica di BMW quella di non abbinare delle speranze troppo alte al modello nuovo, dato che esistevano solo tre prototipi.

### **La serie di vittorie**

Nel mese di agosto seguì la seconda vittoria. L'importatore BMW inglese H.J. Aldington fu il pilota più veloce alla Gara triangolare di Schleißheim. E fu lo stesso Aldington a convincere i responsabili in BMW a partecipare ancora a una gara all'estero. I tre prototipi parteciparono alla Tourist Trophy in Irlanda, verniciati di verde come Frazer-Nash-BMW, e trionfarono in una vittoria 1-2-3. Adesso era stato rotto il ghiaccio e nei mesi successivi fu sempre una delle tre vetture di preserie, guidate da piloti diversi, a conquistare i primi posti.



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 4

I clienti privati dovettero dare prova di molta pazienza perché l'avviamento della produzione fu lento. Le prime vetture vennero consegnate solo alla fine dell'aprile 1937. Dal debutto di Henne passò esattamente un anno fino che i proprietari privati di una BMW 328 ebbero la gioia di posizionarsi sulla linea di partenza. Alla Gara dell'Eiffel del 1937 parteciparono nove BMW 328 che si divisero le vittorie. Negli anni successivi si registrarono solo pochi tentativi di affrontare le veloci BMW. Questi concorrenti coraggiosi erano destinati però a perdere, perché in poco tempo la BMW 328 dominava in tutti i circuiti della Germania.

Le notizie delle vittorie raggiunsero Monaco di Baviera anche dagli angoli più remoti del mondo. Ma non erano solo le vittorie in determinate categorie che venivano raccolte così facilmente dalle BMW: le BMW 328 riuscivano a imporsi anche contro delle concorrenti più potenti. La piccola automobile sportiva da 2 litri registrò anche numerose vittorie finali contro dei concorrenti più potenti.



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 5

## 2. La prova generale: la Mille Miglia del 1938

Per BMW e la sua nuova automobile sportiva il 1937 era stato un anno di successi. Sui circuiti tedeschi, non vi erano più dei concorrenti nella classe dei 2 litri. Alcuni successi riscossi all'estero, soprattutto con Ernst Henne, avevano reso nota la BMW 328 anche negli ambienti sportivi di altri Paesi. Quello che mancava ancora alla BMW era la fama internazionale, un successo all'estero che avrebbe fatto cronaca.

Mentre nell'Europa centrale dominava ancora il freddo invernale, al sud delle Alpi ci impegnava nei preparativi di un evento che veniva considerato già da anni uno degli appuntamenti più famosi del mondo automobilistico: le Mille Miglia, la leggendaria gara che attraversava mezza Italia e che il 3 aprile 1938 sarebbe partita per la 12.ma volta da Brescia per affascinare tutto il Paese. I lavori di preparazione erano in corso già da mesi, in numerosi garage e officine si costruivano e perfezionavano automobili. Nel reparto corse di Monaco venivano preparate due vetture da competizione.

Questo anno, gli organizzatori avevano ridefinito le classi. Le categorie erano "Automobili da corsa internazionali con e senza compressore" e "Automobili da corsa nazionali". Dei 155 piloti iscritti, 119 partivano nella categoria nazionale: questo documentava che la Mille Miglia era soprattutto un evento italiano. La classe più piccola alla quale potevano partecipare i piloti internazionali era quella delle automobili sportive da 2 litri. Nel 1938, gli organizzatori volevano avere più piloti stranieri, soprattutto tedeschi, nella competizione. Ma vi furono solo quattro nomine, tutti su BMW 328. Il National-Sozialistische-Kraftfahrer-Korps (NSKK) iscrisse come piloti il principe Max zu Schaumburg-Lippe e, come testimonianza dell'amicizia italo-tedesca, l'esperto pilota Mille Miglia Conte Giovanni Lurani come copilota. BMW inviò due automobili ufficiali, una con i piloti privati Uli Richter e dr. Franz Werneck, l'altra con il pilota inglese A.F.P. Fane e William James come copilota, meccanico e navigatore.



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 6

Queste tre automobili formarono una squadra diretta da Ernst Loof, il capo del reparto sportivo di BMW. Un altro team privato era costituito da Heinrich Graf von der Mühle-Eckart come pilota e Theodor Holzschuh del reparto di riparazioni delle automobili sportive BMW come meccanico. Gli altri partecipanti iscritti correvano su Fiat, Riley e una veloce Aston Martin.

### **La migliore della classe**

Le condizioni meteorologiche della gara non avrebbero potuto essere migliori. Da giorni la temperatura era mite, l'aria primaverile, solo al momento della partenza faceva un poco freddo. Nella notte dal 2 al 3 di aprile nel centro di Brescia non si pensava nemmeno alla calma e al silenzio. Migliaia di curiosi si erano raccolti nella piazza di partenza e lungo le strade di uscita della città per partecipare a questo grande spettacolo. Alle due del mattino partirono le prime vetture della classe nazionale più piccola. Le partenze avvenivano a intervalli di 30 secondi o di un minuto, a seconda della classe. In conseguenza all'alto numero di partecipanti, i piloti delle automobili più grandi dovettero attendere con molta pazienza. In compenso, avrebbero avuto il vantaggio di partire con la luce del giorno. Ma, ovviamente, dovevano superare anche gli altri partecipanti.

Quando fu il turno della classe da 2 litri, era ancora notte buia. Alle ore 4.30 in punto partì il principe di Schaumburg, seguito da Uli Richter, tre concorrenti, Fane e von der Mühle-Eckart. I piloti BMW svilupparono una velocità enorme sin dall'inizio, fidandosi della resistenza dei motori da corsa preparati in modo impeccabile. Una volta arrivati a Roma avevano perso già due concorrenti, e anche il terzo si ritirò poco tempo dopo. Ma questo non significò che le BMW andavano più lente. Al contrario, dato che adesso erano stati eliminati i concorrenti della classe di appartenenza, iniziava l'attacco alle classi superiori. I piloti tedeschi guidarono con una precisione da orologio, perché erano divisi uno dall'altro solo di pochi minuti.



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 7

Nel tardo pomeriggio i piloti più veloci erano già di ritorno a Brescia. Come previsto, meno di 12 ore dopo la partenza le grandi Alfa Romeo, Delahaye e Talbot con motore a compressore erano giunte all'arrivo. Ma la grande sorpresa doveva seguire. Fane sulla BMW 328 era già ottavo nella classifica totale e il vincitore nella classe da 2 litri e aveva sorpassato già gran parte delle grandi automobili a compressore. Per completare l'opera, le altre BMW conquistarono il decimo, l'undicesimo e il dodicesimo posto nella classifica finale, assicurandosi così il secondo, terzo e quarto posto. In più, vinsero i premi di squadra di regolarità e di migliore squadra straniera.

Giustamente, BMW era orgogliosa della più grande vittoria della propria storia aziendale. La BMW 328 aveva dimostrato che era in grado di viaggiare ad alta velocità anche su distanze lunghe. L'elevata potenza dell'automobile, in combinazione con la tenuta di strada perfetta, aveva dimostrato che era possibile battere anche dei concorrenti molto più potenti. Per BMW questa vittoria significò la fama internazionale nei circuiti d'Europa.



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 8

### **3. Aumento dell'efficienza grazie alla linea aerodinamica: le berline da corsa di BMW**

Un'automobile da corsa deve essere aperta: questo lo esigeva il regolamento di tutte le gare della Germania degli anni Trenta. La BMW 328 era una roadster classica. Venne costruita anche chiusa, ma solo in pochi esemplari e due di questi divennero famosi per un breve periodo di tempo.

Dal proprio debutto alla Gara dell'Eiffel nel 1936, la BMW 328 aveva conquistato in brevissimo tempo i circuiti di tutta Europa. Ma per gli ingegneri di Monaco questo non era un motivo per riposarsi sui loro allori. Infatti, si lavorava intensamente per aumentare la potenza originale di 80 CV. Nei motori della concorrenza si era arrivati già a 110 CV, ma non ci si attendeva un ulteriore aumento. Un alleggerimento della pesante automobile di serie non era possibile. Una maggiore velocità era realizzabile solo attraverso una riduzione della resistenza aerodinamica. La forma arrotondata della 328 con i parafranghi accentuati era un'opera d'arte dal punto di vista costruttivo e stilistico, ma non era ideale a livello aerodinamico. Gli ingegneri BMW dovevano affrontare il compito di disegnare una scocca completamente nuova che teneva conto dei risultati degli ultimi studi di aerodinamica.

#### **Chiusa invece di aperta**

In una serie di prove si aveva constatato che degli interventi d'ottimizzazione aerodinamica offrivano dei risultati nettamente migliori in una berlina chiusa rispetto a una vettura sportiva aperta, nonostante la maggiore superficie frontale. Gli stabilimenti Adler di Francoforte che avevano messo su strada le prime "berline da corsa", avevano dimostrato in modo convincente a Le Mans nel 1937 e nel 1938 che costruendo una scocca aerodinamica era possibile compensare l'inferiorità del motore.



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 9

Anche in BMW si aveva affrontato questo argomento. Il prof. Wuniblad Kamm, il responsabile dell'Istituto di ricerca automobilistica e di motori per autovetture dell'Università tecnica di Stoccarda (FKFS), aveva eseguito le prime prove con le BMW nella galleria del vento.

Gli ingegneri BMW vennero messi sotto pressione quando le autorità sportive tedesche ed italiane decisero di organizzare nell'ottobre del 1938 una gara ad alta velocità sulle nuove autostrade tra le due metropoli fasciste, come testimonianza dell'Asse Berlino-Roma. Per BMW, come anche per altre case automobilistiche, ciò significava di sviluppare in brevissimo tempo un'automobile sportiva ad alte prestazioni che non solo avrebbe fatto una bella figura ma che aveva anche delle chance reali di conquistare la vittoria finale.

## **Veloce ma instabile**

Rudolf Flemming che aveva rivestito un ruolo centrale nella costruzione della 328 ricevette il seguente compito: l'automobile doveva essere chiusa, così da potere sfruttare tutti i vantaggi della forma aerodinamica. Questo significava però che la vettura non avrebbe potuto partecipare mai a una gara sportiva in Germania, perché le vetture chiuse non erano ammesse. Applicando con coerenza il principio dei materiali leggeri, Flemming disegnò sullo chassis della 328 un filigranato telaio a traliccio, coperto da una pelle di alluminio. La vettura definita internamente Progetto AM 1007 non convinceva. La scocca prodotta ad Eisenach non soddisfaceva a livello artigianale, inoltre il comportamento di guida lasciava molto da desiderare. Durante le prove, la vettura raggiungeva delle velocità altissime, ma era ancora così instabile da occupare l'intera larghezza dell'autostrada. Fu dunque necessario ancora molto lavoro di sviluppo per trasformarla in una valida automobile da corsa. Inoltre, l'impegno di BMW di mettere in piedi una vettura veloce non era passato inosservato.



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 10

Già nella primavera del 1938 l'NSKK aveva costituito una squadra propria che si considerava la squadra nazionale tedesca di gare automobilistiche e che doveva rappresentare la Germania con tre BMW 328 nelle competizioni all'estero. BMW si era impegnata di mantenere le autovetture NSKK all'ultimo stato della tecnica; la berlina da corsa veniva interpretata da questo gruppo come un potenziale concorrente da prendere sul serio. In nessun caso un pilota ufficiale BMW poteva mettere in dubbio la vittoria della squadra NSKK. Il principe Max zu Schaumburg-Lippe, il pilota di punta della squadra, esigeva anche lui una berlina da corsa. BMW rispose di non disporre delle capacità necessarie.

### **La Touring Coupé**

Schaumburg-Lippe non ebbe nessun'altra scelta che rivolgersi ai propri amici. La Mille Miglia aveva dimostrato che anche delle vetture con delle motorizzazioni più deboli potevano raggiungere delle alte velocità di punta, a condizione che il padiglione fosse leggero e di forma aerodinamica. Un anno dopo vennero sfruttati gli ottimi rapporti con l'Italia per richiedere alla Carrozzeria Touring di Milano la costruzione di una scocca aerodinamica. La Carrozzeria Touring stava già eseguendo un progetto simile per l'Alfa Romeo e si poteva attingere alle esperienze raccolte un anno prima con la stessa carrozzeria. La carrozzeria aerodinamica, nella costruzione brevettata "Superleggera" era facilmente adattabile allo chassis della 328: i carrozzieri italiani riuscirono a costruire la scocca in solo quattro settimane.

La Touring non aveva la possibilità di collaudare la vettura nella galleria del vento, ma la forma giusta era stata elaborata in modo intuitivo e attraverso un approccio empirico. La Coupé dal peso di solo 780 kg, verniciata nel colore bianco delle macchine da corsa tedesche, non convinse solo a livello di design: i giri di prova avevano dimostrato che era in grado di superare la soglia dei 200 km/h e che a anche a questa velocità la guida in rettilineo era ancora buona. Nella Gara di Le



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 11

Mans del 17/18 giugno 1939 si celebrò il debutto della Touring Coupé. I piloti erano il principe Schaumburg e l'ingegnere Hans Wecher. Dopo 24 ore e 3.188 chilometri si assicurano la vittoria nella Classe da 2 litri con una sensazionale velocità media di 132,8 km/h. Nella classifica totale raggiunsero un eccellente quinto posto, superando dei concorrenti dalle motorizzazioni molto più potenti.

## **La Kamm-Coupé**

Il successo della „figliastro“ venne accolto da BMW con poco entusiasmo. Ma nel reparto di sviluppo non si era stati inattivi. Dopo una serie di prove nella galleria del vento si aveva constatato che nel progetto AM 1007 l'architettura aerodinamica non era adatta allo chassis. Nel nuovo reparto di “Disegno artistico”, diretto da Wilhelm Meyerhuber, si iniziò a sviluppare una nuova scocca dalla forma aerodinamica. Questo era il progetto AM 1008.

Per migliorare il comportamento in rettilineo, lo chassis venne allungato di 20 cm. Un telaio a traliccio di costruzione completamente nuova, realizzato in electron, pesava solo 30 chilogrammi. Adesso, anche BMW era in grado di creare una carrozzeria superleggera con una pelle esterna in alluminio. La cosiddetta Kamm-Coupé era di dimensioni nettamente più grandi della rispettiva variante della Touring, ma grazie alla costruzione leggera coerente pesava 20 chilogrammi in meno. In conseguenza alle capacità limitate del reparto di costruzione di prototipi, la realizzazione della vettura richiese diversi mesi. Ma a differenza della variante italiana, gli ingegneri BMW poterono sottoporre la loro berlina da corsa a numerosi giri di prova. Alla fine dell'estate 1939, l'automobile venne collaudata a fondo sull'autostrada Monaco-Salisburgo e migliorata in numerosi dettagli.



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 12

L'impegno fornì i risultati desiderati: la Kamm-Coupé aveva una stabilità direzionale molto migliore ed era meno sensibile ai venti laterali. Il valore  $c_x$  era di 0,25 (misurato su un modello), dunque nettamente inferiore a quello della Touring-Coupé di 0,35. Marcando una velocità di punta di 230 km/h, l'automobile definì anche dei parametri di riferimento nuovi. In conseguenza allo scoppio della Guerra, il suo futuro era completamente incerto.

## **Le Roadster**

Anche nelle vetture aperte vi erano delle novità nel campo dell'aerodinamica. Sotto la direzione di Wilhelm Mayerhuber erano nate delle bozze di una Roadster dalla linea aerodinamica la cui scocca ondulata trasmetteva già da ferma la sensazione di dinamismo e velocità. Anche in questo caso erano stati costruiti dei modelli che erano stati sottoposti a prove nella galleria del vento di Stoccarda. Nell'autunno del 1939 lo chassis del modello che aveva vinto la Mille Miglia nell'anno precedente venne combinato con un telaio a traliccio coperto di una leggera pelle in alluminio. Poco tempo dopo, i suoi bordi marcati conferirono alla vettura il soprannome "Bügefaltenroadster / Roadster con pieghe da stiro".

Il corridore di Monaco di Baviera Uli Richter ottenne il compito di collaudare la vettura finita a temperature gelide sulle autostrade nei dintorni di Monaco per definirne la taratura ottimale. Ma alla Roadster aerodinamica vennero apportate solo delle modifiche minime. Sugli chassis nuovi erano stati montati già due telai a traliccio quando improvvisamente a Monaco il tempo stringeva. Il reparto di costruzione di scocche non aveva molto personale, all'epoca la produzione automobilistica era concentrata ad Eisenach, e si temeva di non potere terminare le due vetture entro la primavera. Allora si riallacciarono gli ottimi rapporti con Milano e le due vetture da corsa semifinite vennero trasportate alla Touring. Per gli esperti carrozzieri italiani completare le due automobili in tempi brevi non fu un problema. Nel team vi era anche Willy Huber, il geniale talento universale e



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 13

famoso artista della lamiera del reparto corse che colse l'occasione per apprendere dai colleghi italiani la lavorazione delle lastre di lamiera.

#### **4. BMW allo zenit: la Mille Miglia del 1940**

Primavera 1940: in Italia si era impegnati a far rivivere la leggendaria „Mille Miglia“. L'ultima edizione era stata quella del 1938, sul percorso tradizionale. In conseguenza a numerosi incidenti, la manifestazione era stata vietata. Adesso, due anni dopo, si voleva organizzare un'edizione nuova della gara automobilistica, non lungo l'itinerario originale, ma su un triangolo da 167 chilometri tra Brescia, Cremona e Mantova, che andava percorso nove volte, così da rallegrare il pubblico, perché in passato le automobili potevano essere ammirate solo una volta.

Ma il tracciato nuovo non era così spettacolare come quello vecchio. Il percorso attraversava un paesaggio di pianura su strade moderne, ricche di rettilinei che lasciavano prevedere un'elevata velocità media. Riprendendo una vecchia tradizione, la gara si chiamava adesso „I. Gran Premio Brescia delle Mille Miglia“. Nel marzo del 1940 la partecipazione tedesca venne preparata con la massima accuratezza. Il capo del reparto corse di BMW, Ernst Loof, si recò in Italia con un gruppo di piloti, due Coupé e una Roadster per esaminare il tracciato, elaborare una strategia di gara e organizzare i vari depositi di olio e benzina. In base al consumo medio di carburante di 20 litri per 100 chilometri, l'itinerario venne diviso in tre sezioni da 500 chilometri, così da identificare la località ideale del deposito a Castiglione, a circa 25 chilometri da Brescia. Qui vennero organizzate le riserve di benzina e di olio e Loof era in grado di dare ai suoi piloti le istruzioni necessarie.

**Argento, rosso, blu**



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 14

Durante le tre ultime giornate prima della gara, i partecipanti si riunirono con le loro vetture in Piazza della Vittoria, nel cuore di Brescia, per procedere all'omologazione. Le cinque vetture tedesche vennero presentate con una vernice colore argento. Il campo di partenza veniva dominato tradizionalmente dalle "rosse": infatti, si erano presentate 70 squadre di piloti italiani su vetture FIAT, Lancia e Alfa Romeo. Inoltre, si erano iscritte due vetture francesi della Delange, ma con piloti italiani.

I piloti delle tre aerodinamiche Roadster erano i membri della squadra NSKK che negli ultimi anni avevano rappresentato gli interessi tedeschi nelle corse all'estero con grande successo. L'automobile no. 71, la prima Roadster aerodinamica, veniva guidata da Hans Wencher e Rudolf Scholz, le due altre da Adolph Brudes e Ralph Roese. L'incarico per le tre squadre era di non dare il massimo, ma di guidare veloci senza sollecitare in modo estremo i materiali. Anche se era auspicabile raggiungere dei posti in cima alla classifica, la priorità era restare in gara e assicurarsi il premio di squadra.

Le due Coupé invece erano state iscritte dall'ONS. La Touring-Coupé veniva pilotata da Fritz Huschke von Hanstein e da Walter Bäumer. La Kamm-Coupé ufficiale era stata affidata al Conte Giovanni Lurani Cernuschi e a Franco Cortes, due eccellenti piloti italiani. Queste due Coupé dovevano conquistare la vittoria assoluta, anche se tutti si attendevano tradizionalmente una vittoria delle Alfa Romeo. Il team italiano aveva delle buone chance di vincere, ma nei giri di prova la Kamm-Coupé aveva dimostrato di avere le migliori caratteristiche di guida e di raggiungere delle velocità di punta superiori alla Touring-Coupé.

### **Puntare tutto su una carta**

Il 28 aprile i partecipanti partirono alle ore 4:00 del mattino, ad intervalli di un minuto. Alle ore 6:40 Hanstein/Bäumer partirono con la prima BMW, seguiti dai



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 15

collegi di squadra e dai piloti italiani della classe più potente. Il giovane Hanstein puntò sin dal primo minuto tutto su una carta. Hanstein percorse già il primo giro a una velocità che nessuno dei presenti avrebbe ritenuto possibile. Dopo un giro, il vantaggio rispetto al suo concorrente più agguerrito su una Delage era già di un minuto e mezzo, al terzo posto seguivano Lurani/Cortese nella seconda BMW Coupé, inseguiti dalla favorita, l'Alfa Romeo. Le tre Roadster si erano posizionate al settimo, ottavo e nono posto. Nel secondo giro il vertice era composto dalle due BMW Coupé, dietro le quali gli italiani lottavano contro le Roadster aperte dalla linea aerodinamica. Ma la Kamm-Coupé non riuscì a tenere a lungo questa velocità estrema. Prima si manifestarono dei problemi con il carburatore, poi con l'approvvigionamento d'olio e nel settimo giro dovette abbandonare la gara.

La Touring-Coupé continuò invece a correre a tutta velocità. Con una velocità media superiore ai 166,7 km/h v. Hanstein aveva percorso il giro più veloce mai misurato in una gara di automobili sportive. Tra Hanstein e il suo copilota Bäumer era nata una piccola discordia, perché l'ambizioso barone voleva vincere ad ogni costo la gara e non rispettò il cambio di pilota concordato. Fu necessario molto lavoro di convinzione per accontentare Bäumer del ruolo di copilota e non mettere in pericolo la vittoria. Nel frattempo, la Coupé aveva guadagnato un vantaggio irrecuperabile rispetto i propri inseguitori. Solo pochi chilometri prima dell'arrivo si fece un cambio di pilota e Walter Bäumer si godette il trionfo di guidare la Touring-Coupé sulla linea di arrivo.

## **Festeggiamenti solo a Monaco**

Come previsto, il pubblico italiano non gli fece una grande festa, anzi nelle tribune affollate regnava la perplessità. Ma dove erano le "rosse"? Passò un quarto d'ora fino all'arrivo della seconda vettura, l'Alfa Romeo di Farina/Mambelli, seguita da Brudes/Roese al terzo posto, Biondetti/Stefani al quarto, Briem/Richter e Wencher/Scholz al quinto e sesto posto. La BMW poteva festeggiare sia la vittoria di squadra che la vittoria assoluta.



Media Information

Date 23 April 2010

Subject Vincere con passione e precisione.

Page 16

Al ritorno a Monaco, il team venne accolto da manifestazioni di entusiasmo. L'Odeonsplatz e la Residenza furono uno scenario affascinante per la presentazione delle automobili vincenti ai cittadini di Monaco.

For questions please contact:  
Manfred Grunert  
Technology Communications  
Spokesperson Heritage  
Telefon: +49(0)89-382-2 77 97  
Fax: +49(0)89-382-2 85 67

Media Website: [www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com)  
E-mail: [presse@bmw.de](mailto:presse@bmw.de)