



Comunicato stampa

San Donato Milanese, 12 maggio 2011

I 75 anni della BMW 328

Pochissimi veicoli posseggono ancora a 75 anni dal loro primo debutto un così grande fascino come la BMW 328. Costruita tra il 1936 e 1940, la BMW 328 è una pietra miliare nella storia dell'automobile ed è considerata la vettura sportiva di maggior successo degli anni Trenta. Agilità, accelerazione, affidabilità e leggerezza: per il suo sviluppo i progettisti si concentrarono sull'essenziale, inaugurando così una nuova era, poiché in un momento in cui potenti bolidi a compressore dominavano le competizioni, la BMW 328 Roadster con un peso totale di appena 780 chilogrammi e, nella versione di serie, una potenza di soli 80 CV era un'auto sensazionale. Già al suo debutto al Nürburgring il 14 giugno 1936, la nuova roadster surclassò le vigorose concorrenti dotate di compressore.

Il successo della BMW 328 risultava dalla combinazione dei suoi parametri strutturali: una costruzione coerentemente leggera, un'ideale distribuzione del peso, linea aerodinamica, motorizzazione ottimale e una perfetta tenuta di strada grazie al telaio scrupolosamente equilibrato. In tal modo, il roadster gettò le basi per una nuova concezione di veicolo, in cui la potenza garantiva il successo solo attraverso un'ottimale armonizzazione di tutti i parametri e la massima efficienza. Grazie a queste qualità, già a quell'epoca la BMW 328 incarnava ciò che il marchio BMW rappresenta tutt'oggi: dinamicità, estetica e un alto grado di innovazione.

Dopo essere scesa in pista per la prima volta a metà del 1936, la produzione in serie della BMW 328 iniziò nella primavera del 1937. Tuttavia, questa vettura sportiva ad alte prestazioni non era riservata solo ai piloti ufficiali poiché, oltre alle corse, ben si adattava anche all'uso quotidiano. Pertanto, anche clienti privati potevano godersi l'autentica esperienza di guida del roadster con motore ad alte prestazioni e perfetta tenuta di strada. Con la sua velocità massima di 155 km/h era annoverata tra le auto più veloci. Oggi, con solo 464 esemplari prodotti, la BMW 328 è una delle auto da collezione più ricercate dagli appassionati sul mercato dei collezionisti. Il suo fascino? L'intramontabile affascinante design di una due posti aperta, una tecnologia tuttora convincente e l'aura di innumerevoli vittorie sportive che la circonda. Infine, la BMW 328 non è solo una delle più belle auto sportive del periodo anteguerra, ma negli anni 30 fu l'auto sportiva di maggior successo sui circuiti europei.

Il debutto della BMW 328

La storia della BMW 328 iniziò con una partenza spettacolare. Non fece il suo debutto ad un salone dell'auto, ma in una gara automobilistica, dove il pubblico la poté ammirare per la prima volta. Come occasione per il debutto si scelse la gara dell'Eifel al Nürburgring, il 14 giugno 1936. Fino ad allora, si era mantenuto l'assoluto riserbo. Solo pochi insider alla fine del 1935 erano venuti a conoscenza, attraverso un piccolo opuscolo, dell'esistenza di una nuova auto sportiva 2 litri che avrebbe portato la targhetta 328. La descrizione, tuttavia, era molto succinta, in quanto non si rivelava alcun dato né sulla potenza né sulla velocità. Tantomeno vi fu un annuncio della sua presentazione da parte della stampa. Il roadster, la cui apparizione avrebbe rivoluzionato il mondo delle auto sportive in meno di due anni, fece il suo debutto quasi causalmente, senza rullo di tamburi, senza presentazione formale. Ma le sue caratteristiche si rivelarono convincenti.

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

La tensione della vigilia

Sabato 13 giugno 1936, la vigilia del gran debutto della BMW 328. Al Nürburgring, i preparativi volgevano al termine, ma l'atmosfera era tesa. Le previsioni meteo per il giorno seguente erano pessime. Ma Ernst Jakob Henne, l'uomo con il caratteristico naso aquilino, rispose tranquillamente: "Siamo già abituati al Ring. Una domenica senza pioggia non è un vera domenica ad Eifel".

Lui doveva guidare la nuova auto, ma già negli anni precedenti i suoi numerosi record mondiali con le moto BMW lo avevano portato sulle prime pagine dei giornali. In prova, la sua auto aveva funzionato come un orologio e per il giorno successivo non si aspettava nulla di diverso.

Gli ingegneri responsabili Rudolf Schleicher e Fritz Fiedler cercavano di celare il proprio nervosismo, ma ci riuscivano a stento. La tensione era comunque del tutto giustificata: per l'indomani, domenica, era in programma il debutto della nuova due posti sportiva sulla linea di partenza di una delle corse più importanti dell'anno.

Una Prima di successo

Domenica 14 giugno 1936: il giorno del debutto. Nella categoria auto sportive erano iscritti 34 veicoli, sette dei quali correvano nella categoria riservata alle 2 litri, tra cui comparivano cinque BMW. Quattro di esse erano del tipo 319/1, ma tra queste si distingueva tuttavia il roadster bianco come la neve di Ernst Jakob Henne: la sua carrozzeria aveva forme molto più fluide, una sezione anteriore curva con due sottili prese d'aria, simili a quelle della BMW 326 esposta nella primavera al salone dell'automobile di Berlino, fari integrati nei parafanghi, parabrezza basso e inclinato e la parte posteriore arrotondata. Ciò che non si poteva vedere, ma certamente si capiva dai tempi sul giro, era che sotto il cofano, fissato con due cinghie di cuoio, sembrava girare un nuovo motore, dal suono di un sei cilindri, con forse 80 o addirittura 90 cavalli di potenza.

Come annunciato, il bel tempo della giornata di prove si trasformò in pioggia e nebbia la domenica. 250.000 spettatori entusiasti si recarono ugualmente al circuito per assistere alla gara più emozionante della stagione: la nuova BMW 328 batté con grande distacco le concorrenti in parte più potenti e infranse inoltre il precedente record sul giro per una vettura sportiva al Nürburgring. "Chi voleva vedere del vero automobilismo, non avrebbe dovuto perdersi la gara dell'Eifel al Nürburgring", scriveva la stampa quotidiana. Uno dei successi più impressionanti della giornata è stata la vittoria del motociclista dei record mondiali Ernst Jakob Henne nella categoria delle auto senza compressore fino a due litri – che ha persino realizzato i tempi più veloci di tutte le auto sportive! "Henne ha fatto scintille con la sua nuova 2 litri", esclamava sbalordito anche il mondo automobilistico. E ancora: "Che magnifica accelerazione! (...) La vettura sportiva è più veloce di tutte le concorrenti a compressore! Henne taglia il traguardo con una vittoria schiacciante".

I giri da sogno di Hennes e con lui il debutto della BMW 328 passarono alla storia del Nürburgring. E non solo: la vittoria con l'auto da lui pilotata, la cui denominazione interna "Baumuster 328" non apparve in alcuno dei report di gara scritti con tanto entusiasmo, rappresentava al contempo l'inizio di un mito che si dice abbia reso fino ad oggi le lettere BMW sinonimo di impegno sportivo.

Il successo continua

Proprio al suo debutto al Nürburgring, la BMW 328 vinse la sua prima gara. Ne seguirono più di 200 fino agli anni 50, un successo incomparabile per veicoli di quella categoria fino ad allora. Quasi nessun altro modello ha caratterizzato la storia dello sport automobilistico di BMW in modo così durevole quanto la BMW 328, con il suo motore due litri sei cilindri

in linea. Dopo il successo al Nürburgring, BMW decise di conquistare i circuiti di gara con tre prototipi della BMW 328. Il riscontro universalmente positivo dopo la prima vittoria della nuova auto sportiva BMW al Nürburgring ha suscitato grandi aspettative. Ai problemi iniziali con carico costante sul circuito ad alta velocità di Montlhéry al Gran Premio di Francia, seguirono presto altri "tempi migliori" e vittorie. Già nel mese di agosto, alla gara triangolare di Schleißheim, l'importatore BMW inglese H. J. Aldington fu il più veloce a bordo di una BMW 328. E fu lo stesso Aldington a insistere con i responsabili di BMW per un altro incarico all'estero: al Tourist Trophy in Irlanda, i tre prototipi si presentarono verniciati di verde sotto l'egida Frazer-Nash BMW, conquistando i primi tre posti.

Furono sempre le tre vetture di pre-serie a celebrare i primi successi di gara e ad aggiudicarsi i primi posti con diversi piloti nei mesi successivi al debutto. I clienti privati dovettero pazientare ancora a lungo prima di poter acquistare la BMW 328, poiché la produzione si avviava molto lentamente. Solo alla fine di aprile del 1937 ebbero luogo le prime consegne. Ci volle esattamente un anno dal debutto di Hennes affinché i proprietari privati di una BMW 328 avessero la possibilità di testarla anche in gara. Quando finalmente i primi clienti ricevettero la tanto attesa BMW 328, si poteva già prevedere l'andamento della stagione agonistica. Così, ad esempio, alla gara dell'Eifel del 1937 c'erano già nove BMW 328 sulla griglia di partenza e a contendersi la vittoria. Negli anni seguenti vi furono solo pochi deboli tentativi di schierarsi contro le veloci BMW con altri veicoli.

A Monaco giungevano notizie di vittorie dagli angoli più remoti d'Europa. Ma non erano solo le vittorie di categoria che l'auto otteneva così facilmente; teneva testa anche a concorrenti molto più forti. E così la piccola auto sportiva di 2 litri ottenne molte vittorie assolute contro avversarie un tempo superiori. Le competizioni con auto sportive subirono così una nuova definizione, in quanto con la BMW 328 si faceva ora strada un potente sfidante nella categoria delle 2 litri.

Lo sviluppo della BMW 328

Quando, nei primi anni Trenta, si crearono le basi per la costruzione della BMW 328, i suoi padri Rudolf Schleicher e Fritz Fiedler non sospettavano ancora l'importanza che questa due posti sportiva avrebbe assunto: questo roadster con un potente motore due litri sei cilindri è ancora considerato a distanza di decenni la vettura sportiva più bella, ma anche di maggior successo della sua epoca. I progettisti Schleicher e Fiedler erano le persone ideali per questo progetto. Oltre a una profonda conoscenza di vari settori dell'ingegneria automobilistica, entrambi possedevano un'esperienza pluriennale, immaginazione e, soprattutto, ambizione. Si completavano a vicenda in modo ottimale: mentre Schleicher era un grande esperto di motori, Fiedler aveva una particolare competenza nella progettazione dei veicoli.

Con la BMW 328 crearono un'auto sportiva sofisticata, le cui qualità gettavano le basi per ulteriori sviluppi nei decenni successivi. Le prime gare di successo furono sostenute con veicoli di prova sviluppati con mezzi modesti. Mentre oggi la creazione di un nuovo modello di automobile è un processo che dura molti anni e implica costi milionari, in cui centinaia di ingegneri e progettisti lavorano nei centri di sviluppo e negli studi di design con l'obbligo della massima segretezza, la BMW 328 fu sviluppata in tempi brevissimi, con un minimo dispendio da un punto di vista materiale e di sforzo umano. Quando Rudolf Schleicher e Fritz Fiedler crearono la BMW 328, alla BMW non si facevano ricerche di mercato e non esistevano né un reparto di progettazione né una galleria del vento, per non parlare dei dispositivi elettronici, molto comuni oggi. I progettisti lavoravano al tavolo da disegno o nel centro di prova e lasciavano che le loro idee prendessero forma dalle loro mani. Il fatto che un veicolo di tale successo potesse

nascere in simili condizioni, dimostra in modo impressionante la grande abilità dei progettisti: la BMW 328 è un capolavoro di ingegneria. Ciò che rende la BMW 328 molto speciale è l'armonia dell'intero progetto. Per i suoi tempi, questa auto sportiva non era né oltremodo innovativa, né particolarmente performante - ma nel complesso i singoli componenti quali la trasmissione, la carrozzeria e il telaio si combinavano in un tutt'uno armonico, che risulta fino ad oggi convincente per la sua coerenza.

La trasmissione – di bene in meglio

La BMW 328 è stata creata sulla base della BMW 319/1. Tuttavia, non è solo la parte esterna a distinguersi notevolmente da quest'ultima. Nel confronto diretto, anche la somma delle caratteristiche tecniche della nuova vettura sportiva fanno sembrare la 319/1 piuttosto "datata". Poiché mancavano le risorse per un design completamente nuovo, si adottò – modificandolo – il motore da 50 CV della BMW 326. Il due litri monoblocco in ghisa fu dotato di una nuova testata in lega di alluminio con le valvole disposte a formare una V comandate dall'albero a camme laterale. Con questa efficace modifica il motore raggiunse 80 CV a 4.500 giri/min.

L'esperienza del circuito applicata alla serie

Già dopo le prime esperienze sui circuiti con i tre prototipi della BMW 328, i progettisti Fiedler e Schleicher si resero conto che sia per la produzione in serie che per l'uso nelle competizioni era necessario un ulteriore lavoro di sviluppo. In primo luogo, cercarono di eliminare i punti deboli che nella gara ad alta velocità di Montlhéry si erano presentati in modo persistente. Allo stesso tempo, allestirono un reparto corse per l'uso agonistico professionale della BMW 328. Il reparto garantiva inoltre che le conoscenze acquisite sui circuiti venissero applicate allo sviluppo di serie e nella produzione anche al di là della BMW 328.

Ad esempio, sulla base delle conoscenze acquisite nelle gare, la BMW 328 di serie venne dotata di una trasmissione e assi posteriori più solidi. Inoltre, si montò nei motori da corsa utilizzati per la Mille Miglia del 1940 un albero motore rinforzato con nove contrappesi, tra cui un peso medio di rinforzo, che eliminava il pericolo di cedimenti. Con questi alberi e diverse altre misure, in particolare nel campo del controllo delle valvole, fu possibile portare i motori da competizione a regimi di rotazione fino a 6000 giri al minuto. In tal modo, le prestazioni rilevate sul banco prova erano di 136 CV. Anche le seguenti scoperte andarono a beneficio della serie: le esperienze con gli alberi a gomito da corsa, ad esempio, trovarono applicazione nello sviluppo dei motori della prima BMW del dopoguerra, la 501, il cui albero motore venne anch'esso dotato di nove contrappesi.

La carrozzeria – leggerezza come principio di progettazione

Non solo il motore modificato risultava essere convincente; la BMW 328 aveva una tenuta di strada unica per l'epoca. Le eccezionali caratteristiche della BMW 328, l'elevata velocità media che permetteva di raggiungere e la sua eccellente maneggevolezza risultavano da un concetto di design che era stato introdotto con il modello 303: la costruzione leggera. Dall'inizio degli anni Trenta, BMW puntava su questo aspetto come quasi nessun altro costruttore. Da un lato, il concetto di design innovativo si basava sull'uso di materiali con il più basso peso specifico, per quanto possibile, in base alla progettazione. Dall'altro, i progettisti utilizzarono le ultime scoperte nell'ambito della costruzione del telaio e della carrozzeria che si differenziavano dai modelli tradizionali.

Un contributo significativo al peso del veicolo di soli 780 kg fu dato dal telaio tubolare brevettato da BMW, uno sviluppo dell'ingegnere Fritz Fiedler. Questo telaio era composto da due lunghi tubi a sezione circolare che partivano dalle ruote posteriori e confluivano verso la parte anteriore a forma di A per la larghezza del motore ed erano

collegati da profili rettangolari. Il telaio, leggero e rigido, comprendeva la sospensione anteriore con bracci oscillanti inferiori trasversali e una molla trasversale superiore, l'assale posteriore rigido disponeva di molle a balestra longitudinali semiellittiche.

Nella parte posteriore, nei punti dei momenti flettenti più bassi, le sezioni trasversali dei tubi furono ammodernate. Questo portò a un peso significativamente inferiore. Inoltre, la particolare forma dei tubi comporta una migliore rigidità torsionale e, quindi, un comportamento di guida più sincero e diretto. In tal modo, lo chassis con struttura tubolare presentava enormi vantaggi rispetto al tradizionale telaio pesante profilato a U.

Tuttavia, molti automobilisti allora ritenevano che un veicolo pesante fosse più sicuro e più facile da controllare rispetto a un veicolo leggero. Si asseriva ripetutamente che solo con un peso elevato un veicolo "aderiva perfettamente alla carreggiata", cioè aveva una buona tenuta di strada. Gli esperti BMW sottolineavano, tuttavia, che la tenuta di strada stava in relazione diretta con la forza centrifuga, la quale dipende dalla massa: maggiore è la massa, maggiore è la forza centrifuga. Inoltre, maggiori forze di massa influenzano tutti gli altri componenti elastici e rotanti dell'auto. Un peso maggiore richiede una potenza molto più elevata per spingere la massa della vettura. In più, un peso elevato sollecita maggiormente le parti meccaniche. Un peso inferiore offre pertanto diversi vantaggi. Di conseguenza, BMW adottò il principio della costruzione leggera e attraverso la BMW 328 ha trasmesso coerentemente alla produzione di serie dei propri veicoli i principi – tutt'oggi validi – di questo approccio alla progettazione.

Inizio della produzione di serie

Utilizzata nel 1936 solo come auto da corsa, un anno più tardi la BMW 328 iniziò a essere prodotta in serie. Tuttavia, questa sportiva non doveva solo essere soltanto un'auto da corsa, ma un'auto performante per i viaggi e le corse, come affermava il messaggio pubblicitario. In ogni caso, per la BMW 328 non venne certo promossa una campagna stampa e di pubbliche relazioni nel modo in cui la si farebbe oggi per una vettura sportiva da strada e da viaggio. Già nei primi mesi del 1938 la Bayerische Motoren aveva consegnato la duecentesima BMW 328. Complessivamente, però, entro l'anno 1940 furono prodotti solo 464 esemplari dell'ambita vettura. I costi di avviamento per la produzione della BMW 328 ammontavano a un totale di 445.000 Marchi. In proporzione, si trattava di una somma modesta. Infatti, i costi per lo sviluppo della BMW 320, per esempio, ammontarono a 1,4 milioni e per la BMW 326 berlina addirittura a 2,3 milioni di Marchi.

Equipaggiamento

Per entrare in una BMW 328 bisognava raggiungere l'interno con la mano, poiché le porte non avevano maniglie esterne – pertanto si dovevano aprire da dentro. Se poi ci si sedeva al posto di guida, si potevano apprezzare gli strumenti facilmente leggibili: a sinistra il contagiri e, alla sua destra, un tachimetro dello stesso diametro che segnalava fino a 180 km/h. Inoltre, tre strumenti più piccoli fornivano informazioni sul livello del carburante, sulla pressione dell'olio e sulla temperatura dell'acqua. I consueti pulsanti e interruttori per l'avviamento, i fanali, la valvola dell'aria e le spie completavano il cruscotto. L'equipaggiamento di serie comprendeva anche un vano portaoggetti con coperchio, tasche nelle portiere e un kit completo di attrezzi di bordo. In mezzo al volante nero a tre razze si trovava il pulsante per i due clacson Bosch montati dietro la griglia sdoppiata del radiatore. In caso di batteria scarica, il convogliatore del radiatore presentava sotto la griglia a doppio rene un foro per la manovella di avviamento, a quel tempo una cosa ovvia. La ruota di scorta si trovava nella parte posteriore.

Solo i primi tre prototipi non avevano porte e nemmeno un sostegno o un vano per la ruota di scorta nella parte posteriore. Essi constavano di un parabrezza basso e in un solo pezzo. Nella successiva versione di serie, tuttavia, il parabrezza era invece composto da due metà piegate a forma di V, rovesciabili individualmente e ciascuna dotata di un tergicristallo. Inoltre, la BMW 328 di serie disponeva di ruote brevettate a disco monodado Kronprinz e pneumatici di dimensioni 5.25x16. Dietro, un sistema frenante idraulico con tamburi da 280 mm di diametro assicurava valori di decelerazione conformi ai tempi. Come caratteristica particolarmente sportiva, due cinghie di cuoio attraversavano il cofano in tutta la sua larghezza. Queste cinghie in cuoio marrone chiaro e fissate con una chiusura a cerniera rappresentano un importante elemento stilistico della BMW 328, proprio come la classica griglia del radiatore a doppio rene.

Il reparto “Progettazione Artistica”

Oltre all'aspetto tecnico, anche l'esterno della BMW 328 sa convincere. A tutt'oggi, essa è ancora considerata una delle più belle auto sportive degli anni Trenta. Questo non è un caso, poiché oltre agli aspetti tecnici di sviluppo del veicolo, fin dagli anni trenta presso BMW si dà particolare importanza alla componente estetica. Nel 1934, l'intero sviluppo del veicolo era stato insediato a Eisenach, sotto la guida di Fritz Fiedler. Inizialmente, il reparto contava solo venti dipendenti, ma poi si ingrandì rapidamente. Per rinforzare il team, il 1° ottobre 1936 Wilhelm Kaiser giunse ad Eisenach in veste di esperto di carrozzeria. Le sue responsabilità includevano la creazione di disegni per la carrozzeria della 328. Sulla base del prototipo realizzato a mano, egli progettò una forma di carrozzeria che si avvaleva degli elementi stilistici morbidi e fluidi della nuova 326 e che poteva, inoltre, essere assemblata in modo relativamente semplice con parti pre-stampate. In tal modo, nella BMW 328 forma e funzione si fondono armonicamente.

La BMW 328 fu come una carica esplosiva. Con il trasferimento dello sviluppo dei veicoli a Monaco di Baviera nel 1937, Kaiser assunse la direzione del dipartimento per lo sviluppo, la carrozzeria e la progettazione di Monaco-Milbertshofen. Divenne ben presto evidente che tale reparto non aveva sufficienti risorse per i compiti futuri, pertanto il 1° settembre 1938 fu fondato il nuovo dipartimento di “Progettazione Artistica”, sotto la guida diretta di Fritz Fiedler. Così, a Monaco nacque un moderno studio di design, in cui si operava con modelli di plastilina, secondo l'esempio americano. Qui prendevano forma le idee dei progettisti, i disegni tecnici venivano, come tutt'oggi, resi visibili a grandezza naturale e perfezionati fino a realizzare un'opera d'arte che suscitava emozioni. Nei successivi due anni e mezzo, il “Desing team” fu anche responsabile per la progettazione di tutti i modelli di carrozzeria pianificati e in sviluppo, come i modelli 330, 335, 332, il Roadster Mille Miglia e la Kamm Racing Saloon.

Più forte, più veloce, più leggera – i vari tipi di carrozzeria da corsa della BMW 328

Dal suo primo debutto alla gara dell'Eifel nel 1936, la BMW 328 conquistò in brevissimo tempo i circuiti di tutt'Europa. Per gli ingegneri di Monaco di Baviera, tuttavia, questo non era certo un motivo per rilassarsi. Si lavorò a pieno ritmo per aumentare la potenza del motore, in origine da 80 CV. Con i motori da competizione si raggiunsero infine circa 110 CV. Tuttavia, non ci si aspettava più un ulteriore aumento significativo. Anche il peso del veicolo standard, comunque leggero, poteva difficilmente essere ridotto ulteriormente. In quel momento, una velocità superiore sembrava possibile solo riducendo la resistenza dell'aria. La forma arrotondata della BMW 328 con i parafanghi accentuati era certamente un capolavoro dal punto di vista costruttivo e creativo, ma non ancora l'ideale in termini di aerodinamicità. Gli ingegneri BMW, quindi, decisero di progettare una carrozzeria completamente nuova, in base alle conoscenze attuali derivanti dalla ricerca sull'aerodinamica dell'epoca.

BMW 328 Touring Coupé

Già nel 1938, alle gare di Le Mans e alla Mille Miglia, la concorrenza aveva dimostrato che veicoli con motori meno potenti e strutture più leggere e aerodinamiche potevano raggiungere velocità molto elevate. Dato che le auto aperte sono meno aerodinamiche di quelle con carrozzeria chiusa, alla fine del 1938 anche alla BMW si decise di costruire una berlina da corsa, sulla base della BMW 328 Roadster. I primi esperimenti non portarono i risultati desiderati e, al tempo stesso, la pressione si faceva sempre maggiore poiché, nello stesso anno, le autorità sportive italiane e tedesche avevano concordato di disputare una gara sulle autostrade tra Berlino e Roma. Inoltre, BMW era considerato un partecipante maturo. In effetti, la gara venne più volte rimandata, ma anche in seguito, alla Mille Miglia e a Le Mans, BMW avrebbe dovuto rappresentare i colori tedeschi con dignità. Perciò, il reparto corse si rivolse ai carrozzieri italiani della "Carrozzeria Touring" di Milano, chiedendo loro di realizzare un'auto aerodinamica per l'inizio della stagione del 1939. I milanesi accettarono immediatamente, avendo già attuato un progetto simile per l'Alfa Romeo. Nel 1939 la versione Coupé della BMW 328 si presentò per la prima volta alla linea di partenza di Le Mans con il principe Max di Schaumburg-Lippe, l'ex leader della squadra NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahrer-Korps), al volante. La Coupé Superleggera, che pesava soltanto 780 kg, riportò una vittoria schiacciante nella categoria due litri, con una media di oltre 130 km/h. Nonostante le auto concorrenti avessero motori molto più potenti, questo significava addirittura il quinto posto nella classifica generale e alimentò le speranze per la Mille Miglia del 1940. Le automobili BMW erano sulla buona strada per emulare il successo delle motociclette nelle competizioni a due ruote. Subito dopo, nel 1940, apparvero diverse nuove BMW 328 da corsa: tre roadster e, per la prima volta, anche una berlina, la cosiddetta Kamm-Coupé.

BMW 328 Kamm Coupé

Il successo della Touring Coupé spronò i progettisti di Monaco di Baviera a produrre una versione chiusa della BMW 328. Nel reparto di "Progettazione Artistica" di recente creazione diretto da Wilhelm Meyerhuber si progettò una nuova carrozzeria aerodinamica. La struttura tubolare a gabbia di nuova concezione era fatta in magnesio e pesava solo 30 kg. Un rivestimento esterno in alluminio costituisce un involucro aerodinamico. Inoltre, vennero implementate coerentemente le regolazioni testate nella galleria del vento dal Professore Wunibald Kamm. Il coefficiente di resistenza aerodinamica di circa 0,25 (misurato su un modello) era significativamente inferiore a quello della Touring Coupé (circa 0,35).

La "Kamm-Coupé" venne messa alla prova sull'autostrada tra Monaco e Salisburgo per la prima volta. Con una velocità di oltre 230 km/h, era la BMW più veloce mai costruita fino ad allora. Inizialmente, a causa dello scoppio della guerra, non si sapeva se l'auto avrebbe mai avuto la possibilità di mostrare tutte le sue qualità. Alla fine, nel 1940, la Kamm-Coupé fece la sua apparizione alle Mille Miglia.

Nel tumulto del primo periodo del dopoguerra, si persero le tracce della vettura. Successivamente, si venne a sapere che era stata rottamata. Tuttavia, nel 2010 la BMW Classic la fece ricostruire, riportando così in vita un'importante pietra miliare non solo nella storia dell'automobilismo sportivo, ma anche nella storia dell'aerodinamica dei veicoli.

BMW 328 Mille Miglia Roadster

Per la Mille Miglia della primavera del 1940, tuttavia, non dovevano recarsi in Italia soltanto le due vetture chiuse. Sulla linea di partenza di Brescia erano previste anche tre biposto aperte, poiché Meyerhuber era riuscito a trasferire la linea aerodinamica anche sul roadster. Già gli schizzi slanciati e grintosi del roadster aerodinamico davano l'impressione

di dinamismo e velocità. Anche in questo caso, si crearono modelli che vennero sottoposti a test intensivi nella galleria del vento di Stoccarda. Finalmente, nell'autunno del 1939, si applicò al telaio di serie della ex vincitrice di categoria della Mille Miglia dell'anno precedente una struttura tubolare a gabbia, rivestita con un sottile strato di alluminio. A causa dei bordi pronunciati dei parafanghi, l'auto guadagnò presto il soprannome di "Bügelalten-Roadster" (Roadster con la piega). Ancora una volta, si riuscì ad aumentare la potenza del motore 1971 cc, portandola così a 95 kW (130 CV) nei roadster e fino a 100 kW (136 CV) nella berlina da corsa Kamm, valori sensazionali per quell'epoca.

Spettò al pilota Uli Richter di Monaco di Baviera il compito di lanciare alla massima velocità la vettura definitiva sulle autostrade intorno a Monaco con temperature gelide per trovare la messa a punto ottimale. La roadster aerodinamica necessitava di piccoli miglioramenti. Due ulteriori strutture tubolari erano già state montate su nuovi telai e a Monaco erano in ritardo sulla tabella di marcia. Al reparto carrozzeria il personale non era sufficiente e si temeva di non riuscire ad ultimare i due veicoli in tempo per la primavera. Perciò, si fece nuovamente ricorso ai buoni rapporti con Milano e si portarono le due vetture da gara semifinite alla Touring. Per gli abili carrozzieri italiani non fu un problema ultimare le vetture in breve tempo.

La BMW 328 e la Mille Miglia

A quell'epoca, la Mille Miglia era la corsa su strada più lunga del mondo. Iniziava a Brescia e passava per Cremona, Piacenza, Bologna, Firenze e Siena fino a Roma. Il ritorno a Brescia attraversava Perugia, Ancona, Bologna, Ferrara e Venezia. Sin dall'inizio, questa gara su strada di oltre 1000 miglia - 1.600 km non-stop attraverso le campagne e le strade cittadine italiane - fu considerata una delle più grandi sfide per i piloti e per le loro auto. Chi superava la Mille Miglia dava prova di essere competitivo non solo negli sport motoristici, ma soprattutto nel settore dell'ingegneria automobilistica.

La prima volta

Nel 1938, la Mille Miglia, organizzata ai primi di aprile, inaugurò l'inizio delle competizioni dell'Europa continentale. Quell'anno, le grandi Alfa Romeo erano ritenute le favorite. Come previsto, il team dell'Alfa con gli italiani Biondetti / Stefani si aggiudicò la vittoria assoluta con una velocità media di 133,391 km/h. Ma la grande sorpresa doveva ancora arrivare, poiché l'ottavo classificato e vincitore della categoria 2 litri seguì il team dei piloti inglesi Fane / Williams su una BMW 328 che aveva lasciato dietro di sé gran parte delle auto con compressore di maggiore cubatura. Le altre BMW 328 al decimo, undicesimo e dodicesimo posto nella classifica generale coronarono il successo e si aggiudicarono il secondo, terzo e quarto posto di categoria. Inoltre, vinsero il premio di squadra e per i migliori starter stranieri.

Così, la BMW 328 dimostrò di essere in grado di sostenere velocità estremamente elevate, impeccabilmente, anche su lunghe distanze. Le ottime prestazioni della vettura combinate alla perfetta tenuta di strada provarono che era anche possibile sconfiggere concorrenti molto più forti. Per BMW, questo successo segnò una svolta per un'affermazione internazionale sui circuiti d'Europa.

La Mille Miglia del 1940 - il più grande trionfo della BMW 328

A causa della situazione politica, tra il 1939 e il 1940 ebbero luogo poche gare. Una di queste fu la Mille Miglia del 1940. Essa prevedeva ancora un tragitto di 1000 miglia, ma non più sul tradizionale percorso verso Roma e ritorno, ma su un tracciato triangolare lungo 167 km tra Brescia, Cremona e Mantova, che doveva essere ripetuto nove volte. BMW aveva grandi aspettative e si presentò alla linea di partenza con cinque grintose

BMW 328 da corsa, oltre a tre roadster. Per la prima volta la famiglia delle Starter fu completata con due versioni chiuse della BMW 328, la Touring Coupé e la Kamm-Coupé. I motori delle cinque vetture elaborati per la Mille Miglia vantavano dai 130 ai 136 CV e potevano raggiungere velocità massime di 200-220 km/h.

Anche se già nel 1938 la BMW 328 Roadster aveva strappato la vittoria alla Mille Miglia nella categoria due litri, il grande trionfo per la BMW avvenne nel 1940. Quando alle 6:40 del 28 aprile 1940 ebbe inizio la gara delle auto 2 litri, Huschke v. Hanstein al volante della Touring Coupé passò in testa e mantenne la posizione per tutti i 1503 km del percorso. Dopo otto ore, 54 minuti e 46 secondi la bandiera a scacchi da corsa suggellò la vittoria dell'auto contrassegnata con il numero 70. Nella loro corsa condivisa, Von Hanstein e il suo navigatore Bäumer non solo conquistarono la vittoria di categoria con una velocità media di 166,723 km/h, ma ottennero anche la vittoria assoluta, ottenendo inoltre la media sul giro più veloce, a 174,102 km/h. Nessun altro vincitore della Mille Miglia - né prima né dopo - era mai stato così veloce come il "Rennbaron" (Barone volante) con la sua BMW 328 Mille Miglia Coupé carrozzata Touring.

Il pubblico italiano, deluso, dovette aspettare più di un quarto d'ora l'Alfa Romeo di Farina/Mambelli, seconda in classifica. Al terzo posto si classificarono Adolf Brudes e Ralph Roese, a bordo di una delle tre roadster aerodinamiche BMW. Le altre Starter BMW ottennero il quinto e sesto posto. Solo la Kamm-Coupé si ritirò per problemi al motore. Prima, però, aveva viaggiato a lungo dietro alla Touring Coupé di Huschke von Hanstein a pochissima distanza, e le due auto avrebbero eventualmente potuto contendersi la vittoria. Grazie agli eccellenti piazzamenti di BMW, Monaco non si aggiudicò solo la vittoria nella classifica assoluta, ma anche il premio di squadra. Con la vittoria nella Mille Miglia del 1940, BMW coronò i successi riportati sino ad allora nelle competizioni automobilistiche.

La BMW 328 nel dopoguerra

Fino agli anni Cinquanta la BMW 328 riportò molti successi agonistici internazionali. È una delle BMW da corsa di maggior successo nella lunga storia delle competizioni. Anche se le corse automobilistiche nella Germania post-bellica ebbero luogo solo sporadicamente, quando venivano disputate, sulla linea di partenza si trovavano diverse BMW 328. Molti piloti modificavano le caratteristiche aerodinamiche o la tecnologia di propulsione delle proprie auto, alcuni avevano addirittura un team di meccanici alle proprie dipendenze. Pertanto, erano soprattutto piloti privati a ravvivare, anche come progettisti, la scena delle competizioni motoristiche e a portare sulla griglia di partenza veicoli sviluppati con molta fantasia e improvvisazione. Per più di dieci anni dopo la sua apparizione, fino agli anni Cinquanta inoltrati, la BMW 328 e le sue discendenti con diverse carrozzerie dominarono le competizioni nella categoria due litri.

La BMW 328 oggi

Delle 464 vetture costruite, ne esistono ancora approssimativamente 200 in tutto il mondo, di cui circa 120 in Germania. Molte di queste vengono ancora utilizzate in gare storiche. Anche BMW Classic porta regolarmente i veicoli della propria collezione sulla linea di partenza - spesso con piloti di primo piano al volante. Ad esempio, nel 2003, il Re svedese Carl Gustav XVI con il Principe Leopoldo di Baviera parteciparono su una BMW 328 Touring Roadster alla nuova edizione della Mille Miglia disputata come gara di regolarità.

Alle oltre 200 vittorie ottenute con la BMW 328 fino agli anni Cinquanta, si aggiunse nel 2004 un successo molto speciale: la BMW 328 passò alla storia della Mille Miglia per la seconda volta. Con la stessa vettura vincitrice nel 1940, la BMW 328 Touring Coupé,

Giuliano Cané accompagnato dalla co-pilota e moglie Lucia Galliani riuscì nell'impresa di vincere la Mille Miglia, anche con il nuovo regolamento. Pertanto, la BMW 328 Touring Coupé è la prima automobile in assoluto che oltre ad aver vinto la gara classica, è riuscita a strappare la vittoria anche nella storica nuova edizione della Mille Miglia.

Nel 2010, esattamente 70 anni dopo la sua vittoria alla Mille Miglia del 1940, la BMW 328 Touring Coupé riuscì addirittura a ripetere l'exploit. Giuliano Cané e Lucia Galliani tornarono a condurre superbamente la coupé nelle numerose tappe, affrontando le 1000 miglia attraverso l'Italia senza problemi tecnici. Il successo di BMW fu completato da Enzo Ciravolo e Maria Leitner al terzo posto, su una BMW 328 di serie - di nuovo un parallelo con le Mille Miglia di 70 anni fa: anche allora una BMW ottenne il terzo posto.

Quanto efficienti siano ancor oggi le auto del 1940, lo dimostra il viaggio verso questo evento. I veicoli non vengono portati in Italia su bisarche, ma come 70 anni fa, vanno da Monaco di Baviera a Brescia sulle proprie ruote. E ciò che sorprende è che essi raggiungono la meta con un solo pieno. Anche a quei tempi, i motori non erano solo potenti, ma anche efficienti. E nemmeno il tempo può nuocere ai veicoli e ai conducenti nel viaggio o durante la corsa. Che vi siano 27 °C sul mare Adriatico o temperature vicine allo zero con neve e nebbia sul Terminillo, i team affrontano la varietà del clima italiano e si dirigono fiduciosi - oggi come allora - verso il trionfo.

Per ulteriori informazioni:

Roberto Olivi
Corporate Communications Manager
Tel. 0251610294 Fax 0251610.0294
E-mail: Roberto.Olivi@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 2010 volumi di vendita di 1,46 milioni di automobili e oltre 110.000 motociclette nel mondo. I profitti lordi per il 2010 sono stati di 4,8 miliardi di Euro, il fatturato è stato di 60,5 miliardi di Euro. La forza lavoro del BMW Group al 31 dicembre 2010 era di circa 95.500 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 sei anni, il BMW Group è stato riconosciuto come leader di settore nel Dow Jones Sustainability Index.