

BMW

Corporate Communications

Comunicat de presă
18 mai 2015

BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză

București. În acest week-end tocmai s-a încheiat cursa istorică Mille Miglia. Cu 75 de ani în urmă, ediția din 1940 a Mille Miglia a marcat punctul culminant al carierei BMW 328, modelul care a marcat puternic imaginea mărcii vreme de decenii. Acesta a fost nu numai unul dintre cele mai frumoase automobile sport din perioada interbelică, ci și cel mai de succes model sport pe circuitele Europei în anii '30. Combinația între ținută de drum remarcabilă și puterea impresionantă a motorului l-au făcut să fie dorit de mulți piloți și să ofere clienților privați sentimentul pur al condusului unui roadster.

Modelul care a marcat destinul mărcii a fost popular și în scena motorsportului românesc. Petre Cristea a semnat cu BMW 328 victorii internaționale remarcabile și este prezentat la loc de cinste în cadrul muzeului BMW din München. Mulți alți piloți români aveau să participe cu succes în competiții naționale, faimosul Alexandru Papană stabilea recordul București-Brașov în numai o oră și 38 de minute. În același timp, în perioada internațională a marelui premiu al Bucureștiului (1937-1939), de fiecare dată un BMW 328 a triumfat la cel puțin o categorie.

Modelul care a semnat cea mai importantă victorie de până atunci a BMW, cursa Mille Miglia în 1940, are o poveste cu adevărat spectaculoasă. Pierdut și regăsit de mai multe ori, inclusiv în Statele Unite, acum este prezentat la loc de cinste muzeul BMW din München, alături de performanțele lui Petre Cristea.

1. Începuturile 328. Un automobil pentru prietenii companiei

Spre sfârșitul anului 1935 o mică broșură care dezvăluia existența unui nou automobil sport - cunoscut drept "Typ 328" - cu motor de doi litri, a circulat într-un grup restrâns de oameni. În mod intenționat, automobilul a beneficiat de o descriere sumară și s-au evitat referirile la performanțe și viteză. Broșura nu s-a dorit a fi decât un aperitiv pentru "prietenii companiei"; nu s-a făcut nici un anunț pentru presă.

Jurnaliștii au rămas muți de uimire atunci când s-au întâlnit pentru prima dată cu automobilul, în paddockul de la Nürburgring, la 13 iunie 1936. Acolo, Ernst Henne se pregătea să concureze cu 328 în International Eifelrennen (Cursa Eifel), cursă programată a doua zi. Deținătorul recordului mondial pentru motociclete și-a depășit adversarii pe linia de start și imediat s-a îndepărtat de pluton. Henne avea să încheie cursa pe prima poziție cu o viteză medie record: 101,5 km/h. Această demonstrație

Data 14 mai 2015
Titlu BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză
Pagina 2

de forță oferită de 328, cu o victorie importantă încă de la momentul debutului, i-a făcut pe comentatori să vorbească cu entuziasm despre viitorul mașinilor sport germane. Cu toate acestea, puțini au fost cei care și-au dat seama că asistaseră la începutul unei noi ere.

Victoriile au început să apară

Cea de-a doua victorie pentru 328 a fost obținut în august, când H.J. Aldington - importator BMW britanic - a spulberat competiția în cursa Schleißheimer Dreiecksrennen. Apoi, Aldington a insistat pe lângă conducerea BMW să ofere mașinii o nouă șansă de a concura în afara Germaniei. Astfel, trei prototipuri au fost trimise în Irlanda pentru Tourist Trophy, unde au purtat culorile verzi ale Frazer Nash BMW. La final monopolizau podiumului. 328 lansare tăvălugul, iar lunile următoare aveau să fie obținute multe alte victorii. Cele trei automobile de preproducție au fost pe rând responsabile pentru victorie, la volanul lor aflându-se diferiți piloți.

Clienții privați au fost obligați să aștepte, pentru că ritmul producției era unul lent; primele mașini au fost livrate clienților abia în aprilie 1937. A trebuit să treacă exact un an de la debutul cu Henne până când primul proprietar privat al unui BMW 328 a putut să-și testeze noua achiziție într-o cursă. La ediția din 1937 a Eifelrennen, deja nouă competitori cu BMW 328 s-au aflat pe grilă pentru a se lupta pentru victorie. De-a lungul anilor ce au urmat, alte automobile au avut doar câteva încercări timide de a înfrunta modelele BMW. Acești îndrăzneți solitari au fost sortiți eșecului întrucât BMW 328 domina circuitele din Germania. Una dintre acestea, remarcabilă pentru motosportul din România, se consuma în 1939 tot în celebra Eifelrennen. Atunci, Petre Cristea, cu un BMW 328 modificat după un concept propriu, se impunea în fața echipei de uzină BMW cu un nou record de viteză - 115 km/h.

Din toate colțurile Europei, rapoarte despre victorii au continuat să fie trimise spre München. Iar victoriile pe care automobilul le obținea fără prea mare efort nu erau doar la clasă, mașini mult mai puternice cedându-i în fața dorinței irezistibile. Micul automobil sport cu motor de 2,0 litri a reușit o colecția spectaculoasă de victorii în clasamentul general în fața unor adversari cândva superiori în ceea ce privește capacitatea și puterea motorului.

Deși produs într-un număr limitat de numai 464 de exemplare, modelul BMW 328 s-a dovedit foarte popular și printre piloții români. Alături de Petre Cristea, care a

Data 14 mai 2015
Titlu BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză
Pagina 3

semnat un palmares internațional remarcabil, nume precum Marin Dumitrescu, Alexe de Vassal, Vintilă Frumușanu, Nadler, Ion Bolony, Valentin Tântăreanu sau Alexandru Uță au concurat în multe curse românești la volanul unui BMW 328. Faimosul Alexandru Papană stabilea recordul parcursului București-Brașov în numai o oră și 38 de minute. În același timp, în perioada internațională a marelui premiu al Bucureștiului (1937-1939), de fiecare dată un BMW 328 a triumfat la cel puțin o categorie. Prima dată gloria a cules-o Ernst Henne la volan, același pilot care semnase și prima victorie BMW 328 din toate timpurile, în Eifelrennen 1936.

2. Design aerodinamic pentru eficiență sporită – modele speciale BMW pentru curse

De la prima sa apariție în cursa Eifel din 1936, BMW 328 a devenit imediat una din forțele dominante pe circuitele Europei. Cu toate acestea, inginerii din München nu s-au culcat pe laurii gloriei. În schimb, ei au lucrat continuu pentru a mări puterea originală de 80 CP pe care o oferea automobilul. Constructorii rivali măriseră deja puterea motoarelor la aproximativ 110 CP, dar un salt semnificativ peste acest nivel nu era de așteptat. Șansele ca masa să fie redusă suplimentar erau foarte mici la un automobil cu o greutate deja nu foarte mare în forma standard de producție. Singura modalitate de a crește viteza era reducerea rezistenței aerodinamice. Forma curbată a modelului 328, cu aripile față proeminente, poate fi considerată un design deosebit de elegant, dar era departe de ideal din punct de vedere aerodinamic. Astfel, inginerii BMW au primit misiunea de a concepe o caroserie complet nouă, bazată pe cele mai noi cunoștințe din cercetarea aerodinamică.

Cockpitul închis îl învinge pe cel deschis

Testele au demonstrat că un model cu cockpit închis, în ciuda secțiunii transversale mai mari, ar putea depăși un automobil sport deschis prin măsuri de optimizare aerodinamică. Performanțele convingătoare din cursa de 24 de ore de la Le Mans (1937 și 1938) au permis companiei Adler, care avea sediul la Frankfurt și care introdusese primele "sedanuri de curse" în competiții, să demonstreze cum caroseriile cu design aerodinamic pot compensa un deficit de putere a motorului.

În același timp, și BMW a început analiza acest domeniu de dezvoltare a automobilului, dar profesorul Wunibald Kamm, directorul Institutului de Cercetare a Ingineriei Auto și a Motoarelor din cadrul Institutului Tehnologic din Stuttgart (FKFS), a fost cel care a realizat primele teste cu modele BMW în tunelul aerodinamic.

BMW

Corporate Communications

Data 14 mai 2015
Titlu BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză
Pagina 4

Rudolf Flemming, care a avut un rol important în designul modelului 328, a fost desemnat să realizeze mașina cu cockpit închis prin utilizarea tuturor beneficiilor designului aerodinamic. Totuși, aceasta însemna ca modelul să nu fie folosit în cursele din Germania, unde nu era admis cockpitul închis. Ghidat numai de principiile designului ultrașor, Flemming a conceput un cadru complicat pentru șasiul modelului 328 și la acoperit cu aluminiu. Mașina - cunoscută intern drept Project AM 1007 – s-a dovedit departe de performanțele așteptate. Caroseria produsă la Eisenach avea probleme constructive, iar manevrabilitatea automobilului nu era cea dorită. În timp ce automobilul atinge viteze nemaivăzute anterior în teste, era atât de instabil încât avea nevoie de întreaga lățime a autostrăzii pentru a reuși aceste performanțe. Era nevoie de o activitate de dezvoltare extrem de laborioasă pentru a transforma modelul într-unul de curse demn de numele său.

Eforturile BMW de a obține un automobil rapid nu aveau cum să nu fie remarcate în afara companiei. În primăvara anului 1938, NSKK (Corpul Național Socialist de Piloți) își înființase propria divizie de curse, o așa-zisă echipă națională a Germaniei pentru curse auto. Obiectivul său era să arboreze steagul german în competițiile din străinătate cu propriul său trio de BMW 328. Uzina BMW avea obligația contractuală de a menține mașinile NSKK la cel mai înalt nivel competitiv. Cu toate acestea, când Prințul Max zu Schaumburg-Lippe, pilotul principal al echipei, a cerut să beneficieze de un model închis de curse, BMW i-a răspuns că nu mai are capacitatea de a mai construi unul.

Touring Coupé

În această situație, Schaumburg-Lippe a căutat alți parteneri. Mille Miglia dovedise că automobilele cu motoare mici ar putea atinge viteze ridicate prin utilizarea caroseriilor ușoare, cu design aerodinamic. Un an mai târziu, relațiile bune ale Germaniei cu Italia au fost de ajutor în solicitarea unei oferte de la Carrozzeria Touring pentru producerea unei caroserii aerodinamice. Carosierul din Milano lucrase deja la un proiect asemănător pentru Alfa Romeo și se putea baza pe experiența pentru acest proiect, după ce realizase o caroserie de același tip cu un an înainte. Construcția aerodinamică în forma patentată superleggera putea fi adaptată fără mari probleme la șasiul standard al modelului 328, iar compania italiană a oferit produsul final în numai patru săptămâni.

Data 14 mai 2015
Titlu BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză
Pagina 5

Cum Touring nu avea posibilitatea de a face teste în tunel aerodinamic, inginerii s-au bazat cu succes pe instincte și metode empirice pentru a da automobilului forma potrivită. Versiunea Coupé cântărea doar 780 kg și arăta splendid în culoare albă oficială pe care Germania o afișa în curse, dar era mai mult decât un simplu design frumos. Testele au demonstrat că automobilul era capabil să depășească 200 km/h - și menținea o linie relativ dreaptă în acest exercițiu.

Cursa de debut a Touring Coupé a fost la Le Mans, la 17 iunie 1939, piloții desemnați fiind Prințul Schaumburg și inginerul BMW Hans Wencher. După 24 de ore și 3.188 de kilometri, cei doi au fost câștigători ai clasei motoarelor de 2,0 litri, cu o viteză medie senzațională - 132,8 km/h. Mai mult, cei doi au reușit un remarcabil loc al cincilea în clasamentul general, reușind să depășească mașini cu motoare mult mai mari.

Kamm Coupé

Succesul înregistrat de "Cenușăreasa" Touring Coupé a stârnit reacții diferite la BMW. Inginerii din departamentul de dezvoltare s-au concentrat pe acest proiect. Numeroasele teste în tunelul aerodinamic au demonstrat că șasiul nu se potrivea cu caroseria aerodinamică a Project AM 1007. Nou formatul departament de design "Künstlerische Gestaltung" (Design Artistic), care era condus de Wilhelm Meyerhuber, a primit misiunea de a realiza o nouă caroserie aerodinamică, proiectul fiind botezat AM 1008.

Pentru a îmbunătăți stabilitatea automobilului pe liniile drepte, șasiul a fost extins cu 20 de centimetri. Noua dezvoltare a cadrului, realizat din Elektron (un aliaj special dezvoltat de Chemischen Fabrik Griesheim-Elektron cu aproximativ 90% magneziu și 10% aluminiu), cântărea doar 30 de kilograme. Alături de exteriorul din aluminiu, aceasta însemna că BMW dispunea acum de o caroserie deosebit de ușoară.

Kamm Coupé a fost semnificativ mai mare decât varianta Touring Coupe, dar folosirea extinsă a principiilor designului ultraușor l-a făcut mai ușor cu 20 de kilograme. Din cauza capacității reduse de producție a departamentului de prototipuri, finalizarea mașinii a durat câteva luni. Dar, spre deosebire de omologii lor italieni, inginerii BMW au avut posibilitatea de a supune sedanul de curse unui program intens de teste. Spre sfârșitul verii 1939, automobilul a fost supus unei

BMW

Corporate Communications

Data 14 mai 2015
Titlu BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză
Pagina 6

examinării pe autostrada dintre München și Salzburg, iar numeroase detalii au fost supuse unor noi îmbunătățiri.

Timpul și efortul investite aveau să dea roade. Kamm Coupé avea o stabilitate direcțională mai bună și s-a dovedit a fi mai puțin sensibil la rafalele de vânt laterale. Un coeficient aerodinamic Cd de aproximativ 0,25 (măsurat prin utilizarea unui model) a fost cu mult sub cel al Touring Coupé-ului, aproximativ 0,35. Automobilul de uzină a stabilit un nou reper și în privința vitezei, reușind un maxim de 230 km/h. Cu toate acestea, după izbucnirea războiului, nimeni nu știa dacă ar fi avut vreodată șansa de a-și demonstra calitățile.

Roadster

Și în construcția modelelor cu cockpit deschis s-au înregistrat evoluții ale designului aerodinamic. Echipa de design condusă de Wilhelm Meyerhuber a realizat designuri pentru un roadster simplificat, a cărei caroserie cu forme rotunjite crea impresia de performanțe dinamice și viteză chiar și când staționa. Modelele s-au bazat tot pe Roadster și au fost supuse unor teste intense în tunelul aerodinamic de la Stuttgart. Atunci, în toamna anului 1939, un cadru a fost fixat pe șasiul standard al mașinii care se impusese, cu un an înainte, în clasa ei la Mille Miglia și a fost acoperit cu aluminiu. Muchiile proeminente ale aripilor față i-au atras imediat porecla "Trouser Crease" Roadster.

Etapa următoare a fost optimizarea reglajului șasiului. Pentru aceasta, Uli Richter - pilot originar din München - a primit misiunea de a conduce mașina pe ger pentru o serie de evoluții în regim de viteză mare pe autostrada de lângă München. Totuși, roadsterul aerodinamic a necesitat doar îmbunătățiri minime. Alte două cadre fuseseră deja montate pe șasiurile necesare, dar timpul de dezvoltare începea să expire. Departamentul de caroserii din München nu avea suficient personal pentru aceasta, întrucât, la acea vreme, BMW construia mașini doar la Eisenach și exista teama că două mașini nu vor fi gata până la termenul limită din primăvară. Dacă era un moment pentru a se face din nou uz de relațiile de la Milano, acela era. Cele două mașini de curse - finalizate doar pe jumătate - au fost transportate la timp la Touring, iar experimentatul carosier italian nu a avut probleme să le finiseze într-un timp scurt. Willy Huber - un atotcunoscător al departamentului de curse și un metalurgist talentat - a mers cu mașinile la Milano și le-a acordat consiliere colegilor italieni atunci când s-a lucrat la acoperirea cu aluminiu.

Data 14 mai 2015
Titlu BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză
Pagina 7

3. BMW ajunge la apogeu - Mille Miglia 1940

Primăvara 1940. În Italia, toată atenția era concentrată pe readucerea Mille Miglia la viață. Legendara cursă se desfășurase ultima dată în 1938 pe traseul tradițional. După o serie de accidente, cursa fusese suspendată temporar. Doi ani mai târziu, Mille Miglia revenea în program, dar traseul original a fost abandonat în favoarea unui circuit triunghiular cu o lungime de 167 km, între Brescia, Cremona și Mantova. Piloții trebuiau să parcurgă nouă tururi ale noului circuit, o schimbare bine primită de public, care, atunci când se concurase pe traseul inițial, vedea mașinile o singură dată.

Cu toate acestea, noul traseu nu a fost la fel de spectaculos. Era compus din drumuri cu pavaj de calitate, prin zone rurale plate, și includea multe linii drepte lungi, care puteau duce la o viteză medie ridicată. Ca un semn al tradiției, cursa purta și acum "1st Gran Premio Brescia delle Mille Miglia".

Panificarea participării Germaniei a început cu rigoare încă din martie 1940. Directorul de curse al BMW, Ernst Loof, a călătorit în Italia cu un grup de piloți, alături de două Coupé și un Roadster, pentru ca aceștia să se familiarizeze cu traseul, să stabilească o strategie de cursă și să organizeze construirea garajului echipei. Luând în considerare un consum mediu de combustibil de 20 l/100 km, traseul a fost împărțit în trei secțiuni de 500 km. Astfel locația ideală a garajului părea să fie Castiglione, la circa 25 de kilometri de Brescia. Acesta avea să fie locul de realimentare cu benzină și ulei, iar Loof putea transmite piloților săi orice informații necesare.

Argintiu, roșu și albastru

În ultimele trei zile dinaintea cursei, piloții s-au prezentat, alături de mașini, la inspecția tehnică din Piazza della Vittoria, în centrul orașului Brescia. Printre partanți se numărau și cinci BMW germane, vopsite în argintiu. Platoul de concurs a fost dominat, conform tradiției, de mașinile concurenților locali în culoarea Rosso Corsa. 70 de echipaje italiene se aliniau la startul cursei cu modele FIAT, Lancia și Alfa Romeo. Lor li se vor adăuga două mașini ale constructorului francez Delage, în culori Bleu de France, dar cu piloți italieni în cockpit.

Membrii echipei NSKK, care reprezentaseră Germania cu mare succes în cursele de peste hotare de-a lungul precedentilor doi ani, au fost înscriși cu trei modele aerodinamice Roadster. Mașina cu numărul de concurs 71, primul Roadster aerodinamic, a fost pilotată de Hans Wencher și Rudolf Scholz, celelalte două

BMW

Corporate Communications

Data 14 mai 2015
Titlu BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză
Pagina 8

Roadster - numerele 72 și 74 - erau ale echipajelor Willi Briem - Uli Richter și Adolph Brudes - Ralph Roese. Cele trei echipaje aveau planul de a nu forța prea tare, dar să mențină un ritm bun, conservând mașinile. Cu toate acestea, obiectivul era o clasare cât mai sus posibil, prioritatea numărul 1 fiind încheierea cursei și câștigarea trofeului echipelor.

În același timp, cele două Coupé au fost înscrise de ONS (cea mai înaltă autoritate sportivă națională în Germania acelor vremuri). Fritz Huschke von Hanstein și Walter Bäumer formau echipajul Touring Coupé, în timp ce doi piloți italieni remarcabili - Conte Giovanni Lurani Cernuschi și Franco Cortese - au fost recrutați pentru a pilota modelul Kamm Coupé de uzină. În timp ce obiectivul acestor două Coupé era victoria în clasamentul general, echipa Alfa Romeo pornea ca cea mai probabilă câștigătoare, dispunând de modele de un palmares bogat și modele cu motoare mai mari și puternice. Fără îndoială, și echipajul italian al BMW avea o șansă importantă, pentru că varianta Kamm Coupé arătase un comportament superior în teste și atinsese o viteză mai mare decât Touring Coupé.

Desfășurarea cursei

28 aprilie, ora 4.00. Mașinile porneau la intervale de un minut. Von Hanstein - Bäumer - în primul BMW - a intrat în concurs la ora 6.40, urmați de coechipierii lor și de piloții italieni - cu toții în clasa rezervată motoarelor cu cea mai mare capacitate. Tânărul von Hanstein a început în forță, parcurgând primul tur cu o viteză despre care nimeni nu a crezut că este posibilă. Deja, ecartul dintre pilotul BMW și cel mai apropiat următor, aflat într-un model Delage, era de un minut și jumătate. Totodată, Lurani - Cortese se aflau pe locul al treilea cu cel de-al doilea BMW Coupé, urmați de unul din modelele Alfa Romeo. Cele trei Roadster își făceau cursa lor și ocupau locurile al șaptelea, al optulea, respectiv al nouălea.

În cel de-al doilea tur, cele două BMW Coupé se aflau în frunte, în timp ce echipele italiene erau implicați într-o dispută cu modelele Roadster aerodinamice.

Kamm Coupé, model care nu mai fusese testat în nicio altă competiție, nu a putut însă rezista unui asemenea ritm de cursă infernal. Primele probleme au apărut la carburator, apoi cu alimentarea cu ulei, astfel că în turul 7 echipajul a trebuit să abandoneze.

Data 14 mai 2015
Titlu BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză
Pagina 9

În tot acest timp, Touring Coupé a continuat fără probleme să realizeze cele mai rapide tururi. De altfel, von Hanstein a reușit cel mai bun timp înregistrat până atunci în Mille Miglia, cu o viteză medie de 174 km/h. Pe final, a existat un diferend de opinii între von Hanstein și navigatorul său, Bäumer, ambițiosul baron fiind hotărât ca el să fie cel care câștigă cursa, ignorând schimbul de piloți prestabilit. În cele din urmă, Bäumer a trebuit să fie convins să accepte rolul de copilot pentru a se obține victoria.

Treptat, Coupé și-a construit un avantaj insurmontabil față de plutonul următor, iar cei doi piloți au schimbat locurile în final, cu doar câțiva kilometri înainte de sosire. În final, Walter Bäumer a fost cel care a avut privilegiul de a trece linia de sosire la volanul Touring Coupé, care s-a impus în clasamentul general.

Sărbătoare la München

Deloc surprinzător, sărbătorirea a fost una discretă în rândul publicului italian. În schimb, tribunele pline au fost învăluite de un sentiment colectiv de uimire. Ce s-a întâmplat cu mașinile roșii? Au trecut mai bine de 15 minute până când Alfa Romeo a echipajului Farina - Mambelli a sosit pe locul al doilea, urmată de Brudes - Roese pe poziția a treia Biondetti - Stefani pe a patra, Briem - Richter pe locul al cincilea și Wencher - Scholz pe al șaselea. BMW a ocupat prima poziție atât la echipe, cât și în clasamentul general, iar echipajele au fost primite cu multă emoție la întoarcerea în München. Odeonsplatz și Residenz (Piața Palatului Regal) au reprezentat decoruri impresionante în care mașina învingătoare a fost prezentată locuitorilor din München.

3. Eroii pierduți – BMW Touring Coupe și Kamm Coupe

O dată cu Cel de-al Doilea Război Mondial, cursele de automobile au fost întrerupte. Departamentul de proiecte speciale al BMW, sub coordonarea lui Rudolf Schleicher, s-a retras într-o clădire din grădina Castelului Eisholz, de pe dealurile de lângă lacul Starnberg. Modelul Kamm Coupe a petrecut ultimii ani ai Războiului în spatele acestei clădiri, atent camuflat și ascuns, purtând numărul de înmatriculare IAA-27129.

În 1945, modelul a intrat în proprietatea fostului director de curse al BMW, Ernst Loof. Acesta avea să folosească mașina ca automobil de afaceri. Dar, în 1947 BMW 328 Kamm Coupe avea să repare o singură dată în competiții, obținând prima și singura victorie pe Hockenheim, cu pilotul Karl Kling la volan. Ulterior, de-a lungul timpului, așa cum arată arhiva fotografică a lui Loof, mașina s-a degradat constant de-a lungul timpului. Se pare că fost vândută unui constructor din Bad Godesberg, în

BMW

Corporate Communications

Data 14 mai 2015
Titlu BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză
Pagina 10

1950. Acesta avea probleme să controleze automobilul și în final a lovit un zid și modelul BMW Kamm Coupe aparent a fost distrus.

Nu se știe nimic despre BMW 328 Touring Coupe în anii Războiului, doar cu siguranță a fost folosit. Odiseea modelului începe odată cu confiscarea lui de către Armata Americană în 1945. Astfel, modelul avea să primească culoarea militară kaki, specifică. Pe un drum prin Bavaria, în apropierea orașului Freising, automobilul scăpat de sub control intră într-un șanț. Grav avariat, este abandonat acolo.

Claus von Rücker, inginer BMW la fabrica de motoare avioane BMW din Allach, este numit de ocupația americană directorul fabricii BMW. Acesta descoperă mașina și reușește să o achiziționeze de la armata americană. Modelul Touring Coupe este recondiționat și în iunie 1946 von Rücker împrumută modelul pilotului Hermann Lang pentru cursa de coastă Ruhenstein. Acesta duce palmaresul extraordinar al modelului la trei victorii din tot atâtea participări.

La final de 1946, von Rücker emigrează în Canda și ia automobilul cu el. Aici vinde modelul fotografului și pilotului amator Robert (Bob) Grier care modifică mașina – printre altele îi pune bară de protecție față și îl vopsește în culoarea roșie. Grier folosește modelul ca mașină de stradă, dar participă și în mai multe curse de circuit și coastă la finalul anilor '40 și începutul anilor '50, fără să obțină rezultate notabile. Modelul sport ultrașor se dovedește inconfortabil în utilizarea zilnică și este în final abandonat într-un garaj din micul oraș Wallingford, Connecticut.

Mai bine de 30 de ani modelul rămâne uitat. În cele din urmă acesta este descoperit de colecționarul californian Jim Proffit. După o perioadă lungă de negocieri, în 2002, Proffit acceptă să vândă modelul către BMW Classic și de atunci modelul este expus la loc de cinste în muzeul mărcii, în aceeași cameră unde sunt rememorate victoriile remarcabile ale BMW 328, printre care și cele din București, Brașov sau cele ale lui Petre Cristea.

BMW

Corporate Communications

Data 14 mai 2015
Titlu BMW 328, eroii pierduți - o istorie a pasiunii pentru viteză
Pagina 11

Pentru informații suplimentare, vă rugăm contactați:

BMW Group România

Alexandru Șeremet

Tel.: +40-726-266-224

E-mail: alexandru.seremet@bmwgroup.com

BMW Group

Datorită celor trei mărci ale sale - BMW, MINI și Rolls-Royce -, BMW Group este liderul mondial al constructorilor premium de automobile și motociclete și oferă servicii financiare și de mobilitate premium. În calitate de companie ce operează la nivel global, BMW Group dispune de 30 de facilități de producție și asamblare în 14 țări și are o rețea de vânzări în peste 140 de țări.

În 2014, BMW Group a vândut, la nivel mondial, aproximativ 2,118 milioane de automobile și 123.000 motociclete. Profitul brut pentru anul fiscal 2014 a fost de aproximativ 8,71 miliarde de euro, iar veniturile au fost de 80,40 miliarde de euro. La 31 decembrie 2014, BMW Group dispunea de o forță de muncă de 116.324 de angajați.

Dintotdeauna, succesul BMW Group s-a bazat pe gândirea pe termen lung și pe acțiunea responsabilă. Astfel, compania a pus bazele unei dezvoltări durabile în plan ecologic și social prin lanțul de valori, responsabilitatea vastă a produselor și un angajament clar pentru conservarea resurselor ca parte integrantă a strategiei sale.

www.bmwgroup.com; www.bmw.ro

Facebook: <http://www.facebook.com/BMW.Romania>

Twitter: <http://twitter.com/BMWRO>

YouTube: <http://www.youtube.com/bmwgroupromania>

Site-uri de presă:

www.presa.bmw.ro

www.presa.mini.ro

www.press.bmwgroup.com

www.press.bmwgroup-sport.com