

Comunicat de presă

30 iunie 2020

80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii de poveste

București. Cu 80 de ani în urmă, victoria în cursa Mille Miglia din 1940 era cel mai important moment în palmaresul deja foarte bogat al BMW 328, modelul care a marcat puternic imaginea mărcii bavareze vreme de decenii. BMW 328 a fost nu numai unul dintre cele mai frumoase automobile sport din perioada interbelică, ci și cel mai de succes model în clasa de doi litri pe circuitele europene la finalul anilor '30. Combinația între ținuta de drum remarcabilă și puterea impresionantă a motorului de șase cilindri a făcut BMW 328 să fie dorit de piloții vremii și să adune un palmares important.

BMW 328 s-a dovedit foarte apreciat și pe 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, astfel, faimosul Alexandru Papană stabilea recordul pentru drumul 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. După încheierea celui de-al Doilea Război Mondial, un alt pilot român de legendă, Marin Dumitrescu, modifica un BMW 328 la Uzinele Vulcan din București pentru a obține o serie de victorii importante în cursele de circuit și de coastă ale vremii.

Aceasta este istoria modelului care a semnat cea mai importantă victorie BMW în perioada interbelică, cursa Mille Miglia în 1940, și a contribuit mult la imaginea specială a BMW 328, care are o poveste cu adevărat spectaculoasă. Pierdut și regăsit de mai multe ori, inclusiv în Statele Unite, acum este prezentat la loc de cinste în muzeul BMW din München, tot acolo unde sunt omagiate și performanțele lui Petre Cristea. Acesta este BMW 328 Mille Miglia Touring Coupe.

1. Începuturile 328 și drumul spre faimă cu peste 200 de victorii

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

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 2

restrâns. 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 "prietanii companiei", nu s-a făcut nici un anunț pentru presă.

Spectatorii și presa au fost luați prin surprindere când automobilul a apărut prima în paddockul de la Nürburgring, pe 13 iunie 1936. Acolo, Ernst Henne se pregătea să concureze cu 328 în International Eifelrennen (Cursa Eifel), cursă programată a doua zi. Deținătorul mai multor recorduri mondiale de viteză 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 de forță oferită de BMW 328, cu o victorie importantă încă de la momentul debutului, i-a făcut pe comentatori să vorbească cu entuziasm despre viitorul mărcii BMW. Cu toate acestea, puțini au fost cei care și-au dat seama că asistaseră la începutul unei noi ere.

Lungul șir de victorii BMW 328

Cea de-a doua victorie pentru BMW 328 a fost obținută în august, când H.J. Aldington – importatorul britanic BMW, compania Frazer Nash – a spulberat competiția în cursa Schleißheimer Dreiecksrennen. Era și a doua cursă la care participa acest model. Apoi, Aldington a insistat pe lângă conducerea BMW să ofere mașinii o nouă șansă de a concura, de această dată 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 lansase tăvălugul, iar în lunile următoare aveau să fie obținute multe alte victorii. Cele trei automobile de preproducție au fost pe rând responsabile pentru mai multe victorii, fiind încredințate, în funcție de circumstanțe, mai multor piloți.

Clienții privați au fost obligați să aștepte pentru că ritmul producției era unul lent; primele mașini au fost livrate 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 se aflau pe grilă.

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 3

În anii următori, BMW 328 începea să domine, treptat, clasa automobilelor sport de 2 litri. 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 în clasă, BMW 328 se impunea și în fața unor competitori cu motoare mai mari. Deși a fost fabricate în numai 464 exemplare, BMW 328 avea să obțină peste 200 de victorii în aproximativ zece ani de competiții în Europa, până la începutul anilor '50, din care numai perioada 1937 – 1939 poate fi considerată un calendar complet de curse. 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. Și mai remarcabil, Petre Cristea nu concura cu un automobil propriu, ci cu unul pus la dispoziție de industriașul român Petre Iscu.

Modelul BMW 328 s-a dovedit foarte popular și printre piloții români. Alături de Petre Cristea, care a 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 aviator 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, același pilot care semnase victoria BMW 328 în cursa de debut, în Eifelrennen 1936.

2. Design aerodinamic pentru eficiență sporită, modele speciale BMW pentru curse, pregătirea pentru Mille Miglia 1940

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 ofereau deja motoare de aproximativ 110 CP, dar un salt semnificativ peste acest nivel era greu de obținut. Șansele ca masa să fie redusă suplimentar erau foarte mici la un automobil

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 4

cu o greutate deja nu foarte mare în forma standard de producție. Singura modalitate de a crește performanța era reducerea rezistenței aerodinamice. Forma curbată a modelului BMW 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 arate cum caroseriile cu design aerodinamic pot compensa un deficit de putere al motorului.

Și BMW a început analiza proprie în acest domeniu de dezvoltare a automobilului. Cu toate acestea, 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. Rudolf Flemming, care a avut un rol important în designul modelului 328, a fost desemnat să realizeze mașina cu un cockpit închis utilizând toate beneficiile designului aerodinamic. Totuși, aceasta însemna ca modelul să nu fie folosit în cursele din Germania, unde nu era admis cockpitul închis. Folosind principiile designului ultrașor, Flemming a conceput un cadru complicat pentru șasiul modelului 328 și o caroserie din 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. Chiar dacă automobilul atinge viteze fără precedent 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 performant.

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 5

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. Obiectivul era să arboreze steagul german în competițiile din străinătate folosind, printre altele, și propriul său trio de BMW 328, cu Mille Miglia una din principalele competiții vizate. 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 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 experiență pentru acest proiect. 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.

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 spectaculos 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 fără să aibă probleme de stabilitate.

Cursa de debut a Touring Coupé a fost la Le Mans, pe 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

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 6

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 Proiect AM 1007. Nou formatul departament de design "Künstlerische Gestaltung" (Design Artistic), 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 ultrașor 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 examinări 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.

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 7

Cu toate acestea, o dată cu izbucnirea războiului, nimeni nu știa dacă ar fi avut vreodată șansa de a-și demonstra calitățile.

BMW Kamm Coupe marchează o premieră în industria automobilului – profesorul Wunibald își testa soluția aerodinamică cu spatele de automobil tăiat drept, o abordare care avea să aibă o contribuție importantă la stabilitate, fără să aibă o infuență negativă asupra aerodinamicii. Această abordare avea să primească numele „Spatele Kamm” și să se regăsească pe multe modele sport legendare, precum Ferrari 250 GTO, Ford GT40 și Lamborghini Miura. Este întâlnită în interpretări moderne chiar și pe modele actuale, precum Audi A7 sau Toyota Prius.

Caroseriile Roadster.

Și în construcția modelelor cu cockpit deschis s-au înregistrat evoluții ale designului aerodinamic. Echipa de design condusă de Wilhelm Meyerhuber a realizat proiecte pentru un roadster simplificat, cu o caroserie cu forme rotunjite și o imagine foarte dinamică. 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 supranumele de "Bügelfalte" (linie de pantaloni) Roadster.

Etapa următoare a fost optimizarea reglajului șasiului. Pentru aceasta, Uli Richter - pilot originar din München - a primit misiunea de a conduce mașina pentru o serie de evoluții în regim de viteză mare pe autostrada de lângă München. S-a dovedit că roadsterul aerodinamic a necesitat doar îmbunătățiri minime. Alte două cadre fuseseră deja montate pe șasiurile necesare, dar timpul de dezvoltare pentru Mille Miglia 1940 era limitat. Departamentul de caroserii din München nu avea suficient personal pentru acestea, întrucât, la acea vreme, BMW construia mașini doar la Eisenach și exista teama că alte 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

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 8

să le finiseze într-un timp scurt. Willy Huber - un inginer 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 panourile de aluminiu.

De notat că alături de optimizările aerodinamice și de masă, toate modelele de competiție BMW 328 dispuneau de motorizări îmbunătățite. Puterea era crescută de la un maxim 80 CP la 4500 rpm, la 130 CP la 5750 rpm pentru versiunile roadster și 136 CP la 6000 rpm pentru modelele coupe.

3. BMW ajunge la apogeu în perioada interbelică - Mille Miglia 1940

Primăvara 1940. În Italia, toată atenția era concentrată pe readucerea Mille Miglia la viață, după ce ultima oară fusese organizată în 1938. O serie de accidente aveau să ducă la suspendarea cursei. Doi ani mai târziu, Mille Miglia revenea în program, dar traseul original era 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, importanței, cursa purta acum numele "Gran Premio Brescia delle Mille Miglia".

Planificarea 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 modele 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

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 9

necesare.

Argintiu (Silberpfeil), roșu (Bleu de France) și albastru (Rosso corsa).

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 participanți se numărau și cinci modele BMW, vopsite în argintiu. Platoul de concurs era dominat, conform tradiției, de mașinile concurenților locali în culoarea Rosso Corsa - 70 de echipaje din Italia se aliniau la startul cursei cu modele FIAT, Lancia și Alfa Romeo. Lor li se adăugau 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 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, conservând mașinile, dar cu menținerea unui ritm bun. Obiectivul era o clasare cât mai sus posibil, prioritatea numărul 1 fiind încheierea cursei și câștigarea trofeului pentru echipă.

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, echipate 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.

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 10

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 echipajele italiene erau implicate într-o dispută cu modelele Roadster aerodinamice.

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

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.

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, victoria nu a fost primită cu entuziasm de publicul italian. 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 cu

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 11

BMW Rodaster pe poziția a treia Biondetti - Stefani pe a patra, Briem - Richter pe locul al cincilea și Wencher - Scholz pe al șaselea, ultimii doi tot cu BMW Roadster. Astfel BMW ocupa prima poziție nu doar în clasamentul general, cât și la echipe, 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.

4. 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. În 1947 BMW 328 Kamm Coupe avea să reapară 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. Se pare că fost vândută unui constructor din Bad Godesberg, în 1950. Acesta avea probleme să controleze automobilul și în final l-a lovit de un zid. Atunci se pare că modelul BMW Kamm Coupe a fost distrus.

Nu se știe nimic despre BMW 328 Touring Coupe în anii războiului, dar cu siguranță a fost folosit. Odissea modelului începe odată cu confiscarea lui de către armata americană în 1945. Modelul avea să primească culoarea militară kaki, specifică armatei americane. Pe un drum prin Bavaria, în apropierea orașului Freising, automobilul este scăpat de sub control și 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 este cel descoperă mașina și reușește să o achiziționeze de la armata americană. Modelul Touring

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 12

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 ultraușor se dovedește inconfortabil în utilizarea zilnică și este parcat 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.

5. Moștenirea după 80 de ani.

La jumătatea anilor '60, BMW era în plină relansare și făcea primele studii de piață importante. Rezultatele arătau că principiul vector care definea imaginea companiei era încă modelul sportiv lansat cu 3 decenii în urmă – BMW 328. Atunci, alături de agenția Bernt Spiegel, BMW creează ceea ce avea să intre în istorie ca "teoria nișelor de piață" și hotărăște poziționarea mărcii pe un segment clar sportiv.

După ce a obținut cea mai importantă victorie pentru marca BMW în perioada interbelică, Fritz Huschke von Hanstein avea să își pună amprenta definitiv pe altă marcă sportivă germană, coordonând activitățile de motorsport și relații cu presa ale mărcii Porsche între anii 1952 și 1968. La final de carieră, von Hanstein îl are, printre alții, în echipa de la uzina Porsche pe talentatul pilot Jochen Neerpasch. Peste ani, dacă von Hanstein se afirmă ca pilot la BMW și ulterior organiza echipa de uzină Porsche; Neerpasch, după ce a performat ca pilot Porsche și elev al lui von Hanstein,

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 13

avea să fie cel care a creat divizia BMW Motorsport.

Modelul BMW 328 Mille Miglia Touring Coupe este expus acum la Muzeul BMW și folosit la evenimentele mărcii. În urmă cu 10 ani modelul s-a întors la Mille Miglia și a obținut din nou victoria la Mille Miglia, de această dată cu echipajul italian Giuliano Cané și Lucia Galliani. BMW Group Classic deține și o replică a modelului în culoarea albă, în formula în care mașina a participat la cursa de 24h de la LeMans în 1939.

În prezent modelele BMW 328 Mille Miglia Roadster participă la evenimente dedicate automobilelor de epocă. Ultima participare internațională a fost înscrierea la Marile Premii de la Brașov și București. Din păcate, izbucnirea războiului a întrerupt brusc participarea germană, mașinile participând doar la antrenamentele de la Brașov pentru ca apoi să se întoarcă la München. 77 de ani mai târziu, la finalul lui iunie 2017, unul din modelele BMW 328 Mille Miglia Roadster se întorcea în România pentru a fi prezentat la Concursul de Eleganță de la Sinaia, la numai câteva zeci de kilometri de ultima participare internațională oficială. Modelul a fost prezentat pe covorul roșu din fața Castelului Peleş cu Marin Dumitrescu, atunci în vârstă de 99 de ani.

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 patru mărci ale sale - BMW, MINI, Rolls-Royce și BMW Motorrad -, BMW Group este liderul mondial al constructorilor premium de automobile și motociclete și oferă servicii financiare și de mobilitate premium. Rețeaua de producție a BMW Group cuprinde 31 de facilități de producție și asamblare în 15 țări; compania are o rețea globală de vânzări în peste 140 de țări.

Comunicat de presă

Titlu 80 de ani de la victoria BMW 328 la Mille Miglia, 8 decenii poveste

Pagina 14

În 2019, BMW Group a vândut, la nivel mondial, peste 2.520.000 de automobile și peste 175.000 de motociclete. În anul fiscal 2019, profitul brut a fost de 7,118 miliarde de euro, iar veniturile au fost de 104,210 miliarde de euro. La 31 decembrie 2018, BMW Group dispunea de o forță de muncă de 133.778 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/bmwromania>

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

Instagram: <http://www.instagram.com/bmwromania>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmwromania>

Site-uri de presă:

press.bmwgroup.com/romania