



Comunicat de presă
21 septembrie 2020

Călătorie în timp - trei modele, doi frați și o perspectivă autentică asupra BMW de acum o jumătate de secol

București. Până în primăvara anului viitor, showroomul Automobile Bavaria Băneasa găzduiește într-un spațiu dedicat o expoziție de modele de epocă BMW care spun povestea transformării mărcii de acum jumătate de secol, după depășirea problemelor financiare care au dus compania aproape de faliment. Cele trei mașini prezentate spun povestea transformării BMW, de la căutările și lupta pentru supraviețuire după terminarea celui de-al Doilea Război Mondial până la poziționarea modernă și sportivă, cu emblematicul BMW Seria 3, cel mai bine vândut model al mărcii, și relansarea legendarelor modele cu motoare cu șase cilindri dispuși în linie.

Automobilele expuse fac parte din colecția fraților Andrei și Cristian Fluerau și reprezintă, în egală măsură, povestea unei pasiuni personale. Alături de acestea, se adaugă la colecție o serie de obiecte și documente ce readuc atmosfera vremurilor trecute.

Totul a început cu Depeche Mode.

Cristian și Andrei sunt fani Depeche Mode. Pasiunea lor pentru trupa britanică a fost răsplătită de o confirmare cu adevărat specială – Cristian a fost unul din cei 6 fani intervievați pentru filmul documentar Spirit in the Forest care a marcat lansarea albumului Spirit și finalul turneului Live Spirit Tour.

„Apariția mea în filmul Spirit in the Forest a fost o mare surpriza a Universului, mai ales că nu a venit în urma unui demers voluntar, o aplicație sau o poveste trimisa undeva. În fapt și filmul în sine a fost o surpriză pentru toată lumea pentru că nimeni nu se aștepta ca Depeche Mode să facă ceva în această direcție la 30 de ani după legendarul 101. Acum la aproape doi ani de la finalul poveștii, pot spune că am rămas cu niște amintiri unice dar și cu cinci prieteni foarte dragi, ceilalți protagoniștii din film”, rememorează Cristian.

Legătura cu Depeche Mode și pasiunea pentru mașini de epocă, cu Andrei unul din organizatorii legendarelor întâlniri naționale Volkswagen Golf MK1 – MK2, au adus - într-un mod neașteptat - BMW Isetta în prim-plan. Un astfel de model apare în prim-



Data 21 septembrie 2020
Titlu Călătorie în timp - trei modele, doi frați și o perspectivă autentică asupra BMW de acum o jumătate de secol
Pagina 2

plan în videoclipul "Never Let Me Down Again", fiind condus în mai multe scene chiar de Dave Gahan, solistul formației.

„Povestea Isette a confirmat încă o dată faptul că viața este plină de surprize. Urmăream <<piata>> Isettelor de circa trei ani, dar niciodată nu a apărut cea pe care o căutam: o mașină originală și plină de poveste. Până când într-o bună zi s-au aliniat stelele și totul a fost totul simplu. Două zile mai târziu debarcam împreună cu fratele meu într-un mic orașel din Olanda și de acolo început toată povestea. Aducerea ei în țară și ce a urmat după reprezintă o altă poveste în sine, cu multe aventuri”, explică Cristian.

Cei doi frați au găsit un BMW Isetta foarte bine conservat la un dealer de automobile de epocă din Olanda și, după mai multe aventuri, au reușit să aducă mașina în România. Așa a început pasiunea pentru BMW. Apoi a urmat o ofertă care nu a putut fi refuzată pentru un BMW E3, promovată ca fiind din nou impecabil conservat. Apoi BMW E21, în aceeași culoare Sahara, ca prima limuzină. Pasiunea pentru Depeche Mode a început să creeze o colecție de suflet BMW.

„Pasiunea mea pentru mașini a început încă din copilărie, de când imi petreceam vacanțele de vară la unchiul meu din Sighisoara, care la acel moment avea un Volkswagen Golf 1. Primul proiect de restaurare l-am început acum 11 ani, în fața blocului, cu o foto copie după un manual de reparație și o trusă de scule. Totul a durat aproape 2 ani și jumătate și astăzi reprezintă o felie importantă din dragostea mea pentru mașinile clasice. Isetta a fost o nebunie. Totul s-a întâmplat atât de rapid. În numai câteva zile de la primul contact cu proprietarul am fost în Olanda să o vedem. Era pregătită în garaj și parca ne aștepta. Nu am ezitat în niciun fel. E3-ul a venit exact cum ne-am imaginat, ca un frate mai mare care să fie mereu lângă Isetta, iar rechinul reprezintă pentru mine perfecțiunea anilor 70.

Despre Cristi pot spune că este „fratele mai mare”, suntem mereu unul lângă altul, iar aventura în care am pornit împreună mai bine de 10 ani, a devenit un stil de viață pentru noi”, povestește Andrei.

BMW Isetta, produs la 1 aprilie 1959, culoare Turcoaz Türkis. Biluța de giugiuleală.



Data 21 septembrie 2020
Titlu Călătorie în timp - trei modele, doi frați și o perspectivă autentică asupra BMW de acum o jumătate de secol
Pagina 3

Perioada postbelică a adus multe provocări pentru BMW. Compania se confrunta cu criza economică, dar și cu pierderea fabricii de automobile, aflată în Germania Democrată. După o perioadă când supraviețuirea a fost asigurată cu produse surprinzătoare precum oale și cratițe, biciclete și instrumente agricole, limitările capacităților de producție au făcut ca BMW să se concentreze la începutul anilor '50 pe automobile de lux, care puteau fi construite în număr mic, alături de fabricarea de motociclete. În același timp, perioada dificilă de reconstrucție din Europa a făcut să apară un nou tip de mobilitate - așa-numitele "bubble cars". Erau modele mici și accesibile, propulsate de un motor de motocicletă, dar cu avantajul unei protecții mult mai bune față de capriciile vremii. BMW recunoștea oportunitatea și cumpăra, de la producătorul italian Iso, un proiect cu potențial care avea să debuteze în martie 1955 sub numele BMW Isetta. Despre noul model, BMW avea să spună că nu este nici automobil, nici motocicletă, ci "motocoupé". Se năștea o nouă categorie de "mobilitate" pentru marcă.

Iso SpA are un istoric care reflectă designul special al Isetta. Compania din Torino a produs frigidera până la începutul celui de-al Doilea Război Mondial și apoi s-a relansat fabricând motociclete. Propulsată de un motor de scuter, cu o singură ușă cu deschidere în față care amintea de cea a unui frigider, Iso Isetta are istoricul mărcii încapsulat în designul unic. Isetta Iso a debutat la Salonul Auto de la Torino din 1952. În 1954, compania promova câștigarea cu acest model a primelor trei locuri în clasa "economică" în legendara Mille Miglia. Trebuie spus că această clasă era formată numai din Isetta, însă este impresionantă viteza medie cu care s-a obținut victoria - aproximativ 75 km/h. Chiar dacă era puțin peste jumătate față de performanța câștigătorului ediției, Alberto Ascari, cu Lancia (139,65 km/h), era aproape de viteza maximă cu care modelul de serie putea să se deplaseze.

BMW a preluat licența Isetta în 1954 și a îmbunătățit-o, inclusiv cu o motorizare proprie, monocilindru, pregătind modelul pentru lansarea din 1955. Astfel, BMW Isetta 250 Standard dispunea de un motor cu capacitate cilindrică de 250 cmc, care dezvolta 12 CP și asigura o viteză maximă de 85 km/h. La un preț de numai 2.580 DM, s-a bucurat de o recepție excepțională atât din partea publicului, cât și a presei. Ca referință, un BMW Isetta era de aproximativ cinci ori mai ieftin decât eleganta limuzină BMW 501 și costa de 15 ori mai puțin decât legendarul roadster BMW 507. În acest context, BMW Isetta se dovedea foarte atractivă pentru muncitorul german care avea un salariu mediu de 90 DM pe săptămână. Succesul de vânzări era



Data 21 septembrie 2020
Titlu Călătorie în timp - trei modele, doi frați și o perspectivă autentică asupra BMW de acum o jumătate de secol
Pagina 4

imediat: la 20 noiembrie 1955, modelul cu numărul 10.000 părăsea linia de producție.

În decembrie 1955 era lansată motorizarea 300 Standard, cu un motor de 300 cmc care dezvolta 13 CP. Ca o particularitate de design, toate modelele Isetta dispuneau de acoperiș retractabil din pânză. Era o abordare impusă de soluția constructivă cu o ușă în față - în cazul unei tamponări frontale, trapa asigura o ieșire de urgență. În 1957 debuta versiunea Export, care dispunea de elemente suplimentare, cum ar fi geamurile laterale retractabile (până atunci, acestea erau fixe).

A fost disponibilă și o versiune cu o singură roată pe puntea spate, foarte populară în Marea Britanie din motiv de taxe. Isetta "tropicale" erau oferite în țările cu climă caldă, modelul dispunând de grile de ventilație în uși. BMW Isetta a ajuns inclusiv în SUA prin importatorul mărcii de la acea vreme, compania Fadex. Pentru promovare, aceștia au produs o ședință foto spectaculoasă în New York, de la care se păstrează imagini cu faimosul star hollywoodian Cary Grant în prim-plan. Atunci când era vorba de mașini germane, Elvis Presley prefera BMW 507. Regele Rock'n'Roll a achiziționat un astfel de model în timpul stagiului militar efectuat în Germania. Ulterior, un al doilea BMW 507 a fost achiziționat și a fost oferit cadou actriței Ursula Anders, Elvis fiind renumit pentru că obișnuia să facă mașini cadou. Legenda spune că și un BMW Isetta a intrat în atenția marelui artist, un astfel de model fiind oferit managerului lui, probabil tot în timpul stagiului militar.

În 1962, după mai bine de 160.000 de unități vândute, se încheia povestea BMW Isetta. Avea să fie al doilea cel mai de succes bubble car din Germania, după Glas Goggomobil. Acesta din urmă rămânea în producție încă șapte ani, în timp ce BMW se concentra către producția de automobile cu BMW 700 și "Neue Klasse". BMW Isetta rămâne un succes special, un simbol al optimismului reconstrucției germane postbelice. Reflectând la istoria mărcii BMW, Isetta arată capacitatea companiei de a se reinventa și de a se transforma în momente dificile. Ca semn al afecțiunii, modelul a primit de-a lungul timpului multe apelative, printre care și "Knutschkugel", în traducere "biluța de giugiuleală", o referință la cât de apropiați erau pasagerii în automobil.

Modelul prezentat din colecția fraților Fluerau este o Isetta 300 Export în versiunea mai rară, cu trei roți. A fost produs la 1 aprilie 1959 pentru importatorul suedez al



Data 21 septembrie 2020
Titlu Călătorie în timp - trei modele, doi frați și o perspectivă autentică asupra BMW de acum o jumătate de secol
Pagina 5

mărcii de la acea vreme, Arne Rindar din Stockholm. Automobilul se prezintă în culorile și tapițeria originală, nu a fost niciodată revopsit și a suferit doar reparații minore de-a lungul timpului. Starea perfectă de conservare este reflectată și de victoria în clasă la Concursul de Eleganță de la Sinaia din 2019, atunci când a fost prezentată alături de muzicianul Mani Gutău, un mare pasionat al mărcii BMW.

BMW 2500 CS Automat, produs la 10 februarie 1976, culoare Sahara. Povestea celor șase cilindri.

Motorul cu șase cilindri dispuși în linie este unul din produsele emblematice BMW. De altfel, sigla mărcii a fost așezată prima dată pe motorul de avion BMW IIIa, cu șase cilindri în linie, în 1917. La 13 septembrie 1919, pilotul german Franz-Zeno Diemer se folosea de un BMW IIIa și stabilea recordul mondial de altitudine cu un avion de pasageri Junkers F.13 (cu opt persoane la bord), atingând altitudinea de 6.750 m. Era continuarea unei alte performanțe incredibile pentru acea vreme, când tot Diemer urca cu un DFW 37, propulsat de un BMW IV (tot șase cilindri în linie), la 9.760m. Acestea recorduri remarcabile, cu primele produse care purtau sigla BMW, demonstau încă de acum mai bine de 100 de ani valoarea BMW ca producător de motoare.

Primul automobil cu sigla BMW a părăsit fabrica din Eisenach în 1929. Era modelul BMW 3/15, produs sub licență Austin. Primul model integral dezvoltat de marcă a venit în 1933. BMW 303 s-a remarcat printr-o serie de elemente prezentate în premieră pe un automobil BMW, care au ajuns să definească de atunci modelele BMW: grila dublă și motoarele cu șase cilindri dispuși în linie. De atunci și până la începutul celui de-al Doilea Război Mondial, toate automobilele BMW au fost propulsate de motoare cu șase cilindri dispuși în linie. Dintre acestea intra în legendă BMW 328. Produs în aproximativ 450 de exemplare, BMW 328 obținea sute de victorii internaționale, de multe ori în luptă directă cu modele cu propulsoare de cilindree mai mare. Performanțele BMW 328 în competiții construiau imaginea puternică a mărcii de producător de automobile sportive.

După o perioadă de experiențe și provocări, BMW se concentrează pe producția de automobile dinamice și performante, în special în segmentul mediu, cu "Noua Clasă", dar nu mai avea în portofoliu un automobil cu motor cu șase cilindri dispuși în linie. Așa s-a născut, dezvoltat de inginerul Alexander von Falkenhausen, propulsorul M30.



Data 21 septembrie 2020
Titlu Călătorie în timp - trei modele, doi frați și o perspectivă autentică asupra BMW de acum o jumătate de secol
Pagina 6

Vreme de 27 de ani, acesta a fost în portofoliul BMW în mai multe versiuni, echipând modele din 1966 până în 1995. Primul automobil care a beneficiat de noul motor, în versiuni de 2.500 și 2.800 cmc, a fost un nou sedan elegant, cu numele de cod BMW E3.

Modelul prezentat este un BMW E3 2500 automatic, în culoare Sahara. A fost produs la 10 februarie 1975 și livrat o zi mai târziu către importatorul olandez Alimpo B. Atât tapițeria, cât și culoarea sunt cele originale și au suferit doar mici rețușuri. Multe detalii se păstrează intacte și originale, inclusiv capitonajul portbagajului sau trusa de scule. Mașina a primit o restaurare mecanică în România, care a inclus și reglarea celor două carburatoare Zenith.

BMW Seria 3 320, produs la 15 septembrie 1975, culoare Sahara.

Prima generație BMW Seria 3 (BMW E21) era prezentată în 1975 chiar pe Stadionul Olimpic de la München, același pe care naționala Germaniei câștigase Campionatul Mondial de fotbal cu un an înainte. Evenimentul, care avea loc la numai câteva sute de metri de sediul central, a deschis un capitol important în istoria mărcii și a impus conceptul de sedan sportiv pe piața globală.

Așteptările de la noul model erau mari, acesta urmând poveștii de succes internațional a BMW '02, unul din primele modele postbelice BMW cu un lung șir de victorii importante în motorsport – de la cursele de turisme pe circuit până la raliuri. BMW Seria 3 era o evoluție importantă de la modelul lansat la aniversarea de jumătate de secol a companiei, în 1966. Chiar dacă noul model avea un limbaj de design care îl apropia mult de BMW Seria 5, prezentat cu trei ani înainte, construcția sportivă și compactă era o mașină complet nouă. Preocuparea pentru performanțele dinamice a fost marcată de o inovație a designului interior, care de atunci a devenit una din trăsăturile emblematice ale mărcii: curbura panoului central de bord orientată spre conducătorul auto.

Mai multe proiecte spectaculoase au consolidat imaginea foarte sportivă a noului BMW Seria 3. Din 1977, programul de motorsport BMW Junior Team și modelul de curse BMW 320 omologat pentru Grupa 5 au făcut ca BMW Seria 3 să strălucească pe circuit. Într-o inițiativă fără precedent, Manfred Winkelhock (Germania), Marc Surer (Elveția) și Eddie Cheever (SUA) au avut ocazia să concureze cu un model de top



Data 21 septembrie 2020
Titlu Călătorie în timp - trei modele, doi frați și o perspectivă autentică asupra BMW de acum o jumătate de secol
Pagina 7

Într-o competiție importantă: Campionatul German de Curse (DRM). Era pentru prima dată când tinerii piloți primeau șansa afirmării așa devreme și o valorificau pe deplin, cu Surer plecând din pole position și câștigând deja prima cursă. În același an, Roy Lichtenstein folosea tot un BMW 320 Grupa 5 pentru a crea cel de-al treilea BMW Art Car din istorie. Mașina participa la cursa de 24h de la Le Mans, pilotată de Hervé Poulain și Marcel Mignot, și termina pe locul al nouălea în clasamentul general, obținând totodată victoria în clasă.

Acum, BMW Seria 3 este cea mai de succes poveste a mărcii - de la lansarea din 1975 au fost produse aproape 16 milioane de exemplare. În acest context, modelul prezentat este unul cu adevărat special – este unul din primele modele BMW Seria 3 produse în istorie. Dacă producția a început în iunie, acest model a fost finalizat la 15 septembrie și livrat ulterior aceluiași importator olandez Alimpo B. Luând în considerare că seriile de șasiu nu sunt consecutive (unele modele, mai complexe, erau finalizate mai târziu), seria de șasiu 5203645 indică faptul că este unul din primele 4000 de modele BMW Seria 3 produse în istoria mărcii (seria de șasiu 520... era rezervată pentru BMW E21, cu 5200001 fiind primul model produs). Modelul se prezintă în stare originală și conservare impecabilă, atât a interiorului, cât și a caroseriei, cu tapițeria și vopseaua originală, dar și toate elementele de detaliu precum trusa de scule sau capitonajul portbagajului.

Despre expoziție

Expoziția va fi prezentată până în primăvară la showroomul Automobile Bavaria Băneasa și poate fi vizitată gratuit în timpul orelor de program.

Sunt planificate mai multe sesiuni de prezentare și povești în jurul mașinilor și celor doi colecționari, întâlnirile urmând a fi comunicate ulterior pe pagina de Facebook Automobile Bavaria.

"În această colecție valoroasă avem un instantaneu despre cum arăta BMW cu jumătate de secol în urmă, cu trecerea de la bubble cars la modernul BMW Seria 3. Este o prezentare foarte valoroasă, având în vedere conservarea impecabilă a mașinilor, dar și povestea de pasiune din jurul celor trei mașini. Este o călătorie în timp, încărcată de povești", explică Alex Șeremet, manager de comunicare BMW Group România.



Data 21 septembrie 2020
Titlu Călătorie în timp - trei modele, doi frați și o perspectivă autentică asupra BMW de acum o jumătate de secol
Pagina 8

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.

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 2019, 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: <http://www.linkedin.com/company/bmwromania>

Site-uri de presă:

press.bmwgroup.com/romania