

BMW alla Mille Miglia 2007

Indice



1. Presentazione breve	pag. 2
2. BMW nella storia della Mille Miglia	pag. 4
3. BMW Mobile Tradition	pag. 8
4. Storia e schede tecniche delle vetture partecipanti	pag. 10
- BMW 328	pag. 10
- BMW 327 Sport Cabrio	pag. 11
- BMW 327/28 Sport Coupé	pag. 12
- BMW 328 Berlin–Rom Touring Roadster	pag. 13
- BMW 507	pag. 14

1. Presentazione breve



La storia della Mille Miglia e la storia del marchio BMW sono legate inseparabilmente da vari decenni. Questo stretto rapporto affonda le radici nelle classiche corse su strada disputate tra il 1927 e il 1957 e la tradizione continua a vivere nelle competizioni annuali per i veicoli d'epoca.

Mille Miglia 2007. Un equipaggio speciale per BMW Group Italia:

Luca Bizzarri e Paolo Kessisoglu su BMW 507

La Mille Miglia celebra quest'anno numerosi anniversari, tra cui la 25^a edizione della manifestazione e gli 80 anni passati dalla prima volta che la gara per auto storiche prese il via da Brescia. Un'edizione festeggiata anche dalla Casa di Monaco che, nell'anno delle celebrazioni per i 90 anni del suo storico marchio schiera sulla griglia di partenza venti equipaggi tra team privati e team ufficiali. Le vetture BMW, di cui nove uscite dal museo della BMW Mobile Tradition, sfideranno le oltre 300 automobili da corsa classiche impegnate lungo il leggendario percorso di circa 1600 km della Freccia Rossa, con partenza da Brescia il 17 maggio, passaggio per Ferrara, arrivo a Roma e rientro il 20 maggio nel capoluogo lombardo.

Anche BMW Group Italia celebra la "Mille Miglia dell'Anniversario" con un equipaggio speciale. Sulla griglia di partenza sono infatti presenti per la prima volta gli attori Luca Bizzarri e Paolo Kessisoglu. L'equipaggio composto dai due comici genovesi partecipa al volante di una BMW 507 del 1957 con numero di gara 270.

Presenti con i colori della Casa di Monaco anche i vincitori della scorsa edizione Giuliano Cané e il suo co-pilota Lucia Galliani. La coppia punta alla decima vittoria sulle 15 edizioni a cui ha preso parte. Li aiuterà nell'impresa la BMW 328 Berlin-Rom Roadster della carrozzeria italiana Touring con numero di gara 138.

Battesimo anche per Karl Baumer, nuovo direttore di BMW Group Mobile Tradition, al nastro di partenza a Brescia per la prima volta su BMW 327 Coupé del '37. "Il marchio BMW è da sempre caratterizzato dallo spirito delle corse sportive e dalla relativa esperienza agonistica – ha commentato Karl Baumer -. La Mille Miglia è tra le pietre miliari di questa storia di successo che dura da 90 anni."

Sulla griglia di partenza anche il principe Leopoldo di Baviera in gara su BMW 328 e l'equipaggio tutto al femminile composto da Franca Boni e Monica Barziza, più volte vincitrici nella classifica femminile, iscritte con una BMW 328 del 1937.

Vetture BMW iscritte all'edizione 2007

N.	Vettura	Anno	Team	Paese
76	BMW 327 Coupé	1937	Baumer/Surer	D
80	BMW 328	1937	Siemes/Storms	D
94	BMW 327 Cabrio	1937	Draeger/Kuebler	D
104	BMW 328	1937	Knieps/Hamer	D
108	BMW 328	1938	Bertoli/Ghidoni	I
110	BMW 328	1938	Dauphin/Simon	D
113	BMW 328	1937	Von Baumbach/Von Baumbach	D
118	BMW 328	1937	Boni/Barziza	I
125	BMW 328	1939	Von Bayern/Jouret	D
132	BMW 328	1938	Krause/Clemm	D
136	BMW 328	1939	Langewiesche/Heumann	D
138	BMW 328 Touring	1940	Cané/Galliani	I
144	BMW Isetta	1957	Mercandanti/Bastoni	I
178	BMW 328 RS Cotura	1948	Degelsegger/Huemer	A
179	BMW Veritas RS 2000	1947	Seekamp/Toebbe	D
190	BMW 507	1957	Dauphin/Hoffmann	D
217	BMW 507	1957	Bittl/Rapp	D
270	BMW 507	1957	Bizzarri/Kessisoglu	I
273	BMW 507	1957	Mitchell/Anderson	USA
360	BMW 507	1957	Haffa/Schoeller	CH

La storia dell'automobile prende vita: la Mille Miglia

La Mille Miglia non ha perso neanche un briciolo del suo fascino, nel suo ruolo di ponte tra l'epoca tradizionale dell'automobile e quella moderna. Anno dopo anno, la corsa su strada un tempo più dura e finora più leggendaria al mondo attrae decine di migliaia di appassionati. I paesi e le città toccate dal percorso celebrano la storia dell'automobile nella sua forma più esclusiva. Iniziata nel 1927 come corsa di lunga distanza su 1600 chilometri – o per meglio dire 1000 miglia – viene riproposta dal 1977 sulla stessa lunghezza come prova di regolarità per le vetture storiche. Sono ammessi soltanto i modelli che erano già al via durante le corse classiche. In questo modo, la Mille Miglia unisce passato e presente in un evento unico al mondo per gli amanti dell'automobile.

Anima e memoria: BMW Mobile Tradition

In BMW la preservazione della tradizione automobilistica riveste un ruolo importante. I modelli di successo continuano a fornire l'ispirazione per concetti di veicoli moderni. Il rispetto di valori indispensabili come la sportività, l'efficienza e il puro piacere della guida indicano la strada da percorrere per un futuro brillante. La missione della Mobile Tradition nel BMW Group è coltivare, garantire e tenere in vita la storia del marchio e i veicoli a cui è associato. Dal 1994, tutte le attività del BMW Group sono coordinate con quella associata alla storia. La Mobile Tradition è l'anima e la memoria dell'azienda e la custode della sua storia, dei suoi marchi e dei suoi prodotti.

2. BMW nella storia della Mille Miglia



Alla fine del 1925, quattro giovanotti italiani benestanti e appassionati delle competizioni motoristiche presero una decisione destinata a fare storia nello sport automobilistico; diedero vita a una corsa su strada che molti conoscitori ritenevano la più difficile e attraente di questo genere: la Mille Miglia.

Nonostante gli enormi ostacoli, nella primavera del **1927** la prima Mille Miglia prese il via a Brescia. In condizioni avventurose, per lo più su strade imbrecciate o sterrate, su ponti di barche o attraverso stretti centri abitati, il percorso si estendeva per 1018 miglia da Brescia a Bologna e Firenze, quindi a Roma e, attraverso Ancona, Ferrara, Treviso e Vicenza, di nuovo al punto di partenza. Ai piloti e alle loro automobili si chiedeva il massimo. Lo scopo della corsa era anche quello di dar testimonianza della qualità delle automobili italiane.

Il chiaro dominio delle automobili da corsa italiane caratterizzerà quasi tutte le gare disputate della Mille Miglia fino al 1957. Se prima della Seconda Guerra Mondiale le Alfa Romeo, i «bolidi rossi di Portello», decisero a loro favore 10 gare su 13, dal 1947 in poi sorse l'astro della Ferrari. Sotto il segno del «cavallino rampante» nero, il Commendatore condusse i suoi bolidi alla vittoria per otto volte.

L'atmosfera della Mille Miglia è sempre stata unica e incomparabile. Fin dalle prime edizioni decine di migliaia di persone manifestarono il loro grande interesse per la corsa assiepandosi ai bordi della strada fin sugli Appennini, sfidando pioggia e freddo. L'inizio e la fine della corsa a Brescia era sempre una festa popolare. Le star come Piero Taruffi, Rudolf Caracciola, Luigi Villoresi, Tazio Nuvolari, Stirling Moss, Juan Manuel Fangio, Huschke von Hanstein e altri piloti assicurarono uno scenario sportivo appassionante e drammatico.

Tutt'Italia era presa dalla febbre sportiva quando a primavera la Mille Miglia mandava alla partenza talvolta oltre 400 concorrenti ripartiti in più classi. Nel **1931**, il primo successo di una marca straniera provocò una cocente delusione tra i tifosi abituati alla vittoria: Rudolf Caracciola al volante di una potente Mercedes SSKL a compressore staccò la concorrenza e si diresse solitaria verso il traguardo.

In seguito sembrò per lungo tempo addirittura impossibile scalfire il dominio dell'Alfa Romeo. Le eleganti automobili con i loro vigorosi motori a otto cilindri in linea con cilindrata compresa tra 2,3 e 2,9 litri ed equipaggiati di compressori Roots con una potenza tra 178 e 360 CV erano imbattibili.

Nel **1936** comparve improvvisamente una nuova auto da competizione: la BMW 328, un'automobile addirittura gracile se confrontata con le Alfa e che non si poteva considerare proprio potente con i suoi 80 CV. Tuttavia quest'automobile era destinata a sviluppare un'enorme potenziale.

In brevissimo tempo la leggera e compatta BMW 328 aperta conquistò quasi tutto quel che c'era da vincere nella classe fino a 2 litri di cilindrata. A causa della mancanza di concorrenti, alcune gare erano disputate quasi esclusivamente dalle bianche Roadster di Eisenach. Nel **1938** si giunse al primo grande confronto tra l'Alfa Romeo e la BMW alla Mille Miglia e alla prima comparsa in scena della BMW in questa corsa. Alla partenza andarono tre automobili di questa marca. Ma partecipò anche il pilota britannico A. F. P. Fane con la sua BMW 328, vincendo sovranalemente nella classe delle due litri con quasi due minuti di vantaggio dalla prima Alfa Romeo. Nella classifica complessiva Fane occupò un buon ottavo posto e le altre tre BMW 328 si classificarono al 10°, 11° e 12° posto. Un avvenimento straordinario: accanto alla Auto Union e alla Mercedes-Benz, BMW era diventata la terza casa costruttrice di automobili da corsa più importante in Germania.

A Bologna si verificò purtroppo un incidente disastroso: dieci morti e numerosi feriti – il destino delle corse su strada era suggellato. Già la mattina successiva il governo vietò ogni forma di corsa automobilistica su strade di città.

Nel **1939** la Mille Miglia non si svolse. In Libia si disputò invece una corsa che divenne una prova di forza tra i costruttori di automobili da competizione di Milano e di Monaco di Baviera. Con il suo percorso di circa 1500 km, la corsa Tobruk–Bengasi–Tripoli era lunga quasi quanto la Mille Miglia. Circa un terzo del percorso era costituito da piste in rettilineo che consentivano di raggiungere elevate velocità. Di fronte alla nuova Alfa Romeo 6C 2500 con compressore doppio di potenza quasi doppia, in questa gara, BMW non riuscì ad ottenere il primo posto nella classifica complessiva, tuttavia conseguì un successo degno di nota: con una velocità media minore di soli 1,2 km/h di quella della vincitrice, la veloce BMW 328 Roadster si classificò terza e le due altre BMW 328 occuparono il 5° ed il 6° posto in classifica.

Mentre in Italia si dibatteva su una nuova corsa capace di sostituirsi alla Mille Miglia di fama mondiale, BMW vinceva a Le Mans con una Coupé dotata di carrozzeria in lega leggera della Touring, la «sarta su misura» di Milano della rivale per eccellenza Alfa Romeo. Altri bolidi 328 con carrozzerie leggere ed aerodinamiche stavano per essere completati a Monaco di Baviera. Finalmente fu annunciato per la fine di aprile **1940** il «1° Gran Premio Brescia delle Mille Miglia» quale competizione sostitutiva della corsa tradizionale.

Per evitare ogni rischio, per questa corsa era stato scelto un percorso in pianura e con poche curve, senza transito attraverso città e con un buon fondo stradale tra Brescia, Mantova e Cremona. Finalmente da Roma arrivò il permesso per lo svolgimento della gara. BMW avrebbe partecipato con cinque 328, tutte in struttura leggera. Tuttavia solo tre vetture, due Coupé aerodinamiche e una Roadster, poterono essere ultimate a Monaco di Baviera. Due altre Roadster furono infine dotate di carrozzeria dalla Touring in base a progetti BMW, proprio all'ultimo minuto. Le automobili furono completate appena in tempo e si presentarono in Italia nel marzo del 1940 valicando le Alpi per il Brennero sulle proprie ruote: con il fermo proposito di conseguire la vittoria.

L'Europa si trovava in quei giorni sull'orlo della catastrofe politica. Hitler aveva aggredito la Polonia e preparava l'invasione del Belgio, dei Paesi Bassi e della Francia, la quale aveva dichiarato guerra al Reich insieme all'Inghilterra. L'umore generale era tenebroso.

L'Inghilterra rifiutò di partecipare alle Mille Miglia di Brescia. Nonostante ciò, il 28 aprile fu alzata la bandierina della partenza. Il circuito lungo 103 miglia doveva essere percorso nove volte.

Fin dall'inizio della gara Huschke von Hanstein ed il copilota Walter Bäumer portarono in testa la loro Touring Coupé, l'automobile vincitrice di Le Mans, seguiti a breve distanza dalla seconda 328 Coupé e dalle Alfa Romeo da 2,5 litri. Fino al passaggio per il traguardo, i due tedeschi non si fecero più sloggiare dalla testa della corsa. La seconda classificata, l'Alfa Romeo 6C 2500 SS con motore di potenza superiore, tagliò la linea del traguardo con un quarto d'ora di ritardo. Con una velocità media di 166,724 km/h, von Hanstein/Bäumer stabilirono un leggendario record della Mille Miglia, il quale rimase imbattuto anche dopo la guerra. Si deve tuttavia osservare che la Mille Miglia del 1940 costituiva un'eccezione sotto ogni aspetto e il suo percorso non può essere paragonato a quelli delle edizioni omonime precedenti e successive. La Mille Miglia del 1940 vide giungere sane e salve al traguardo quattro BMW 328. La quinta automobile poté salvarsi a stento oltre la linea del traguardo nonostante un suo difetto tecnico. BMW o Alfa? L'esito della gara aveva prodotto un verdetto univoco: le BMW classificate al 1°, 3°, 5° e 6° posto avevano letteralmente sfatato il mito delle Alfa Romeo abituate alla vittoria.

Poco dopo questo successo fenomenale delle BMW, tutte le attività europee dello sport automobilistico cessarono. Il continente fu squassato dalla Seconda Guerra Mondiale. Le tre BMW 328 Roadster, dei modelli da corsa con carrozzeria particolarmente piatta e superleggera, commissionate alla Touring dall'Ufficio Nazionale Supremo dello Sport, non andarono più sulla linea della partenza.

Dopo la guerra, in un'Italia stremata e devastata dalla guerra, nel **1947** fu riorganizzata una Mille Miglia su strade in parte in uno stato miserevole. Iniziava ora la splendida ascesa della casa Ferrari. Dopo la vittoria riportata dall'Alfa Romeo alla ripresa della Mille Miglia, il dominio della Ferrari fu infranto solo una volta nel 1955 dalla Mercedes con il suo leggendario Tipo 300 SLR.

Il percorso di circa 1000 miglia portava di nuovo da Brescia a Roma, attraversando due volte la catena appenninica. Tuttavia i giorni di questa grande corsa erano contati. Di anno in anno diventava sempre più rischioso condurre le automobili da competizione di accresciuta potenza e velocità sulle strade pubbliche e portarle sul traguardo in maniera sicura. Spesso erano in lizza oltre 400 vetture. Gli spettatori assistettero a vicende curiose come nel **1954**, anno in cui sette miniauto ISO, le antenate della BMW Motocoupé Isetta, percorsero valorosamente l'intero tracciato. Furono ammesse sempre più classi, persino automobili Diesel fecero una volta parte dell'immagine della Mille Miglia.

Il 12 maggio **1957**, nella fase finale della corsa, avvenne ciò che molti critici temevano già da tempo. Il pilota di una Ferrari con oltre 400 CV di potenza perse il controllo sulla sua automobile alla velocità di più di 200 chilometri all'ora, andando a finire in un gruppo di spettatori. Il numero dei morti, la vista dell'eccidio che richiamava vivamente alla memoria la tragedia di Bologna del 1938, costrinse i responsabili ad agire. Il tragico incidente significò la fine della Mille Miglia. Dopo il 1945, BMW non inviò più staff automobilistici in Italia. Così avvenne che un solo pilota privato partecipò nel 1957 alla tradizionale corsa su

strada alla guida di una BMW 507. Per l'ultima volta un'automobile con i colori bianco e blu si recò sulla linea della partenza di Brescia.

L'insuperato fascino di questa corsa era tuttavia destinato a durare. Nel **1977** alcuni influenti entusiasti organizzarono la prima Mille Miglia per veicoli storici per non far cadere nell'oblio questa gloriosa corsa che, con i suoi incredibili trionfi e tragici incidenti, aveva assicurato così spesso i titoli di prima pagina.

Su un percorso ricco di attrattive e simile a quello originale, da allora viene messa alla prova ogni anno l'affidabilità delle automobili classiche da competizione e da turismo. Viene ammesso a partecipare ogni modello che partecipò alla corsa; le eccezioni vengono trattate con la massima generosità. Si tratta anche di un avvenimento sociale che abbina piacevolmente la retrospettiva su una movimentata storia delle corse automobilistiche e gli agi del moderno turismo.

Nel **1992** e **1996** la competizione fu vinta da due auto sportive classiche BMW, una 507 e una 328 Mille Miglia Roadster. Nel **1998, 2000** e **2002** la coppia Giuliano Canè e Lucia Galliani vinse su una BMW 328 MM/BMW 328 MM Touring. Il culmine dell'impegno della BMW Group Mobile Tradition è però rappresentato, nel **2003**, dalla partecipazione di re Carlo Gustavo XVI di Svezia che, insieme al principe Leopoldo di Baviera, ha partecipato alla gara su una BMW 328 Mille Miglia Touring Roadster. Nello stesso anno Franca Boni e Monica Barziza hanno vinto il trofeo femminile, la Coppa delle Dame. Tutti questi successi dimostrano che il nome BMW resta strettamente collegato alla leggenda della Mille Miglia anche ai nostri tempi.

Nel **2004**, finalmente la divisione Mobile Tradition del BMW Group ha ottenuto il suo maggiore trionfo: con la vittoria della coppia Cané-Galliani, del trofeo femminile (ancora Boni-Barziza) e la vittoria generale nella valutazione dei team, la Casa di Monaco ha ottenuto tutti i trofei decisivi, e il marchio bianco-blu ha in tal modo sottolineato il proprio successo anche nel settore delle auto sportive d'epoca.

L'edizione **2005** della Mille Miglia ha avuto un significato particolare per BMW Group. Sia la BMW Isetta sia la BMW 507, disegnata da Albrecht Graf Goertz, hanno infatti festeggiato il loro 50° anniversario. E proprio a bordo di una BMW 507 del 1955 Marco Saltalamacchia, presidente BMW Group Italia, e Alex Zanardi pilota WTCC del BMW Team Italy-Spain hanno gareggiato per la prima volta fra gli equipaggi ufficiali del BMW Group Mobile Tradition.

L'edizione **2006** si è conclusa ancora una volta con il successo di Giuliano Cané e il suo copilota, la moglie Lucia Galliani che, a bordo della storica BMW 328 MM Roadster, si sono aggiudicati la manifestazione per la nona volta dopo una rimonta vincente sulla quale pochi avrebbero scommesso. Il trofeo femminile, la Coppa delle Dame, è andato per la dodicesima volta a Franca Boni e Monica Barziza, vincitrici al volante di una BMW 328.

3. BMW Mobile Tradition



L'obiettivo che si è preposta la divisione BMW Mobile Tradition è di curare e mantenere viva l'eredità di BMW, un'impresa attiva su scala mondiale. Questa visione olistica della storia del prodotto e della Marca, così come della storia dell'Impresa, è integrata nelle attività attuali dell'impresa e viene interpretata come un rapporto vivo con una storia di mobilità e dinamica.

Il compito è di conservare i tesori del passato e di offrirli come esperienza alla comunità di entusiasti BMW. Al fine di mantenere viva la storia dell'azienda e dei suoi veicoli, BMW Mobile Tradition, fondata nel 1994, raccoglie testimonianze del passato e le rende accessibili a persone interessate sia all'interno che all'esterno. La Mobile Tradition incorpora così l'anima e la memoria dell'Impresa, delle sue marche e dei suoi prodotti. Questo è il centro di coordinamento di tutte le attività mondiali di BMW Group legate alla sua storia.

Tradizione e futuro porta a porta

La sede di BMW Mobile Tradition è laddove nascono le innovazioni e la tecnologia, nelle immediate vicinanze del Centro di ricerca ed innovazioni di BMW a Monaco-nord. Anche se i compiti e l'operato di questa Divisione sono molto particolari, ogni singolo collaboratore – da solo oppure in un team – lavora sulle stesse fondamenta, la competenza e la forza di un'impresa che ha dettato, attraverso dei successi unici, la storia della cultura della mobilità.

La storia resa tangibile: la Collezione storica e il BMW Museum

Il cuore della BMW Mobile Tradition è la Collezione storica. Oltre 400 automobili e 170 motociclette, così come innumerevoli motori aerei, di motociclette ed automobili. La collezione offre una panoramica unica della tradizione dei prodotti BMW dal 1916 fino al presente. L'obiettivo della collezione è di far vivere la tradizione, di far riassaporare il piacere di guidare: ogni anno, in occasione di centinaia di manifestazioni nazionali ed internazionali come il «Concorso d'Eleganza Villa d'Este» o la «Mille Miglia», BMW Mobile Tradition è presente con le sue auto più belle a fare da ambasciatrici di una storia affascinante. Il Museo BMW situato nelle immediate vicinanze della sede centrale della Casa di Monaco, offre un affascinante viaggio nel passato, nel presente e nel futuro di BMW e affascina ogni anno visitatori provenienti da tutti i continenti ed è così uno dei musei più visitati della Germania. Dopo un imponente lavoro di ampliamento e rinnovamento il Museo BMW è destinato a riaprire al pubblico nel mese di ottobre 2007.

La memoria di BMW: l'Archivio storico

L'Archivio storico è un centro servizi moderno e attivo che estrae dalla documentazione storica le informazioni relative alla storia dei prodotti e dell'impresa e le mette a disposizione del pubblico. Per proprietari di veicoli storici, giornalisti, storici e autori, l'archivio è oggi diventato una fonte inesauribile di informazioni riguardo non solo ai prodotti del BMW Group, ma intorno alle persone e agli eventi che hanno fatto la storia dell'impresa. Il pubblico di tutto il mondo gode così della possibilità di eseguire delle ricerche, 24 ore su 24, gratuitamente, in ognuna delle banche dati dell'Archivio storico di BMW Group al sito web <http://www.historischesarchiv.bmw.de>

Service nonstop: disponibilità di pezzi di ricambio

Il Reparto Service e pezzi di ricambio di BMW Mobile Tradition è il primo indirizzo per un approvvigionamento completo di pezzi di ricambio e il restauro di alta qualità di automobili d'epoca BMW. La divisione Mobile Tradition si assume la responsabilità di mettere a disposizione i pezzi di ricambio dei veicoli storici BMW. I proprietari di questi gioielli hanno la possibilità di conservare i loro veicoli in un ottimo stato. Il Service di BMW Mobile Tradition include anche la consulenza personalizzata di clienti e di concessionari, così come la messa a disposizione della logistica e distribuzione per tutti i prodotti, complessivamente diverse decine di migliaia di voci unitarie. BMW Mobile Tradition gestisce inoltre la fabbricazione di replica di diverse migliaia di pezzi non più disponibili. I proprietari di oltre 190.000 automobili e 70.000 motociclette storiche BMW in tutto il mondo formano la clientela del Service e della vendita di pezzi di ricambio di BMW Mobile Tradition.

Le comunità degli entusiasti BMW in tutto il mondo non hanno come denominatore comune solo l'entusiasmo per delle vetture uniche, ma anche lo spirito pionieristico, sportivo e la creatività. Questo spirito tipicamente BMW si concretizza nell'organizzazione dei Club: oltre 180 BMW Club in tutto il mondo assistono più di 250.000 membri.

I membri dei BMW Club si vedono come conservatori attivi della tradizione BMW e come ambasciatori del Marchio. BMW Mobile Tradition supporta la loro passione: con l'aiuto dell'International Council of BMW Clubs e delle organizzazioni tetto internazionali, BMW Mobile Tradition si prefigge di tenere sempre aggiornati i BMW Club circa gli eventi, le presentazioni e le notizie importanti che riguardano il mondo BMW. Inoltre, i BMW Club sono dei partner importanti per ottenere delle informazioni sul mercato del servizio di assistenza e dei pezzi di ricambio di autoveicoli storici.

Uniti in una rete globale: BMW Mobile Tradition su Internet

BMW Mobile Tradition è presente all'indirizzo web: www.bmw-mobiletradition.com
L'Archivio storico lo trova all'indirizzo <http://www.historischesarchiv.bmw.de>

4. Storia e schede tecniche delle vetture partecipanti **BMW 328**



Il 328 Roadster, sviluppato nel 1935/36, è una delle leggende della storia dell'automobile. Malgrado i mezzi modesti impiegati per la costruzione di quest'auto, il risultato fu una bellissima sportiva che presto diventò la dominatrice della categoria due litri. Le versioni modificate per le gare vinsero nelle rispettive categorie a Le Mans e nella Mille Miglia. Delle 464 automobili allestite, 403 erano carrozzate come roadster, mentre le altre versioni vennero preparate per le gare o con una scocca speciale ordinata dal cliente.

Anno	1937
Prezzo orig.	7400 DM
Totale unità	464 (1936-1940)

Dati tecnici

Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm ³
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	80 CV a 4.500 giri/min
Cambio	Quattro rapporti, cambiocentrale, sincronizzazione su 3 ^a e 4 ^a marcia
Freni	idraulici, a tamburo
Dimensioni	lungh. 3710 mm, largh. 1480 mm, alt. 1400 mm
Peso	780 kg
Velocità massima	155 km/h

BMW 327 Sport Cabrio



Con il modello BMW 327 di sportiva decapottabile, la Casa di Monaco entrò alla fine del 1937 nel settore delle auto di lusso. Questa automobile elegante, a cui nel 1938 fu affiancato uno stupendo coupé, era basata sulla trasmissione e sul telaio della berlina BMW 326, con il motore reso più potente di 5 CV. Le scocche per la BMW 327 Cabrio furono realizzate dalla famosa Casa Autenrieth di Darmstadt.

Anno	1937
Prezzo orig.	7500 DM
Totale unità	1124 (1937-1941)

Dati tecnici

Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm ³
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	55 CV a 4.500 giri/min
Cambio	Quattro rapporti, cambio centrale, sincronizzazione per tutte le marce
Freni	idraulici, a tamburo
Dimensioni	lungh. 4500 mm, largh. 1600 mm, alt. 1430 mm
Peso	1100 kg
Velocità massima	125 km/h

BMW 327/28 Sport Coupé



Per i clienti che amavano la BMW 327 Sport Cabrio, ma per i quali una potenza motore di 55 CV era insufficiente o troppo poco esclusiva, BMW lanciò nel 1938 la 327/28 Sport Coupé. All'esterno identica alla 327, quest'auto, che montava il leggendario motore a tre carburatori della 328 Roadsters, fu disponibile dall'aprile 1938 come cabriolet sportiva e, successivamente, dall'autunno 1938, anche come coupé. L'automobile, dotata di cambio completamente sincronizzato di ZF, raggiungeva i 145 km/h e, nella versione coupé, fu prodotta in soli 86 esemplari.

Anno	1937
Prezzo orig.	8100 DM
Totale unità	86 (1938-1940)

Dati tecnici

Motore	a sei cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm ³
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	80 CV a 5000 giri/min
Cambio	Cambio a leva centrale a quattro marce, sincronizzazione per tutte le marce
Freni	idraulici, a tamburo
Dimensioni d'ingombro	Lung. 4500 mm, larg. 1600 mm, alt. 1420 mm
Peso	1100 kg
Velocità massima	145 km/h

BMW 328 Berlin-Rom Touring Roadster



Nella speranza di farle competere nella gara Berlino-Roma prevista per il 1941, la Federazione Sportiva Tedesca fece modificare tre Roadster BMW esistenti dalla Carrozzeria Touring di Milano, che vi montò scocche più sofisticate dal punto di vista aerodinamico. Il risultato finale fu un'auto da corsa con un coefficiente di penetrazione dell'aria eccezionale per quell'epoca. Tuttavia gli avvenimenti della seconda guerra mondiale interuppero bruscamente ogni gara automobilistica con partecipazione di vetture tedesche.

Anno	1937 per il telaio, 1941 per la scocca
------	--

Dati tecnici

Motore	6 cilindri in linea
Cilindrata	1971 cm ³
Alesaggio x corsa	66 x 96 mm
Potenza	120 CV a 5.500 giri/min
Cambio	Quattro rapporti
Freni	Freni Alfin, con piastre posteriori ventilate
Peso	700 kg
Velocità massima	200 km/h

BMW 507



Su suggerimento degli importatori BMW per gli USA, a partire dal 1954 BMW si impegnò intensivamente con la costruzione di varianti sportive del modello 502, pensate soprattutto per la clientela d'oltremare. Come designer della nuova macchina venne scelto Albrecht Graf Goertz, allievo del più importante designer dell'epoca, Raymond Loewy. Dopo che il consiglio di amministrazione BMW ebbe visto alcuni schizzi di auto sportive nell'ufficio newyorchese di Graf Goertz, si decise di costruire il modello 507, una roadster di alta caratura. Come base tecnica venne utilizzato lo chassis accorciato di 35,5 cm della super limousine 502 da 3,2 litri, il cui motore venne alleggerito da una compressione di 150 invece che di 140 CV. La bellissima macchina venne presentata per la prima volta, in occasione dell'IAA 1955 di Francoforte. La maggior parte di queste esclusive auto sportive sono sopravvissute fino a oggi.

Anno	1958
Prezzo orig.	26500 DM
Totale unità	251 (1956-1959)

Dati tecnici

Motore	a cilindri V8
Cilindrata	3168 cm ³
Alesaggio x corsa	82 x 75 mm
Potenza	150 CV a 5000 giri/min
Cambio	Quattro rapporti, cambio centrale, sincronizzazione per tutte le marce
Sospensioni	Ant: a ruote indipendenti con bracci triangolari Post: assi Banjo su leve a molla, barra Panhard
Freni	idraulici, Duplex (VA); Simplex (HA) con servofreno
Dimensioni d'ingombro	Lung. 4380 mm, larg. 1650 mm, alt. 1260 mm
Peso	1220 kg
Velocità massima	190-220 km/h

Per ulteriori informazioni alla Stampa:

Patrizia Venturini
Telefono: 02.51610.164 Fax 02.51610.416
E-mail: Patrizia.Venturini@bmw.it

Media website: www.press.bmwgroup.com