



Comunicat de presă
13 octombrie 2023

Expoziție inedită, cu dezvăluirea în premieră absolută a mai multor repere din istoria BMW – prezentare în detaliu

Expoziția este găzduită în spațiul "Cazarma U", în Timișoara, în perioada 6-15 octombrie. +++ Proiectul prezintă în premieră absolută mai multe proiecte mai puțin cunoscute al mărcii, așa cum este concept carul BMW Tapira care a stat la baza BMW Turbo, primul „showcar” BMW, sau explorările pentru un model de lux echipat cu motor V12.

București/Timișoara. CODRU SustainArt village x CSWeek, ca parte a unei inițiative a Galeriei Galateca, în colaborare cu BMW, prezintă în Timișoara expoziția ARHITECTURĂ EMBLEMATICĂ, DESIGN AUTO LEGENDAR, un eveniment inclus în agenda "Timișoara, Capitală Culturală Europeană".

Proiectul, găzduit într-un spațiu la Cazarma U până la finalul acestei săptămâni, include o selecție de proiecte de design ale mărcii, multe prezentate pentru prima dată publicului larg, dar și o prezentare a sediului BMW semnat de arhitectul austriac Karl Schwanzer, un reper emblematic atât al mărcii, cât și al orașului München.

Expoziția surprinde energia transformatoare pe care BMW a arătat-o lumii la începutul anilor 1970. Cu un sediu unic și inovator, primul concept car al mărcii - BMW Turbo -, care a prezentat abordarea BMW față de inovații în plăcerea de a conduce, siguranță, responsabilitate față de mediu și design, și o nouă gamă de mașini care a lansat o strategie de design proaspătă, durabilă, transformările acelor ani au jucat un rol major în crearea a ceea ce este BMW astăzi, 50 de ani mai târziu. Expoziția prezintă, pe 10 panouri de mari dimensiuni, lucrările de design ale lui Paul Bracq, șeful de design BMW în perioada 1970-1974. Mai multe panouri arată evoluția către primul show car al mărcii, BMW Turbo. O altă serie de lucrări arată unele modele care au stat la baza gamei moderne a mărcii, BMW Seria 5, BMW Seria 6 sau BMW Seria 3, multe incluzând în mod inedit o serie de direcții de design care nu au mai fost prezentate publicului larg. Mai mult decât o simplă poveste a unei mărci, expoziția urmărește momente puternice din istoria a doi creatori importanți – designerul Paul Brack și arhitectul Karl Schwanzer.

"Anii '70 au marcat una din cele mai puternice transformări din istoria companiei. Printr-o prezentare de design și arhitectură aducem o perspectivă specială asupra acestei transformări. Nu ne propunem să o cuprindem complet, exhaustiv, ci ne dorim, împreună cu CSWeek și CODRU SustainArt village, să pornim o conversație despre automobil, design și arhitectură", explică Alex Șeremet, Corporate Communication Manager.



Comunicat de presă

Dotă 13 octombrie 2023

Temă Expoziție inedită, cu dezvăluirea în premieră absolută a mai multor repere din istoria BMW – prezentare în detaliu

Pagină 2

Prezentarea pe larg a lucrărilor din expoziție

Reproduceri ale modelelor realizate de Paul Bracq pentru BMW. Originalele sunt păstrate în Arhivele Corporative BMW Group din München. Lucările au fost selectate și prezentate de David Carp, BMW Group Design, în premieră, special pentru expoziția din România.

Expoziția prezintă reproduceri ale modelelor realizate de Paul Bracq pentru BMW. Originalele sunt păstrate în Arhivele Corporative BMW Group din München. Prima lucrare de proiectare a lui Paul Bracq pentru BMW a avut loc în perioada 1967 – 1969, când a fost angajat de compania franceză Brissonneau & Lotz, care avea un mic departament de design. Primul său proiect BMW a fost comandat de Max Hoffman, importator american pentru BMW, care a solicitat un design pentru un V8 Coupé destinat pieței americane. Deși acel proiect s-a oprit devreme, Bracq a preluat apoi un proiect oficial BMW care fusese dat lui B&L, pentru un model cu 2 locuri bazat pe BMW 1600TI, cunoscut mai târziu sub numele de proiect E19.

În ianuarie 1970, Bracq a devenit șef al studioului de stil BMW din München, unde a raportat șefului de inginerie și design caroserie, Wilhelm Hofmeister. A părăsit BMW la sfârșitul anului 1974.

Lucrările de artă BMW Design expuse în această expoziție a fost create de Bracq în acest timp la BMW din München, precum și în timpul proiectului său E19 realizat la Brissonneau & Lotz în perioada 1968-69.

Panoul 1: BMW Turbo 1972

BMW Turbo din 1972 este considerat capodopera BMW a lui Paul Bracq. Bracq a experimentat câteva dintre ideile de design găsite la Turbo înainte de a se alătura BMW, iar designul mașinii finale a beneficiat foarte mult de proiectul anterior BMW Tapira început în 1971. De fapt, Turbo este evoluția finală a Tapira.

În primăvara anului 1972 s-a decis să se construiască un prototip funcțional al acestui design cu motor central, la timp pentru Jocurile Olimpice de vară din 1972. Numele „Turbo” a fost ales în iulie 1972, iar un al doilea prototip a fost chiar construit în urma jocurilor de vară. Până atunci, primise un număr de cod de dezvoltare, E25, în așteptarea unei producții în număr foarte redus.



Comunicat de presă

Data 13 octombrie 2023

Temă Expoziție inedită, cu dezvăluirea în premieră absolută a mai multor repere din istoria BMW – prezentare în detaliu

Pagină 3

Turbo avea să fie primul show-car oficial al BMW, evidenția atât tehnologia de siguranță activă și pasivă și, mai presus de toate, ar arăta lumii cum ar putea arăta un BMW interesant al viitorului apropiat.

Cea mai puternică influență a designului BMW Turbo poate fi văzută pe coupé-ul din 1978 BMW M1 E26 cu motor central, precum și pe partea din față a ultimului BMW E31 Seria 8. Deși Bracq nu a proiectat el însuși o mare parte din interior, consola de bord sa orientată spre șofer a indicat, de asemenea, direcția pentru viitoarele modele BMW.

Paul Bracq a mers mult dincolo de a produce doar schițele necesare pentru a determina designul pentru Turbo și pentru a-l construi. El a creat constant și cu dragoste noi desene și picturi ale acestui automobil, chiar și după ce a fost construită. În acest fel, s-a alăturat acelor artiști care au continuat o temă puternică, mult timp după ce au trecut la alte proiecte. Studioul său de acasă a fost decorat cu aceste imagini, inclusiv cu unele dintre cele afișate aici.

Mai multe informații despre BMW Turbo găsiți și aici:

<https://www.press.bmwgroup.com/romania/article/detail/T0403214RO/50-de-ani-bmw-turbo-primul-concept-car-bmw-din-istorie-supercar-pentru-siguran%C5%A3%C4%83>

Panoul 2: Sediul BMW

Primii ani de după cel de-al Doilea Război Mondial au fost cu mari provocări pentru BMW. Încercând să se reconstruiască după război, compania a avut dificultăți financiare uriașe și a fost salvată doar prin sprijinul hotărât al unui nou investitor, Herbert Quandt. Cu noi resurse și o nouă linie de modele care a fost numită în mod popular Neue Klasse, BMW a început o perioadă majoră de transformare și creștere deja în anii 1960.

La începutul anilor 1970, BMW era o companie dinamică, gata să se impună pe scena mondială. Și scena mondială a venit acasă la BMW, la München, odată cu organizarea Jocurilor Olimpice chiar peste sediul principal BMW. Această oportunitate a încurajat o schimbare puternică în interiorul companiei. Una dintre decizii a fost crearea unui nou sediu, care să se potrivească noii imagini de companie.

Câștigătorul proiectului a fost arhitectul austriac, Karl Schwanzer, cu un proiect care s-a definit prin inovația creativă. Turnul de birouri a folosit o secțiune rotundă pentru optimizarea utilizării spațiului interior și pentru o mai bună comunicare și colaborare în interiorul clădirii. Tot în același scop, a fost pionier în utilizarea conceptului de open space. La fel de inovatoare a fost și soluția de construcție, care a inclus construirea etajelor la sol



Comunicat de presă

Dotă 13 octombrie 2023

Temă Expoziție inedită, cu dezvăluirea în premieră absolută a mai multor repere din istoria BMW – prezentare în detaliu

Pagină 4

și ridicarea și suspendarea lor pe patru cabluri principale de susținere susținute de secțiunea central. În plus, un alt element hightech care a ajutat și la reducerea timpului de construcție a fost realizarea fațadei de 15.000 metri pătrați din 2300 de componente prefabricate din aluminiu. Aceste soluții tehnologice curajoase și inovative au permis ca întreaga construcție să fie finalizată în doar 26 de luni.

Schwanzer a venit și cu alt concept nou – un muzeu, primul de acest fel pentru o companie germană de mașini. A fost construită ca o boală rotundă, fără ferestre și, împreună cu turnul de birouri, a devenit un reper izbitor al orașului.

BMW „4 Cilindri” a fost proiectul definitoriu în cariera lui Karl Schwanzer și demonstrează cum arhitectura poate susține imaginea unei companii, poate deveni emblematică pentru o marcă la fel de puternică precum cele mai importante produse ale sale.

Mai multe informații despre sediul BMW găsiți aici:

<https://www.press.bmwgroup.com/romania/article/detail/T0402444RO/construit-s%C4%83-modeleze-ziua-de-m%C3%A2ine:-un-simbol-interna%C5%A3ional-%C3%AE%C5%9Fi-s%C4%83rb%C4%83tore%C5%9Fte-50-de-ani-de-na%C5%9Ftere>

Panoul 3: BMW Seria 5 E12

După ce BMW Turbo și-a făcut apariția impresionantă în vara anului 1972, noul BMW Seria 5 și-a făcut debutul mai târziu în acel an. Prima mașină care a beneficiat de noua strategie de denumire de „Serii” a BMW, BMW 520, a adus instantaneu limbajul formei BMW în anii 1970 și a stabilit linia și pentru viitoarele modele.

Seria 5 a continuat și a sporit reputația BMW ca producător de sedanuri sportive de dimensiuni medii excepționale, înființate la începutul anilor '60 cu sedanurile BMW „Neue Klasse”. În explorările lui Bracq se regăsesc și schițe care exploarează paralele între E12 cu Neue Klasse unde se pot distinge elemente precum proprițiile în trei volume sau linia aplecată spre în față a grilei.

În timp ce conceptul de design exterior pentru proiectul E12 Seria 5 a fost stabilit cu o contribuție a casei de design italian Bertone cu puțin timp înainte ca Bracq să se alăture BMW, a devenit sarcina lui Bracq să-l perfecționeze pentru producție, precum și să furnizeze designuri pentru dezvoltarea lui ulterioară.

Pe de altă parte, designul cockpitului Seria E12 5 vine direct din mâna lui Bracq.



Comunicat de presă

Dotă 13 octombrie 2023

Temă Expoziție inedită, cu dezvăluirea în premieră absolută a mai multor repere din istoria BMW – prezentare în detaliu

Pagină 5

Deja în ianuarie '70, în primele sale zile la BMW, a reușit să adapteze cu succes o temă de bord pe care o dezvoltase mai devreme la Brissonneau & Lotz, prezentat în schițele din expoziție.

Pe lângă schițele și randările pentru interior, Bracq a produs și mai multe desene de pachete la dimensiune 1:1, cu suprafețe de design randate, pentru a realiza un concept de design complet definit.

Panoul 4: Proiectul BMW 1600 TI / E19 Roadster (Brissonneau & Lotz) 1967 – 69

La scurt timp după ce compania franceză Brissonneau et Lotz deschidea un serviciu de consultanță în design, BMW comandat în 1967 un proiect de a crea un roadster cu 2 locuri pe baza mecanicii BMW 1600TI, destinat producției. La scurt timp după aceea, Paul Bracq a ajuns la B&L și a devenit repede responsabil pentru proiect.

Până în 1970, B&L a fost achiziționată și forțată să renunțe la proiect, care a continuat apoi la Bertone câțiva ani, dar nu înainte ca Bracq să dezvolte aceste lucrări încântătoare. Ele arată totul, de la o schiță brută, la redări artistice, conceptul interior care a supraviețuit pe BMW Seria 5 E12 și un exemplu al abilităților foarte fine de desenare ale lui Bracq. Deși proiectul a mers la Bertone, Bracq a mers la BMW, unde a putut explora mai departe idei legate de acest model care a primit numele BMW E19 Roadster.

Panoul 5: Proiecte BMW Seria '02 1970 - 71

Seria BMW '02 a fost lansată în 1966, iar până în 1970, când Paul Bracq a sosit la BMW, a început pregătirea unui face lift. Mașina roșie dinamică seamănă foarte mult cu ceea ce a fost ulterior fabricat, dar farurile dublu rotunde de pe mașina verde nu au apărut pe cel mai mic BMW decât ani mai târziu.

Pentru primul hatchback modern al BMW, BMW '02 Touring a refolosit designul original BMW '02, cu excepția spatelui unde pentru producție a fost ales designul lui Giovanni Michelotti.

Deși nu este designul său, Bracq a produs această ilustrație curată, aproape arhitecturală a mașinii, în contrast puternic cu lucrările picturale văzute în partea stângă a acestui panou.

Panoul 6: Proiectul BMW „Tapira” 1971 – 72



Comunicat de presă

Dotă 13 octombrie 2023

Temă Expoziție inedită, cu dezvăluirea în premieră absolută a mai multor repere din istoria BMW –
prezentare în detaliu

Pagină 6

Din proiectul Tapira a luat naștere BMW Turbo în 1972, dar a început cu o arhitectură complet diferită a automobilului. Bracq a elaborat diverse idei pentru mașini sport cu două locuri încă din 1963. Până în 1971, au existat diverse discuții la BMW cu privire la producerea unei mașini sport moderne cu două locuri și au fost explorate mai multe parteneriate cu alți producători de mașini în acest scop.

Primele modele Tapira din 1971 arată un concept cu motor în față, dar designul s-a schimbat curând în designul cu uși gullwing cu motor central care în cele din urmă și-a găsit drumul pentru a deveni BMW Turbo un an mai târziu.

În schițele prezentate în expoziție putem să urmărim evoluția completă a designului Tapira, de la un automobil cu habitacul în spate și cu motor față, la proporțiile Turbo, dar cu o formă incipientă, și în cele din urmă la un design care este în esență Turbo așa cum a fost construit.

Panoul 7: BMW E21 Seria 3 1970 – 74

Primul BMW Seria 3, lansat în 1975, a fost inițial planificat pentru a fi lansat în 1973, iar lucrările de proiectare la această mașină au fost deja începute înainte de 1970.

Când Bracq a ajuns la BMW, un concept de bază propus de Bertone era deja în dezvoltare. A devenit sarcina lui Bracq să perfecționeze acest concept și să-și pună echipa să-l pregătească pentru producție.

Bracq a produs multe desene care arată un design alternativ al spatelui pentru E21, inclusiv o serie de idei pentru un hatchback modern, dar și soluții precum acoperiș acoperit cu vinilin în stilul mașinilor americane. Alte explorări de design includ abordaera cu faruri duble, Seria 3 fiind ultimul model din gamă ce a primit acest tratament emblematic, dar pentru generațiile ulterioare.

O schiță prezentată în expoziție reprezintă și două persoane și un câine, dovada că Bracq ar putea ilustra frumos mai mult decât obiecte industriale.

Panoul 8: BMW E24 Seria 6 1972 – 74

În ianuarie 1972, BMW a decis să înceapă lucrările la un coupé cu 6 cilindri pentru a înlocui încă remarcabilul E9 din 1968. Mașina avea să fie lansată în 1976 ca prima Seria 6, după ce Paul Bracq a părăsit BMW, dar bineînțeles că este în continuare un produs al departamentului de stil BMW sub conducerea sa.



Comunicat de presă

Dotă 13 octombrie 2023

Temă Expoziție inedită, cu dezvăluirea în premieră absolută a mai multor repere din istoria BMW – prezentare în detaliu

Pagină 7

Cele mai mari două desene de aici au fost realizate imediat după începerea proiectului și arată două teme principale ale feței luate în considerare de Bracq. În mai multe schițe se regăsesc abordări care tratează partea frontală în formule apropiate de BMW Turbo, în timp ce show carul BMW apare reprezentat alături de Seria 6, ca etalon.

Tema farurilor pe jumătate acoperite este ceva pentru care Bracq și designerii săi, așa cum o arată schițele de design, au luptat până în 1974 pentru această idee, când designul a fost finalizat fără a fi preluată.

Panoul 9: BMW E23 Seria 7, proiecte V12 1973-74

Nu există prea multe desene în Arhiva de design BMW Group care ne-ar putea arăta ce a gândit Bracq pentru E23, primul BMW Seria 7, pe parcursul dezvoltării designului proiectului. O temă care l-a interesat întotdeauna pe Bracq a fost farul ascuns sau pe jumătate ascuns, ceva ce BMW nu a produs decât mult timp după ce el a părăsit compania.

La începutul anilor '70 au fost explorate și idei care țin de o limuzină ampatament lung din clasa de lux, probabil, cu un motor V12 și două versiuni ale ceea ce probabil reprezentau V12 Coupé. În 1972, BMW a început să testeze un motor V12 și a sperat să îl aibă pregătit pentru lansarea lui E23 în 1977. Se vorbea despre utilizarea lui într-un produs poziționat deasupra Seria 7. Lucrările la acel motor s-au oprit la mijlocul anului 1974, când a devenit disponibil un nou motor sursă și dezvoltarea a repornit pe această bază la scurt timp după aceea. Acest al doilea proiect V12 a murit în 1977. BMW a lansat în cele din urmă un V12 zece ani mai târziu, pe generația E32 Seria 7.

Panoul 10: De la schițe libere la redandări finale - o colecție de mașini Bracq 1973 - 74

Fiecare designer produce mult mai multe schițe decât își pot imagina majoritatea când văd lucrarea terminată. Cele mai multe dintre acestea nu sunt menite să fie văzute de public. Sunt un mijloc pentru designer de a comunica cu el însuși, dar sunt adesea mici capodopere în sine. Schițele arată idei pentru un automobil BMW cu siguranță pasivă, cu zone de deformare la impact, lucru pe care majoritatea producătorilor de mașini cercetau la începutul anilor '70 și care a fost ilustrat și de BMW Turbo.

Într-o schiță amplă, Bracq prezintă o colecție de desene de mașini, arătând căutările continue ale artistului și referințele din istorie. El și-a plasat capodopera, BMW Turbo, în

Comunicat de presă

Dotă 13 octombrie 2023

Temă Expoziție inedită, cu dezvăluirea în premieră absolută a mai multor repere din istoria BMW – prezentare în detaliu

Pagină 8

compania exaltată nu numai a roadster-ului BMW 328 din 1936, ci și a diferitelor alte mașini celebre din anii '30 și '50, un panteon în stilul lui Paul Bracq.

Despre Paul Bracq

13.12.1933	Născut în Bordeaux, France.
1950 – 1953	Boule School of Design, Paris. Premiul întâi, "Competiție de sculptură în lemn".
1953	„Chambre Syndicale de la Carrosserie“, asociația carosierilor – desene la mărime naturală.
1953 – 1954	Asistent designer pentru Philippe Charbonneaux. • "Pegaso Coupé", show car prezentat public. • Proiect limuzină prezidențială - Citroën.
1954 – 1957	Serviciu militar în Germany, divizia aeropurtată.
1957 – 1967	Mercedes-Benz, Sindelfingen, Germania: Șef de design pentru studioul de design avansat. • A participat la designul modelelor Mercedes 230 SL Pagoda, 220 S Coupé, 250, 600, 220 D. • Studiu de design pentru proiectele „Motor Wankel“. • Ilustrații pentru cataloagele Mercedes și mai multe patente de caroserii.
1967 – 1970	Se întoarce în Franța pentru a lucra la Brissonneau & Lotz. • A participat la designul TGV (Prima generație a trenului de mare viteză francez) • Prototip de design BMW bazat pe 1600 TI (Un automobile cu două locuri denumit ulterior BMW E19). • Studiu de design pentru un Coupé bazat pe SIMCA 1100.
1970 – 1974	BMW, Munchen, Germania - Director de design • Linia de design pentru prima generație BMW Seria 5, BMW Seria 7, BMW Seria 3 și BMW Seria 6, BMW 2002 și concept carul BMW Turbo (din care au fost construite două exemplare). • Concept car și multe proiecte pentru modele coupe și sedan cu 12 cilindri care nu au fost construite niciodată. • Concept car-ul BMW Turbo a fost ales Concept Car of the Year 1973 de către „Revue Automobile Suisse“ și a câștigat categoria în 1992 „Bagatelle Concours d'Elégance“.
1974 – 1996	Se întoarce în Franța, Peugeot – Șef de design interior. • Peugeot 305, 505, 205, 405, 106, 406. • Transport personal pentru Papă, ineterioare pentru concept car-uri precum Quasar, Proxima și Oxia.



Comunicat de presă

Dotă 13 octombrie 2023

Temă Expoziție inedită, cu dezvăluirea în premieră absolută a mai multor repere din istoria BMW – prezentare în detaliu

Pagină 9

Despre CSWeek Timișoara

Asociația Codru Festival, împreună cu Galeria Galateca și Asociația Culturală Neo Art România, aduce la Timișoara Creative Sustainability Week. Deschiderea oficială a evenimentului va avea loc vineri, 6 octombrie, de la ora 19.30, la CODRU Urban Garden. Activitățile se vor desfășura concomitent în trei orașe din țară: Timișoara, București și Cluj-Napoca, până în 15 octombrie.

CODRU Sustainart Village - este un proiect de educație, care aduce în prim-plan tema dezvoltării urbane sustenabile prin reconectarea la natură în mijlocul orașului. CODRU Sustainart Village, la fel ca și CODRU Festival, este construit pe cei patru piloni de bază: Artă și Cultură, Educație, Divertisment și Sustenabilitate. Acești piloni se regăsesc în fiecare proiect CODRU.

Proiectul face parte din Programul cultural național "Timișoara - Capitală Europeană a Culturii în anul 2023" și este finanțat prin programul LightOverBorder2023+, derulat de Centrul de Cultură și Artă al Județului Timiș, cu sume alocate de bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Culturii. Evenimentul este susținut de Forvia Hella.

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 peste 30 de facilități de producție la nivel mondial; compania are o rețea globală de vânzări în peste 140 de țări.

În 2022, BMW Group a vândut, la nivel mondial, aproape 2,4 milioane de automobile și peste 202.000 de motociclete. În anul fiscal 2022, profitul brut a fost de 23,5 miliarde de euro, iar veniturile au fost de 142,6 miliarde de euro. La 31 decembrie 2022, BMW Group dispunea de o forță de muncă de 149.475 de angajați.



Comunicat de presă

Data 13 octombrie 2023

Temă Expoziție inedită, cu dezvăluirea în premieră absolută a mai multor repere din istoria BMW –
prezentare în detaliu

Pagină 10

Dintotdeauna, succesul BMW Group s-a bazat pe gândirea pe termen lung și pe acțiunea responsabilă. Compania stabilește traseul pentru viitor încă dintr-o fază incipientă și în mod constant face ca dezvoltarea sustenabilă și gestiunea eficientă a resurselor să fie o piesă centrală a direcției sale strategice, de la lanțul de aprovizionare, trecând prin producție, până la finalul fazei de utilizare a tuturor produselor 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 de presă: press.bmwgroup.com/romania