

UNA SUPERLEGGERA PER LA MILLE MIGLIA

Nel 1939 la BMW commissiona alla Carrozzeria Touring una speciale 328 per le corse – Con questa vettura la Casa di Monaco conquista l'unica vittoria nella corsa bresciana del 1940

di Luca Gastaldi

Due fatti curiosi accadono nel 1940, entrambi riferiti ad un unico evento: la Mille Miglia. Il primo riguarda strettamente la gara e il suo percorso. Dopo essere stata sospesa nel 1939 – a causa di un incidente nell'edizione del 1938 nel quale morirono a Bologna 10 spettatori e 23 rimasero gravemente feriti – la Mille Miglia del 28 aprile 1940 si presenta con un percorso assolutamente anomalo, oltre alla sua titolazione che è “Gran Premio di Brescia della Mille Miglia” e non più “Coppa delle Mille Miglia”. Si tratta di una vera e propria corsa in circuito, che richiama quello utilizzato all'inizio del '900 durante la “Settimana di Brescia”. Visto dall'alto si presenta come un triangolo i cui vertici sono le città di Brescia, Cremona e Mantova. In tutto copre 165 chilometri, quasi completamente pianeggianti e molto veloci. I concorrenti, per coprire le 1000 miglia, devono compiere nove giri (otto per le vetture di 750 cm³). A parte l'edizione 1940, questo tracciato non verrà mai più utilizzato. Oltre a questa “anomalia” è utile ricordare che la Mille Miglia è una delle pochissime corse internazionali disputate nel 1940 (forse l'unica), perché da sette mesi era cominciata la seconda guerra mondiale: la Germania aveva già messo i piedi in Polonia e si preparava a colpire Francia, Inghilterra e Norvegia. L'Italia invece, manteneva ancora per poco la sua non belligeranza.

La seconda curiosità riguarda la casa automobilistica tedesca BMW. La sua prima partecipazione alla “grande corsa” avvenne per la prima volta nell'edizione funesta del 1938. Esperienza poi ripetuta proprio in quella particolare edizione del 1940. Curioso per curioso, la BMW ottiene la sua prima e unica vittoria della “freccia rossa” con un'auto ormai icona della marca bavarese: la 328. Non finisce qui, perché quella vettura aveva un vestito italiano, confezionato nell'atelier della Carrozzeria Touring e griffato Superleggera.

LA BMW 328 COUPE' TOURING

Negli anni Trenta la BMW vive un rapido sviluppo, sia economico, sia tecnologico. Comincia a puntare su vetture “alto di gamma” e, nel 1936, la sua punta di diamante è il modello 326 con motore a 6 cilindri, disponibile nelle versioni berlina e convertibile. Invece di proporre una terza variante di questa automobile, la BMW decide di allestire un nuovo modello marcatamente sportivo con carrozzeria roadster. È la



328, che appare per la prima volta non sulle pedane di un salone ma direttamente su un circuito: è la strategia di Monaco per far capire subito di che pasta è fatta la nuova auto. Agilità, capacità di accelerazione, affidabilità e leggerezza sono le principali caratteristiche della BMW 328 Roadster, antesignana di una nuova era nell'automobilismo sportivo. In un'epoca dominata da auto da corsa a compressore, la 328, di soli 830 chilogrammi e con soli 80 CV del suo motore 6 cilindri in linea 2 litri nella versione di serie, fa sensazione. Con queste premesse, il 14 giugno 1936, la BMW 328 con il leggendario Ernst Henne al volante vince la sua prima corsa sul circuito del Nürburgring, in Germania. Da quel giorno sono seguite più di 200 vittorie, fino agli anni Cinquanta.

Al di là delle classiche 328 roadster con telai standard BMW, la fine degli anni Trenta vede la produzione di alcune versioni da corsa con strutture leggere basate sulle più avanzate tecnologie aerodinamiche. Il modello più famoso in questa esclusiva cerchia è la BMW 328 Coupé commissionata alla rinomata Carrozzeria Touring di Milano, appositamente per correre la 24 Ore di Le Mans 1939, visto che le regole ammettevano ora anche vetture chiuse.

La Touring vanta notevole esperienza e numerosi successi sportivi (specialmente con le vetture Alfa Romeo) grazie alle sue strutture brevettate Superleggera: pannelli d'alluminio e costruzioni tubolari estremamente leggere. Le due società si accordano per adattare il telaio di una BMW 328 con una struttura coperta di peso leggero, in modo da poter partecipare alla 24 Ore di Le Mans del 1939. A Monaco, intanto, un motore della 328 viene potenziato fino ad arrivare a circa 135 CV di potenza massima. Quel telaio porta il numero 85368 e consiste di una struttura tubolare filigranata e di un rivestimento esterno in alluminio. La struttura "superleggera" ha invece il numero Touring 2312. Il risultato è una vettura con un peso complessivo ridotto a 780 kg che, con il motore modificato, raggiunge la velocità massima di 220 km/h. Al suo debutto agonistico di Le Mans, la 328 Coupé Touring vince nella sua categoria e ottiene un sensazionale 5° posto assoluto dietro rivali decisamente più potenti.

Volendo peccare di "sano" patriottismo, sveliamo qualche retroscena della collaborazione BMW-Touring più volte raccontati da Carlo Felice Bianchi Anderloni. Il primo risponde a questa domanda: perché mai un costruttore come quello tedesco (con fior di reparti tecnici d'avanguardia) decide di affidarsi al carrozziere italiano? Semplicemente perché sceglie il meglio che offre il mercato, visto lo smacco che la BMW subisce da parte di un'Alfa Romeo 6C 2500 SS carrozzata Superleggera che batte le spider bavaresi alla Tobruk-Tripoli del 1939, forte di una più avanzata aerodinamica.

LA GRANDE CORSA DEL 1940



Dopo la prima fortunata apparizione di Le Mans nel 1939, l'anno successivo la BMW deve imporsi in un'altra importante corsa internazionale: la Mille Miglia. La Casa di Monaco avrebbe partecipato con cinque 328, tutte in struttura leggera. Tuttavia solo tre vetture, due Coupé aerodinamiche e una Roadster, vengono ultimate in Germania. La prima Coupé è quella firmata Touring che si è imposta a Le Mans nel '39, mentre la seconda è allestita direttamente a Monaco ed è praticamente identica a quella "italiana". Perché? Semplice: alla Mille Miglia deve vincere un'auto completamente tedesca (siamo alla vigilia della seconda guerra mondiale...). Due altre Roadster vengono infine dotate di carrozzeria dalla Touring in base a progetti BMW, proprio all'ultimo minuto. Le automobili vengono completate appena in tempo e si presentano in Italia nel marzo del 1940 valicando le Alpi per il Brennero sulle proprie ruote: con il fermo proposito di conseguire la vittoria.

Ed è così che il barone Fritz Huschke von Hanstein e il suo copilota Walter Bäumer si assicurano la vittoria assoluta alla media di 166,7 km/orari.

Fin dall'inizio della gara Huschke von Hanstein e Bäumer portano in testa la loro Touring Coupé, mentre la seconda classificata, l'Alfa Romeo 6C 2500 SS taglia la linea del traguardo con un quarto d'ora di distacco. La Mille Miglia del 1940 vede giungere al traguardo quattro BMW 328, classificatesi al 1°, 3°, 5° e 6° posto.

Poco dopo questo successo, cessano tutte le attività europee dello sport automobilistico. Dopo il 1945, BMW non invia più staff automobilistici in Italia. Così avviene che un solo pilota privato partecipa 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 porta sulla linea di partenza di Brescia.

La vittoria nella Mille Miglia rimane per molto tempo l'ultima apparizione pubblica della Touring Coupé. Le tracce del veicolo si perdono nella confusione della guerra degli anni successivi. Nel 1945 la vettura ricompare. Claus von Rücker, ex ingegnere della Casa bavarese, scopre una Coupé gravemente danneggiata in seguito a un incidente. Riesce ad acquistare l'auto dalle forze di occupazione USA e a ricostruirla.

Alla fine del 1947, von Rücker emigra in Canada, dove vende la BMW 328 al fotografo e corridore automobilistico Robert Grier. Grier partecipa a diverse gare e dopo la sua morte, a metà degli anni Cinquanta, la BMW rimane nascosta in un garage per quasi 30 anni nella cittadina di Wallingford, in Connecticut. Solo a metà degli anni Ottanta l'attenzione del collezionista californiano Jim Proffit viene attirata da questa rarità. Dopo un intenso intervento di restauro, Proffit partecipa con la BMW a varie corse per auto storiche. Già allora, è determinato a riportare in Germania l'unica auto di quell'epoca, ma perché questo avvenga, si deve aspettare il 2002: dopo lunghe trattative, Proffit e BMW Group Mobile Tradition si



accordano per il trasferimento della Coupé a Monaco. La BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé è ora un pezzo da esposizione della collezione Mobile Tradition.

LA TOURING SUPERLEGGERA

Avvocato solo sulla carta, Felice Bianchi Anderloni dimostra grande passione per la meccanica e per l'automobile. Infatti nel 1904 comincia a lavorare alla Isotta Fraschini, poi alla Peugeot Italia e, nel 1925 insieme all'amico Gaetano Ponzoni, rileva la maggioranza della Carrozzeria Falco di Vittorio Ascari (fratello del pilota Antonio). Nel marzo dello stesso anno la nuova società prende il nome di Carrozzeria Touring: Bianchi Anderloni è il responsabile tecnico, mentre Ponzoni segue la parte amministrativa.

In quarant'anni di attività, dalla Carrozzeria Touring nascono innovazioni tecniche mai dimenticate, dalle versioni Flyng Star di Alfa Romeo e Isotta Fraschini a quel mitico brevetto "Superleggera" che ha vestito le automobili più famose del mondo. Mancato improvvisamente Felice Bianchi Anderloni nel 1948, l'eredità passa al figlio Carlo Felice che prosegue l'attività della Touring fino al 1966, quando una crisi economica ne decreta la chiusura.

Tra la fine degli anni Ottanta ed il 2000 la società è nuovamente "viva", ma è dal 2006 che la Touring Superleggera ha nuova vita sotto la proprietà del gruppo olandese Zeta Europe BV, che ha rilevato anche i marchi Ruote Borrani e Carrozzeria Granturismo.