



Příběh BMW M. **40 let BMW M GmbH.**

„S firmou je to jako s člověkem. Dokud se zajímá o sport, je fit, připraven podávat skvělé výkony, a k tomu ještě plný entuziasmu a síly.“ Právě to byla slova, která v roce 1972 pronesl Robert A. Lutz, tehdejší člen představenstva BMW AG odpovědný za prodej. Na základě tohoto výroku vznikla tehdy nejmladší dceřiná společnost BMW AG – BMW Motorsport GmbH, která se dnes jmenuje BMW M GmbH. Tato společnost je i dnes fit, připravena podávat skvělé výkony, ale je také plná entuziasmu a síly.

Počátek 70. let pro BMW znamenal velmi mnoho. Právě tehdy totiž byly pod vedením Eberharda von Kuenheima a omlazeného představenstva položeny strategické základy úspěchů, které pokračují až do současnosti. Právě v tomto období došlo ke stavbě nového ústředí společnosti, slavného čtyřválce BMW, ale také k založení nové vlastní závodní divize. Pro ilustraci opět použijme slova Roberta A. Lutze: „Sport byl pro BMW vždy mocnou hybnou silou. Společnost se z obchodního pohledu vyvíjela velmi dynamicky, a tak bylo třeba jednotlivé aktivity ve světě motoristického sportu konsolidovat a koncentrovat.“

Tehdejší sportovní oddělení společnosti bylo na hranici svých kapacit a možností. Vždyť modely BMW 1800 TI a BMW 2000 TI, stejně tak jako modely řady 02, patřily k nejoblíbenějším závodním vozům a vítězily v jednom závodě za druhým. BMW však bylo schopné uspokojit pouze část poptávky po produktech a službách souvisejících s motoristickým sportem, takže většina závodních vozů byla připravována, provozována a prodávána tuningovými společnostmi. Od poloviny 60. let bylo BMW aktivní také v šampionátu formule 2 – bez motoru BMW bylo pro jakýkoliv tým tehdy prakticky nemožné, aby dosáhl dobrého umístění. BMW dominovalo světu automobilových závodů a dosáhlo bezpočtu vítězství a triumfů v několika evropských šampionátech.

1972: Velmi zkušený závodní tým vytvořil BMW Motorsport GmbH.
Divize BMW Motorsport GmbH vznikla z výše popsanych důvodů 1. května



1972. Výkonným ředitelem týmu, původně čítajícího 35 zaměstnanců, se stal Jochen Neerpasch, který byl předtím továrním jezdcem Porsche a posléze vedl závodní oddělení Fordu. Ten okamžitě oslovil celou skupinu nejlepších pilotů, jejichž jména se spojila s BMW. Řeč je například o Chrise Amonovi, Toinem Hazemansovi, Hans-Joachim Stuckovi a Dieteru Questerovi. Na pozici soutěžních jezdců rallye byli angažováni Björn Waldegaard a Achim Warmbold.

Již po několika měsících se mohla mladá společnost nastěhovat na novou adresu v těsné blízkosti továrny BMW v Mnichově na Preussenstrasse. Zde bylo vše, stavěly a připravovaly se tu závodní vozy, vyráběly se motory, stejně tak jako nástroje, a nechyběla tu ani motorová brzda. Právě zde vznikl první vůz určený pro sezónu 1973: 950 kilogramů vážící BMW 2002, poháněné dvoulitrovým čtyřventilovým čtyřválcem s výkonem 240 koní, který byl určený pro automobilové soutěže. Vzniklo zde také kupé postavené pro závody cestovních vozů, které Jochen Neerpasch popisoval velmi jasně: „Rok 1973 jsme brali jako začátek, vůbec jsme neuvažovali o tom, že bychom vyhráli mistrovství Evropy.“ Jméno tohoto vozu bylo 3.0 CSL. Jeho dveře, kapota motoru a víko zavazadlového prostoru byly vyrobené z hliníku a jeho pětistupňová převodovka měla hořčikovou skříň. Díky tomu hmotnost tohoto vozu činila 1092 kg. Jeho hlavní tajemství se ale ukrývalo pod kapotou, kde byl umístěn řadový šestiválec 3340 cm³ s 12 ventily, vstřikováním paliva a kompresním poměrem 11:1. Nejvyšší výkon činil 360 k. To byl poslední dvouventilový závodní motor BMW.

Typická filozofie BMW: Zaměření na člověka.

Do sezóny 1973 vstoupilo BMW Motorsport GmbH dokonale připraveno nejen po technické stránce. Na nejvyšší úrovni byli také piloti, kteří absolvovali předsezónní soustředění ve Svatém Mořici. Zde, v pověstném lyžařském ráji, prošel celý tým péčí profesionálních instruktorů a sportovních psychologů. Již tehdy na počátku kladlo BMW mimořádný význam na optimalizaci spojení člověka a jeho stroje. Současně byly v plánu tyto a podobné kurzy také pro „neprofesionální“ piloty. Od roku 1977 se tyto kurzy nabízejí pod označením BMW Driver Training.

Tak to byl tým BMW Motorsport, který se vydal do své první sezóny v roce 1973. A současně to nebylo pouze kupé 3.0 CSL, které budilo hned od počátku obrovskou vlnu zájmu: Vůbec poprvé nesl celý tým včetně transportních kamionů až po poslední jmenovku stejný design a barevné provedení. Ano, šlo o známou trikolóru tvořenou modrou, fialovou a červenou barvou, která byla umístěna na jasně bílém podkladu.



Téměř neporazitelné vozy CSL se kromě jiného i díky svému zbarvení staly ve světě motoristického sportu jednoznačně identifikovatelné. Již při prvním nasazení vybojovali Hans-Joachim Stuck a Chris Amon v závodech cestovních vozů na Nürburgringu vítězství. BMW současně vyhrálo ve třídě cestovních vozů ve 24hodinovém závodě Le Mans.

Nejúspěšnější závodní cestovní vůz své doby: BMW 3.0 CSL.

Kupé 3.0 CSL se svým uhrančivým závodním zbarvením se postupně stalo nejúspěšnějším cestovním závodním vozem své doby. Mistrovství Evropy tento vůz vyhrál mezi roky 1973 a 1979 šestkrát a v jiných šampionátech po téměř celou jednu dekádu dominoval. Jeho pokrokovost spočívala nejen v jeho barevném provedení, ale také v jeho technických inovacích. Postupně dostal například čtyřventilovou techniku, od roku 1974 byl vybaven prototypovým systémem ABS, což bylo dlouho předtím, než se tento prvek objevil v sériovém BMW řady 7. Na konci své kariéry přepřítovaná verze tohoto kupé disponovala dokonce výkonem až 800 koňských sil. V roce 1976 poslalo BMW Motorsport tento svůj nejvýkonnější vůz na tratě s Ronniem Petersonem za volantem. Jeho motor 3,2 litru s dvojicí turbodmychadel dostal výkon snížený na 750 k.

BMW Motorsport GmbH svoji technologickou pokrokovost prokazovalo také ve formuli 2: Padesát dvoulitrových čtyřventilových čtyřválců BMW putovalo do týmu March a následně vyhrály 11 ze 16 závodů. V roce 1973 vybojoval Jean-Pierre Jarier za volantem Marchu poháněného motorem BMW titul mistra Evropy formule 2. Tento motor navíc po dalších deset let dominoval dvoulitrové kategorii a poháněl například vítězné monoposty Patricka Depaillera (1974), Bruna Giacomelliho (1978), Marca Surera (1979) a Corrada Fabiho (1982). Také další týmy byly tímto motorem nadšené, a není proto divu, že BMW jej vyrobilo v počtu převyšujícím 500 kusů, z nichž většina měla výkon vyšší než 300 k.

V roce 1975 se BMW Motorsport GmbH přesunulo i na druhou stranu Atlantiku: Společnost se zaměřila na závodní sérii IMSA, v níž prezentovala zkratku „BMW“ velkému americkému trhu. Na konci roku již mnoho občanů USA vědělo, že písmena BMW znamenají „Bayerische Motoren Werke“, BMW totiž vybojovalo v seriálu IMSA titul výrobců.

1976: Ze školy řidičů se stává BMW Driver Training.

Dne 3. února 1976 se správní rada BMW rozhodla pověřit divizi BMW Motorsport GmbH náročným úkolem – profesionalizovat činnost, které se v té době říkalo „Škola řidičů“. Původní zadání managementu značky znělo na organizaci patnácti kurzů ročně ve zkušebních areálech BMW za



přítomnosti dvaceti účastníků a dalších pěti podniků na uzavřených závodních tratích, kterých se mělo zúčastnit dalších sto lidí. To je osm set lidí ročně. „Jakožto oddělení zodpovědné v rámci značky BMW za všechny sportovní aktivity je přáním BMW Motorsport GmbH podpořit řidiče v jejich výkonech a posílit velmi důležité spojení člověka a jeho stroje.“ To bylo stěžejní prohlášení, které zaznělo na úplně prvním kurzu BMW Driver Training. Důležité však je, že zůstává v platnosti dodnes.

Od počátku byl jedním z hlavních rysů výcviku BMW Driver Training poskytnutí vozů pro všechny účastníky – a tato filozofie se dodnes nezměnila. To znamená, že všichni mají technicky stejné automobily a nemusí se starat o opotřebení pneumatik u vlastních vozů. V praxi to znamenalo nasazení flotily BMW 320i s výkonem 125 k, které ve své době bylo přímo ideálním tréninkovým strojem. Všechny vozy měly speciálně naladěný podvozek, diferenciál se čtyřicetiprocentní svorností a skořepinové sedadlo řidiče. Účastníci prvního výcviku BMW Driver Training byli bezpochyby velmi překvapení.

Učební osnovy kurzů BMW Driver Training byly stanoveny a následoval první výcvik na vojenském letišti Manching nedaleko Ingolstadtu. Do role šéfinstruktora se 13. ledna 1977 oficiálně upsal Rauno Aaltonen. Aaltonen neaplikoval své zkušenosti pouze na dráze, ale také v knize „Revoluce za volantem“, unikátní publikaci, kde jasně popisuje výcvik a své osnovy. Vyprodaná byla téměř přes noc. Dodnes předává „Létající Fin“ své unikátní zkušenosti řidičům BMW, ačkoliv trendem posledních let je klást důraz na větší bezpečnost.

Zanedlouho se objevily: První hodně ostré silniční vozy BMW. Do druhé poloviny 70. let se divize BMW Motorsport GmbH téměř výhradně soustředila na vývoj závodních vozů. Tak například, nové BMW 320 bylo nasazeno do závodů skupiny 5 a navazovalo na vynikající úspěchy řady 02. Ovšem mnoho zákazníků, nejen závodních jezdců, ale také obyčejných příznivců značky BMW, toužilo po síle M Power také na běžných silnicích. A tak se v roce 1974 zrodila první „ostrá“ řada 5 v podobě modelů 530, 533i a 535i. Tyto vozy nepřekonávaly své běžné sourozence pouze motorem, ale také podvozkem a brzdami. V těchto oblastech podstoupily speciální technologickou kúru od inženýrů z BMW Motorsport GmbH. Tím se „běžné“, na první pohled téměř normální sedany staly prvními vysokovýkonnými vozy a svými technologiemi způsobily převrat ve světě sportovních vozů. Původně se vyráběly a prodávaly v malých počtech, ovšem časem tato filozofie výkonných sedanů nabrala na



popularitě. V roce 1980 se prodalo 895 kusů těchto vozů, postavených na základě první generace řady 5.

Velká senzace ve světě sportovních aut v roce 1978: BMW M1.

Další projekt byl zaměřen na první závodní vůz, který by nebyl postaven na základech produkčního vozu: BMW M1. Zatímco BMW se mělo postarat o technické komponenty, podvozek a karoserii mělo dodat Lamborghini. Nicméně finanční problémy Lamborghini měly za následek značné zpoždění. Nakonec bylo potřeba najít jiného dodavatele a výroba M1 se změnila v jakousi skládačku. Prostorový rám byl vyroben u firmy Marchesi, laminátovou karoserii vyrobil T.I.R., obě tyto společnosti pocházely z Modeny. ItalDesign, studio Giorgia Giugiaro, vše montovalo dohromady a obstaralo také interiér. Vozy byly následně převezeny do Stuttgartu, kde Baur instaloval smontované mechanické komponenty.

Jochen Neerpasch, výkonný ředitel Motorsport GmbH, spojil síly s Berniem Ecclestonem a Maxem Mosleyem a společně založili závodní sérii ProCar, která se v sezóně 1979/80 jela před většinou evropských závodů formule 1.

Jelikož tehdejší homologační požadavky FIA pro skupinu 4 požadovaly minimálně 400 vyrobených kusů, extrémně nízká M1 s motorem uprostřed a výškou 1,14 metru se dostala také na běžné silnice. První vůz s písmenem M ve jméně se začal prodávat. Cenovka modelu M1 s výkonem 277 k činila v roce 1977 rovných 100 000 DEM, ale poptávka dalece převyšovala nabídku. Přestože v prvním roce bylo vyrobeno 130 kusů, stále zbývalo uspokojit na 300 dalších objednávek. Již od začátku byla M1 nejrychlejším silničním sportovním vozem vyráběným v Německu, což potvrdil jeden z předních německých motoristických časopisů. V testu z roku 1979 BMW M1 dosáhlo maximální rychlosti 264,7 km/h. Podle testovacích jezdců stačilo při 213 km/h přeřadit ze čtvrtého rychlostního stupně na pátý a pak jen zrychlovat až do maximální rychlosti vozu. To ocenilo mnoho zákazníků, stejně jako následný mistr světa formule 1 Alan Jones.

Tento výkon však byl ve srovnání se závodní verzí malý: S výkonem 470 koní měla závodní verze maximální rychlost hodně přes 300 km/h. Právě tohle byl jeden z těch vozů, který umožnil vyniknout Nikimu Laudovi – tento dvojnásobný mistr světa vyhrál v roce 1979 prvních osm závodů série ProCar a v roce následujícím skončil druhý. V USA se vozy M1 týmu Red Lobster rychle staly skutečnými kulty a svou konkurenci ve třídě GTO šampionátu IMSA doslova vymazaly.



Motivována vynikajícími úspěchy a skvělou image M1, divize Motorsport GmbH se rozhodla postavit další model. Na základech standardní řady 5 inženýři postavili v roce 1980 model M535i, pod jehož kapotou pracoval řadový dvouventilový šestiválec z typu 635CSi. S výkonem 218 koní se řada 5 brzy stala králem rychlého pruhu.

Senzace ve formuli 1 v roce 1980: BMW představuje vítězný přeplňovaný motor.

Jochen Neerpasch opustil Motorsport GmbH v roce 1980 a byl nahrazen Dieterem Stappertem, který zaujal místo sportovního ředitele. Paul Rosche, od roku 1969 zodpovědný za závodní motory BMW, byl jmenován technickým ředitelem. A byl to samozřejmě Paul Rosche, který se stal klíčovým hráčem ve chvíli, kdy se BMW v roce 1980 rozhodlo, že prokáže svůj technický um a způsobilost také v nejvyšších sférách motoristického sportu. V dubnu 1980 BMW oficiálně oznámilo svůj vstup do formule 1 a inženýři z divize Motorsport GmbH dostali zelenou k vývoji první pohonné jednotky pro královnu motorsportu: Tým specialistů okolo „čaroděje“ Paula Roscheho vzal standardní čtyřválcový blok o objemu pouhých 1,5 litru a vytvořil z něj jednotku generující závratných 800 koní. Tajemství za tímto dechberoucím výkonem spočívalo v kombinaci šestnáctiventilové technologie a přeplňování, které poprvé ve formuli 1 řídila elektronická řídicí jednotka DME (Digital Motor Electronics).

Prvním ostrým zkouškám byl prototyp podroben už za rok a v roce 1982 Brabham nasadil první monopost s motorem BMW do první Velké ceny. Tato přeplňovaná jednotka okamžitě prokázala své kvality, přičemž největší triumf následoval v roce 1983. Uběhlo pouze 630 dní od prvního představení tohoto motoru pro formuli 1 a Nelson Piquet s Brabhamem se stává mistrem světa. Do roku 1987 získal tento úspěšný monopost pro BMW celkem devět vítězství ve Velkých cenách.

Přeplňovaný motor BMW se neobjevil pouze v týmu Brabham. V letech 1984 a 1986 používal jednotku M Power také Arrows, stejně jako ATS v letech 1983/84 a Ligier v roce 1987. Poslední triumf této přeplňované jednotky přišel v roce 1986, kdy Gerhard Berger s Benettonem vyhrál závod v Mexiku. O rok později demonstroval americký magazín Road and Track obrovský výkon monopostu Benetton B 186, když za volantem seděl Teo Fabi. S výkonem 900 koní monopost zrychlil z 0 na 160 km/h za 4,8 sekundy. Ovšem Paul Rosche věděl, že při testech ze sebe tenhle čtyřválec vydal daleko víc. „Muselo to být okolo 1400 koní, ale přesné číslo neznáme, protože motorová brzda naměří maximálně 1280 koní.“



Divize BMW Motorsport GmbH dostala v roce 1983 další úkoly a další odpovědnost, změnila se totiž na společnost zaměřenou na vývoj vysokovýkonných modelů. Proto počet zaměstnanců této veleúspěšné odnože BMW stoupl na 380 a k vývoji, konstrukci a testování vynikajících modelů BMW přibýly další důležité položky, jako organizace sportovních aktivit, administrativa s nimi spojená a pořádání workshopů. V té době začala vznikat speciální centra zabývající se vývojem motorů a odpružení. Ve vztahu k zákazníkům Motorsport GmbH už dlouhou dobu nabízel mnohem více než „jen“ špičkové automobilové technologie. Počet náročných zákazníků poptávajících zakázkově zhotovené a individuálně vybavené vozy si pro sebe ukrajoval stále větší díl z prodejního koláče.

Šestiválec z M1 se objevuje v produkčních vozech: M5 a M635CSi. V roce 1984 BMW Motorsport GmbH znovu zaplnilo titulky všech motoristických magazínů a potěšilo především fanoušky vysokovýkonných sportovních vozů. Vysokootáčkový řadový šestiválec se čtyřventilovou technikou původem z M1 se objevil pod kapotou kupé M635CSi a M5. Především ručně stavěná M5 se v automobilovém světě rychle stala legendou. M5 skutečně byla vlkem v rouše beránčím a s výkonem 286 koní převyšovala standardní 518i téměř třikrát. Zatímco vzhledově se M5 od svých sourozenců dala jen stěží rozeznat, její maximální rychlost 245 km/h většinu řidičů velkých sedanů a sportovních vozů zaskočila. Bylo jedno, jak moc se snažili, v porovnání s M5 jako by stáli. Zrodil se termín „manažerský expres“.

1986: debut M3, nejúspěšnějšího závodního cestovního vozu všech dob. Po ukončení svých aktivit ve formuli 1 soustředilo BMW Motorsport GmbH veškerou energii na okruhové vozy. Tento přístup vyústil v roce 1986 ve zrození BMW M3 – kompaktního dvoudveřového sedanu, reprezentujícího pro BMW první paralelu mezi vývojem sériového a závodního vozu. Silniční verze, která kvůli homologaci pro skupinu A musela vzniknout každoročně v pětisícové sérii, byla už od počátku ve všech ohledech koncipována jako závodní vůz. A jelikož výrobní kapacity v Preussenstrasse nedokázaly pokrýt tak náročný úkol, BMW Motorsport GmbH se v roce 1986 přesunulo na předměstí Mnichova, do Garchingu.

Výsledkem byl fantastický úspěch pro BMW, a to v každém ohledu. Od počátku přiváželo tohle bílé auto s válečnou trikolórou BMW Motorsport vítězství, trofeje a jeden titul za druhým. V roce 1987 vyhrál Ital Roberto Ravaglia s BMW M3 Mistrovství světa cestovních vozů (WTCC).



Od této chvíle reprezentoval tento vysokovýkonný sedan s šestnáctiventilovým čtyřválcem o výkonu 195 koní a katalyzátorem výfukových plynů nové měřítko v oblasti motorsportu. V následujících pěti letech se M3 stala nedostižným lídrem na mezinárodní scéně cestovních vozů. Dvakrát ukořistila evropský titul, stejně jako se dvakrát těšila z celkového vítězství v německém šampionátu DTM, a do sbírky přidala i další velká vítězství a tituly na mezinárodní scéně. Stala se tak nejúspěšnějším závodním cestovním vozem.

Stejně úspěšná byla M3 mezi zákazníky, když dosáhla takového počtu vyrobených kusů, jaký nikdo nečekal. Prodeje prvního BMW M3 dosáhly více než 17 970 kusů, včetně šestisetkusové série BMW M3 Sportevolution s motorem 2,5 l a ručně vyráběného kabrioletu, jenž vznikl v počtu 765 kusů. Model M3 také prokázal, že sportovní výkony a ochrana životního prostředí nemusí nutně být protichůdnými termíny, jelikož M3 nabízela bezkonkurenční spotřebu ve vztahu ke svému výkonu a dynamice.

Nový trh: Druhá generace M5 také jako kombi Touring.

Druhá generace M5 dorazila na trh v roce 1988 s řadovým šestiválcem, který původně disponoval objemem 3,6 litru a výkonem 315 koní a postupem času se zvětšil na 3,8 litru a 340 koní. Další změnou bylo, že v kódových označeních motorů už nefigurovalo písmeno „M“, ale „S“, což je označení, které BMW Motorsport GmbH používá dodnes. Zákazník díky tomu dokáže snadno rozpoznat rozdíl na první pohled. Písmena BMW na ventilovém víku nahradil nápis M Power, stejně jako v případě M3. M5 byla původně představena jako sedan a následně, na počátku roku 1992, jako kombi Touring. Tím vzniklo unikátní spojení plnohodnotného sportovního vozu a praktického dopravního prostředku.

V roce 1990, kdy BMW představovalo novou řadu 3, Motorsport GmbH už pracovalo na nové M3, jež se veřejnosti ukázala o dva roky později, tedy v roce 1992. Nicméně nový vůz už nebyl vyzdoben výraznými spoilery a vytaženými blatníky jako jeho předchůdce. Místo toho nové BMW M3, v duchu tehdejší doby, přišlo s diskrétnější vizáží a znalec ho poznal jen podle specifických detailů. Jedním z nich byl nezaměnitelný zvuk řadového šestiválce se čtyřventilovou technikou, jenž generoval 286 koní. Tato M3 byla také prvním modelem BMW s proměnným časováním sacích ventilů VANOS. Tento systém, patentovaný BMW M, výrazně zvyšoval točivý moment v nízkých a středních otáčkách.



Dalším unikátním prvkem, který bylo možné na voze BMW spatřit vůbec poprvé, byla elektronická řídicí jednotka motoru s kapacitou 20 milionů instrukcí během jedné sekundy.

Auto století: Druhá generace BMW M3.

Zákazníci a média si druhou generaci M3 okamžitě zamilovali.

Objednávkové listy se ihned zaplnily a první ocenění a tituly na sebe nenechaly dlouho čekat. Čtenáři německého magazínu Sport Auto ocenili nejrychlejší ze všech BMW řady 3 dvakrát za sebou titulem Auto roku, francouzský magazín Auto Plus zvolil M3 po srovnání s ostatními prestižními konkurenty „Automobilem tisíciletí“. A okamžitě po svém uvedení na americkém trhu redaktoři časopisu Automobile Magazine udělili nově vycházející hvězdě další ocenění Auto roku. BMW M3 bylo prvním zahraničním modelem, jenž toto ocenění získal.

Tentokrát byly už od počátku vývoje ve výrobním plánu rovněž kabriolet a na komfort více orientovaný sedan. Objevuje se také maloobjemová speciální série BMW M3 GT s maximálním výkonem 295 koní, jež posouvá měřítko mezi sportovními vozy o další kus dál. Mezi lety 1992 a 1996 Motorsport GmbH postavilo 85 čtyřdveřových závodních M3 a Johny Cecotto si za jejím volantem vyjel titul v šampionátu ADAC GT. Po tomto úspěchu se M3 vydala dobýt americký trh. Není tedy překvapením, že 400koňový derivát PTG M3 v roce 1996 vyhrál americký šampionát IMSA.

V roce 1992 Motorsport GmbH dalo vzniknout programu BMW Individual, jenž doplnil stávající aktivity této divize. Od té doby si opravdu nároční klienti mohli nechat postavit M3, stejně jako ostatní modely BMW, přesně podle svých představ. Program zahrnoval kompletní portfolio značky a naplňoval i ta nejindividuálnější přání a preference ušité na míru každému zákazníkovi. „Běžné“ položky příplatkové výbavy program Individual výrazně převyšoval. Poptávka byla velká především po neobvyklých barvách nebo vybavení interiéru, stejně tak jako po profesionálních telekomunikačních systémech. Se vznikem programu Individual se Motorsport GmbH znovu pasovalo do role pionýra na trhu a otevřelo dveře ještě větší míře individualizace v automobilovém světě.

Jelikož se tento nový směr podnikání rozvíjel a rozšiřoval ve stále vyšším tempu, společnost musela projít další obměnou. Situace vyžadovala nové jméno, které by zaštitilo celou škálu jejich operací. Protože zákazník, jenž si chtěl nechat individualizovat automobil, případně se chtěl zúčastnit kurzu BMW Driver Training, si pod jménem Motorsport GmbH tyto služby rozhodně nepředstavoval. Takže, co by mohlo být lepší než legendární



písmeno M, označované automobilkou BMW jako „nejsilnější písmeno na světě“? Od 1. srpna 1993 se Motorsport GmbH transformuje na BMW M GmbH.

V roce 1995 dostává nejlépe prodávaná M3 díky důkladné modernizaci ještě více výkonu. A tato porce výkonu navíc (321 koní pocházejících z šestiválce o objemu 3,2 litru, což odpovídá litrovému výkonu více než 100 k/l) nastavila novou latku pro konkurenci a byla doprovázena i zvýšením točivého momentu. Poprvé byl představen systém variabilního časování sacích i výfukových ventilů Double VANOS, dalším rysem je uvedení šestistupňové manuální převodovky jako standard.

Světová novinka v oblasti převodovek: SMG.

BMW M GmbH se stalo prvním výrobcem na světě, který nabídl manuální převodovku se sekvenčním řazením (SMG), a tuto unikátní technologii adaptovalo na M3. SMG vychází z klasické manuální převodovky, jen spojka se při změně rychlostních stupňů ovládá elektrohydraulicky. Od této doby řidič M3 už nemusel vyšlapovat spojku a byl schopen okamžitě řadit rychlosti pouze pohybem zápěstí nahoru či dolů. Přestože někteří řidiči byli ohledně této technologie zpočátku skeptičtí, SMG se na trhu rychle uchytilo. Ke konci životního cyklu druhé generace BMW M3 byl téměř každý druhý vůz vybaven touto převodovkou.

Bylo to rovněž v roce 1995, kdy další motor M Power zaznamenal vynikající triumf. Jednalo se o mohutný šestilitrový V12 postavený na základech motoru ze 750i, který poháněl vítězný McLaren v závodě 24h Le Mans. K výkonu přes 600 koní motoru V12 pomohla nejen čtyřventilová technika, ale také titanový klikový hřídel a speciální hliníková spojka. Opět se jednalo o motor navržený Paulem Roschem, jenž se společně s ředitelem McLarenu Gordonem Murrayem podílel na vzniku ultimativního supersportu McLaren F1.

O pár let později, v roce 1999, oslavilo BMW svůj největší úspěch, když monopost BMW V12 s tímto motorem získal celkové prvenství v legendární čtyřiaadvacetihodinovce v Le Mans.

Nicméně tou dobou se už nejednalo o produkt M GmbH. V roce 1995 totiž BMW ve Velké Británii založilo společnost BMW Motorsport Ltd, jež převzala veškeré aktivity týkající se motorsportu. Od té doby se M GmbH soustředí na tři klíčové oblasti – vozy BMW M, BMW Individual a BMW Driver Training.



Svalnatá dvojčata: M roadster a M coupé.

Další sportovní vůz s kultovním znáčkem M na zádi vstoupil na trh počátkem roku 1997. M roadster, vystupující jako „Ultimative Driving Machine“, byl v každém ohledu něčím víc, než jen vzrušující kombinací modelu Z3 roadster a 231koňového motoru z M3. Byl to vrchol mezi roadstery značky BMW. Derivát M coupé následoval brzy po M roadster a šlo o plnohodnotný sportovní vůz nejvyšších standardů. Opět disponoval motorem z M3, ovšem s vlastním, velmi ojedinělým charakterem. M coupé kombinovalo prvotřídní agilitu a jízdní vlastnosti zabalené v karoserii, která neposkytovala pouze radost z jízdy, ale také nabízela praktičnost pro každodenní používání. Do atraktivně střížené zádi se jednoduše vměstnaly dva golfové bagy.

1998: Osmiválcová M5 s výkonem 400 k.

V roce 1998 představili inženýři BMW M GmbH třetí generaci BMW M5, čímž v tomto segmentu otevřeli zcela novou dimenzi řidičských zážitků. Přirozeně, při navrhování tohoto vrcholného modelu, vzešlého z úspěšné řady 5, hrála opět hlavní roli nenápadnost. To je také důvod, proč novou M5 dokázal podle přepracovaného nárazníku s masivním nasávacím otvorem, podle širokých litých kol a čtveřice koncovek výfuku, známých z M roadster a M coupé, rozpoznat pouze nadšený fanoušek.

Poprvé v historii tvořil srdce M5 zcela nový osmiválec nabízející špičkový výkon a točivý moment. Maximální výkon činil 400 k a točivý moment vrcholil hodnotou 500 Nm. A stejně jako předchůdce, i tato M5 byla vybavena přesnou a jemnou šestistupňovou manuální převodovkou.

2000: Příchod třetí generace M3 v novém atraktivním hávu.

Během let inženýři BMW M stanovili laťky nejen v oblasti motorů, ale také v oblasti podvozku a odpružení. Stejně tomu bylo i v případě třetí generace M3. Ta si svůj debut odbyla v roce 2000 a disponovala plovoucími brzdnými kotouči, které oproti běžným systémům nabízejí lepší odvod tepla a vyšší životnost. Nová M3 nabízela od všeho trochu – více síly, lepší dynamiku a více stylu. Jednoduchou řečí čísel to znamená výkon 343 k, točivý moment 365 N.m a akceleraci z 0 na 100 km/h za 5,2 sekundy. A na rozdíl od svého předchůdce nová M3 znovu vyjadřovala svůj potenciál a jízdní kvalitu prostřednictvím vzrušujícího designu. I nová M3 se dokázala dokonale vypořádat s nástrahami každodenního provozu. Zůstala vysokovýkonným automobilem, který se díky svým jedinečným vlastnostem znovu zhostil role krále své třídy.



O rok později M3 odhodila civilní šaty a oblékla závodní kombinézu. M3 GTR se postavila na startovní rošt zámořského podniku American Le Mans Series, poprvé se čtyřlitrovým osmiválcem pod kapotou. Závodní automobil s charakteristickými výdechy na kapotě a obrovským spoilerem na zádi byl zcela dominantní a zvítězil v kategorii GT. To byl příhodný dárek ke 30. narozeninám M GmbH v roce 2002.

2003: Vzkříšení CSL.

BMW slavilo přesně podle svých tradic – vývojem velmi ojedinělého vozu, modelu M3 CSL. Tato tři písmena reprezentují „Coupé Sport Lightweight“, což v podstatě hovoří za všechno. Střecha, středová konzola a dveřní panely byly vyrobeny z plastu vyztuženého uhlíkovými vlákny, zadní okno bylo odlehčené a spousta komfortních prvků byla z vozu jednoduše vyjmuta. S výkonem zvýšeným na 360 koní se CSL pasovalo do role velkého hráče. Při testovacích jízdách zajelo Nordschleife okruhu Nürburgring za 7:50, což byl na automobil této kategorie mimořádný výkon. Při uvedení na trh v roce 2003 se prodalo všech 1383 vyrobených kusů během několika měsíců.

Mezitím se M3 GTR nechtěně vrátila do boxů, protože v zámoří se změnila pravidla.

Ovšem řada 3 poháněná osmiválcovým motorem byla příliš mladá a konkurenceschopná na to, aby odešla do důchodu. Vůz byl upraven a připraven na vytrvalostní závod na Nürburgringu. Úspěch byl obrovský. V roce 2004 M3 GTR slavila velkolepé vítězství ve 24hodinovém závodě v pohoří Eifel, když si dojela pro první a druhé místo. Následující rok triumfovala.

2004: Desetiválcová M5 a M6.

Od přelomu tisíciletí neuběhl rok, aniž by „emkové“ modely neplnily hlavní stránky časopisů. Na podzim roku 2004 se poté, co M5 E39 prolomila hranici 20 000 prodaných kusů, objevila nová generace. Byla mimořádná a současně nejsilnější: její pětilitrový desetiválec disponoval největším výkonem 507 k, točivým momentem 520 N.m a motor mohl točit více než 8000 min⁻¹.

Dynamika čtvrté generace M5 opět nastavila nová měřítka v segmentu vysokovýkonných sedanů. Oproti osmiválcovému předchůdci se výkon zvýšil o více než 25 % a M5 překročila magickou hranici 100 koní na litr objemu. Specifický výkon se tak řadil na úroveň motorů ze světa motorsportu. Souhra mezi desetiválcovým motorem a sedmistupňovou



převodovkou SMG přinesla dynamiku, která vysoko převyšovala ostatní sériové sedany. Zrychlení z 0 na 100 km/h zabralo pouze 4,7 sekundy a ručička rychloměru minula číslo 200 km/h za 15 sekund. Elektronický omezovač rychlosti zasáhl v rychlosti 250 km/h.

Za několik měsíců následovala M6 se stejným výkonným motorem. Podvozek bylo možné nastavit stiskem tlačítka a stejně, jako tomu bylo u M3 CSL, střecha velkého kupé byla vyrobena z karbonu. Pochopitelně, i M6 mohla jet rychleji než továrně nastavených 250 km/h. BMW se proto rozhodlo nabídnout posunutí omezovače rychlosti, ovšem v případě, že řidič absolvuje výcvik na uzavřeném okruhu.

V roce 2006 M GmbH rozšířilo své portfolio a do programu přidalo novou generaci sportovního vozu – BMW Z4. Z4 M roadster a Z4 M coupé byly vybaveny impozantním řadovým šestiválcem s výkonem 343 koní z M3. Ten dokázal dvoulístný vůz rozjet na 250 km/h.

Na základě modelu coupé vzniklo několik továrních závodních vozů. Jejich šestiválec byl naladěný na 430 koní a tyto vozy své konkurenty zadupaly do země. Jedenáct podniků série vytrvalostních závodů VLN Endurance Racing Championship ze šestnácti patřilo v letech 2009 a 2010 kupátkům BMW Z4. Od roku 2010 je nahradil model Z4 GT3, což je závodní derivát současného roadsteru s motorem 4,4 l V8, určený pro soukromé týmy.

2007: První M3 s osmiválcem.

V roce 2007 byl po patnácti letech pod kapotou modelu M3 nahrazen skvělý řadový šestiválec, který byl několikrát vítězem ankety Motor roku. Poprvé do tohoto modelu našel cestu osmiválec. Čtyřdveřová karosářská varianta následovala krátce poté. Nový motor V8 generoval z objemu 3999 cm³ výkon 420 k. Přibližně 85 % maxima točivého momentu, 400 Nm, bylo dosažitelných v pásnu 6500 min⁻¹. Výkon přenášela šestistupňová manuální převodovka na zcela nový zadní diferenciál. Zejména v případě kupé inženýři opět vsadili na lehkou konstrukci. Skvělé zkušenosti s jinými „emkovými“ vozy znovu vyústily v použití karbonové střechy, kapota motoru byla tentokrát vyrobena z hliníku.

Za třicet let od okamžiku, kdy byl vyroben první sériový vůz, dosáhlo BMW M GmbH v roce 2008 hranice tří set tisíc vyrobených automobilů. Mezitím se portfolio značky rozrostlo na devět modelů. Vozy poháněly motory, které svoji unikátní charakteristiku demonstrovaly pomocí vysokých otáček – řadový šestiválec s výkonem 343 k v BMW Z4 roadster a BMW Z4 coupé, motor V10 s výkonem 507 k v BMW M5, BMW M5 Touring, BMW M6



Coupé a BMW M6 Cabrio. M GmbH také zaznamenalo nárůst poptávky po sportovních paketech nabízených pro BMW řady 1, BMW řady 3, BMW řady 5 a řady 6, stejně jako pro BMW X3 a BMW X5.

2009: Turbo se naplno vrací jako hnací ústrojí budoucnosti.

Vysokovýkonný charakter automobilů z dílny M GmbH byl poprvé s modely BMW X6 M a BMW X5 M aplikován do segmentu vozů BMW X. Vývoj si vyžádal nový, vysokovýkonný osmiválec, jehož charakteristika byla přesně ušita na míru těmto dvěma modelům. Motor M TwinPower Turbo s výkonem 555 k byl první pohonnou jednotkou disponující křížovými výfukovými svody, společnými pro obě řady válců, a dvojicí dvoukomorových turbodmychadel Twin Scroll. Turbodmychadla a katalyzátory jsou umístěny mezi řadami válců. Toto uspořádání přináší spontánní reakci na plyn, tolik typickou pro modely M, stejně tak jako lineární nárůst otáček a točivého momentu.

Ve stejném roce BMW M GmbH vyvinulo extrémní automobil vycházející z BMW M3 Coupé, jenž byl určený pro ten typ zákazníků, kteří kladou vysoký důraz na skutečnou výkonnost svých vozů. BMW M3 GTS se hodilo také na závodní okruhy či klubové sportovní akce. Automobil vznikl v dílnách BMW M GmbH exklusivně na přání zákazníka. Modifikace zaměřené na použití na závodních okruzích zahrnují úpravu motoru, podvozku, karoserie a interiéru. Pohonná jednotka byla převrtána na objem 4,4 litru a výkon se zvýšil na 450 koní.

Dnes: Dynamická společnost toužící po vysokých výkonech.

Na konci roku 2010 BMW M GmbH znovu rozšířilo pole své působnosti a představilo kompaktní BMW řady 1 M Coupé s výkonem 340 k. Řadový šestiválec M TwinPower Turbo s přímým vstřikováním nemá s lehkým vozem žádné potíže. To je nejlépe patrné na výkonové hmotnosti, když na jednoho koně výkonu připadá pouze 4,4 kg. Jen o několik měsíců později debutuje nová M5 s nově vyvinutým osmiválcem 4,4 l, výkonem 560 koní a maximální rychlostí 305 km/h.

Vznětové M.

Čtyřicet let poté, co byl položen základní stavební kámen BMW M GmbH, zaměřili experti přes zábavu za volantem své schopnosti na jiný projekt – na automobily BMW M Performance. Jedná se o rozšíření modelové řady s jasným zaměřením na výkony a neomezené výkony na silnici, stejně jako na bezkonkurenční spotřebu. Nová rodina sportovně zaměřených vozů M Performance se objevila ve čtyřech exemplářích: BMW M550d xDrive, BMW M550d xDrive Touring, BMW X5 M50d a BMW X6 M50d. Srdcem

těchto vozů je řadový, třikrát přeplňovaný vznětový šestiválec s výkonem 381 koní.



Více informací o značce BMW spolu s fotografiemi je k dispozici v českém jazyce na: www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/cz/startpage.htm nebo mezinárodních stránkách <https://www.press.bmwgroup.com>

Veronika Jakubcová

Corporate Communication Manager
BMW Group Česká republika