



Speciální edice BMW M3 „30 Years M3“.
BMW oslavuje 30 let od vzniku kultovního sportovního vozu, který nastavil měřítko své třídy.

Když BMW M GmbH, tehdy ještě pod názvem BMW Motorsport GmbH, v roce 1986 předvedlo světu první generaci BMW M3, kompletně tím změnilo vnímání sportovních sedanů střední třídy. Žádný jiný výrobce nedokázal do té doby tak citlivě a komplexně zakomponovat technologie z motorsportu do velkosériového vozu, a tím ho proměnit v nekompromisní sportovní automobil, který si ale zachoval svoji každodenní civilizovanost. BMW M3 určilo měřítko, podle kterých byly a jsou posuzovány produkty ostatních výrobců.

BMW M svůj kultovní model postupně rozvíjelo v rámci pěti generací, aniž by mu v průběhu vývoje vzalo jeho jedinečný charakter. Na světě zřejmě neexistuje žádný další podobný automobil, který by v sobě dokázal tak elegantně zkombinovat závodní geny s neomezenou každodenní použitelností a přitom v lidech vyvolával tak silné emoce. BMW M si tento fakt uvědomuje, a aby důstojně připomnělo 30. výročí vzniku modelu M3, představí v létě exkluzivní edici BMW M3 „30 Years M3“, která vznikne v limitovaném počtu 500 kusů.

Edice „30 Years M3“ s legendární metalickou barvou Macao Blue.

Nová výroční edice „30 Years M3“ je lakována výhradně exkluzivní metalickou barvou Macao Blue. Tím vzdává hold první generaci BMW M3, u které byla tato barva nabízena v rámci volitelné výbavy.

Edice „30 Years M3“ je vybavena paketem Competition, který je nyní k dispozici i pro sériové modely BMW M3. Zahrnuje upravený motor s výkonem zvýšeným o 14 kW/19 k na celkových 331 kW/450 k, posílaným k zadním kolům (BMW M3 „30 Years M3“: kombinovaná spotřeba paliva 8,8–8,3 l/100 km, kombinované emise CO₂: 204–194 g/km). Součástí paketu Competition je i M adaptivní podvozek, který dále zlepšuje ochotu k zatáčení a přesnost ovládání. Mezi optimalizovanými prvky nechybějí nové pružiny, tlumiče a stabilizátory, upravené režimy COMFORT, SPORT a SPORT+ či



odpovídajícím způsobem naladěný standardně dodávaný M aktivní diferenciál a stabilizační systém Dynamic Stability Control (DSC).

Paket Competition pro limitovanou edici obsahuje i kovaná 20palcová M kola z lehkých slitin se specifickým designem 666 M, odkazujícím na design použitý u první generace. Nyní ovšem s pneumatikami 265/30 R20 vpředu a 285/30 R20 vzadu.

Tyto funkční úpravy zajišťují citelné zlepšení dynamiky, které se projevilo i na hodnotách zrychlení. BMW M3 „30 Years M3“ s volitelně dodávanou 7stupňovou dvouspojkovou převodovkou M DCT zrychlí z 0 na 100 km/h za pouhé 4 s, což je o 0,1 s rychleji než v případě standardního modelu. Dokonce i se standardně dodávanou 6stupňovou manuální převodovkou zvládne stejný sprint o 0,1 sekundy rychleji než standardní verze.

Součástí paketu Competition jsou speciální prvky v podobě lesklých černých lišt Shadow Line kolem bočních oken, tmavě chromovaných koncovek M sportovního výfuku, jehož hutný zvuk výrazně přispívá k intenzivní radosti z jízdy. Výroční model lze rozeznat také podle jedinečných M ozdobných prvků za předními koly, v nichž je umístěno logo „30 Years M3“.

Sportovní, ale funkční interiér s výjimečnou atmosférou.

Interiér verze „30 let M3“ byl díky paketu Competition zdokonalen M skořepinovými sportovními sedadly, která nabízejí bezchybnou oporu těla při ostré jízdě, ale současně i vysokou míru pohodlí při cestování na dlouhé vzdálenosti. Atmosféru interiéru ještě dokreslují bezpečnostní pásy s vetkanou trikolórou BMW M.

Na předních prahových lištách je umístěno logo „30 Years M3“, které řidiči a spolujezdci připomíná unikátní historii modelu BMW M3. Jedinečnost výroční verze, která vznikne pouze v 500 exemplářích, dále podtrhuje nápis „30 Years M3 1/500“ na karbonové dekorační liště přístrojové desky. Logo „30 Years M3“ je vytlačené do předních hlavových opěrek.

Interiér BMW M3 „30 Years M3“ je čalouněn exkluzivní kůží Merino ve dvoubarevném provedení černá/modrá nebo na přání černá/Silverstone s odpovídajícím kontrastním prošíváním, které elegantně podtrhuje sportovní a výjimečný charakter výročního modelu.



V porovnání s běžným BMW M3 vybaveným paketem Competition je výroční verze o 10 000 eur dražší. Na trhu se objeví v létě 2016, tedy přesně 30 let poté, co byla podepsána první objednávka na BMW M3.

1986 – řada 3 s rozšířenými blatníky a působivým výkonem.

Přibližně půl roku po premiéře BMW M3 na autosalonu ve Frankfurtu na podzim roku 1985 přišel konečně čas, kdy vybraní novináři dostali možnost otestovat nový supervůz na okruhu v Mugellu. Ostře řezaný dvoudveřový automobil s rozšířenými blatníky oslnil zejména čtyřválcem o objemu 2,3 litru vybaveným čtyřventilovou technikou, který nabídl výkon 147 kW/200 k. K výborným dynamickým vlastnostem (zrychlení 0 až 100 km/h za 6,7 s, maximální rychlost 235 km/h), které jsou působivé i v dnešním kontextu, výrazně přispěla lehká konstrukce (nárazníky, prahy a víko zavazadlového prostoru byly vyrobeny z plastu) s pohotovostní hmotností do 1200 kilogramů.

V roce 1988 přišla verze Evo, která díky výkonu zvýšenému na 162 kW/220 k pokořila nejvyšší rychlost 243 km/h. A konečně v roce 1990 vyjela nejvýkonnější edice, limitovaná na 600 vyrobených automobilů – BMW M3 Sport Evolution s motorem 2,5 litru o výkonu 175 kW (238 k).

1992 – z nekompromisního závodního vozu k elegantnímu Coupé.

Druhá generace BMW M3 nebyla vyvíjena přímo pro motorsport, jako tomu bylo u té první. Coupé bylo diskrétnější a elegantnější, ale o pohon se staral řadový třilitrový 6válec s výkonem 210 kW/286 k a maximálním točivým momentem 320 Nm, vybavený inovativním proměnným časováním VANOS. Zrychlení z 0 na 100 km/h zabralo pouze 6 sekund a maximální rychlost dosáhla 250 km/h.

Zajímavostí této generace bylo použití specificky aerodynamických zpětných zrcátek, která jsou i dnes poznávacím prvkem většiny M modelů. V roce 1994 BMW M nabídlo další dvě karosářské verze – kromě Coupé ještě Sedan a Cabrio, přičemž výkony Sedanu byly shodné s Coupé.

V roce 1995 prošlo BMW M3 modernizací, která se projevila i zvýšením objemu 6válece z 2990 cm³ na 3201 cm³ a implementací dvojitého proměnného časování double-VANOS. Výkon vzrostl na



236 kW/321 k, zrychlení na 100 km/h zabralo pouze 5,5 s. I přes mimořádnou dynamiku vynikalo M3 i v oblasti hospodárnosti. O rok později se BMW M3 stalo prvním sportovním velkosériovým vozem s automatizovanou manuální převodovkou SMG, která tehdy slavila úspěch – rozhodla se pro ni téměř polovina zákazníků.

2000 – dechberoucí atlet se sebevědomým výrazem.

Třetí generace BMW M3 přišla se sebejistým designem. O schopnostech Coupé už nebylo možné pochybovat, protože vizuální stránku M3 určovala hliníková kapota s vyboulením, široká kola vyplňující rozšířené podběhy, aerodynamické víko zavazadlového prostoru se spoilerem a čtyři koncovky výfuku.

Pohon zajišťoval opět atmosférický řadový 6šestiválec, tentokrát o objemu 3246 cm³, výkonu 252 kW/343 k a točivém momentu 365 Nm. Zrychlení z klidu na 100 km/h zabralo pouze 5,2 s, přičemž na čtvrtý rychlostní stupeň zvládlo M3 akceleraci z 80 na 120 km/h za pouhých 5,4 s. Na jaře 2001 kromě Coupé vyjelo i Cabrio.

Vrcholem evoluce se stal model BMW M3 CSL z roku 2003, vyznačující se velmi lehkou konstrukcí. Výkon motoru činil 265 kW/360 k při hmotnosti pouze 1385 kg, což znamenalo výkonovou hmotnost 3,85 kg/k. Úsporu hmotnosti přinesla nejen absence komfortních prvků, ale i unikátní technická řešení – střecha vyrobená z uhlíkových kompozitů či zadní okno z tenkého skla. Systematický přístup se vyplatil, výsledkem všech opatření bylo zrychlení 0–100 km/h za 4,9 s a na rychlost 200 km/h za pouhých 16,8 sekundy.

2007 – čtvrtá generace s motorem V8 a střechou z uhlíkových kompozitů.

Hlavní změnou u nového BMW M3 bylo použití atmosférického motoru V8 o objemu 4 litry, který dosahoval výkonu 309 kW/420 k. Zajímavostí je, že vysokootáčkový motor vážil pouze 202 kg, takže byl o 15 kg lehčí než dříve používaný 6válec. Vývoj byl opět soustředěn na co nejlehčí konstrukci automobilu – BMW M3 Coupé dostalo sériově střechu vyrobenou z uhlíkových kompozitů, přední náprava byla téměř celá z hliníku.

Na podzim 2007 se představila čtyřdveřová verze BMW M3, která zrychlila z 0 na 100 km/h za pouhých 4,9 sekundy, což byl jen



o 0,1 s delší čas ve srovnání s Coupé. Modelovou řadu na jaře 2008 doplnilo Cabrio.

2014 – inovativní technologie motoru a komplexní lehká konstrukce.

Na jaře roku 2014 BMW M GmbH představilo ve stejnou dobu Sedan i Coupé a změnilo označení modelů. Sedan si zachoval jméno BMW M3, Coupé bylo přejmenováno na BMW M4. Tak se označuje i Cabrio, které doplnilo nabídku na podzim stejného roku.

Pod kapotu se dostal nově vyvinutý řadový 6válec s technologií M TwinPower Turbo dosahující maximálního výkonu 317 kW/431 k a točivého momentu 550 Nm. Nový motor nabízí o 40 procent větší točivý moment než jeho předchůdce, a přitom vyniká o 25 procent nižší spotřebou paliva. Zrychlení z 0 na 100 km/h zabere oběma modelům (M3 Sedan a BMW M4 Cabrio) pouze 4,1 s (s volitelnou 7stupňovou dvouspojkovou převodovkou).

Pro co možná nejlepší dynamické vlastnosti při nízké spotřebě paliva se podařilo mezigeneračně snížit hmotnost vozu až o 80 kg, a to díky komplexní implementaci technologií inteligentní lehké konstrukce, pro niž je například typické použití uhlíkových kompozitů, plastů či hliníku na zásadních místech.

„Vše nejlepší k narozeninám, BMW M3“ – přátelé a kamarádi gratulují automobilu k 30. narozeninám.

„S BMW M3 mám speciální spojení. Můj otec řídil černé BMW M3 a já sám jsem se stal šampionem seriálu DTM v roce 2012 s matně černým BMW Bank M3. Všechny sériové modely BMW M3 mají výjimečný závodní charakter – stejně tak i nové BMW M4. BMW M GmbH dokázalo přenést pocit ze závodní trati na silnici, což je dle mého názoru zásadní. Není totiž snadné vytvořit tak výkonný vůz, který bude zároveň kompaktní a použitelný pro běžné ježdění. BMW se to s modelem M3 podařilo, a proto pro mě reprezentuje sportovní vůz ve své nejčistší formě. V mých vzpomínkách má své pevné místo.“

Bruno Spengler, profesionální závodník, tým BMW Team MTEK v DTM 2016, šampion DTM 2012 v BMW M3 DTM

„BMW M3 je fascinující vůz – dnes i před 30 lety. Osobně jsem původní M3 řídil na závodním okruhu a musím uznat, že v porovnání



se současnými závodními vozy to bylo mnohem náročnější. Ve své první sezoně DTM v roce 2013 jsem slavil vítězství s moderním BMW M3 DTM, a byl to pro mě velmi speciální moment. Mám z toho pocit, že BMW M3 je přímo vytvořené k prožívání podobných momentů.“

Timo Glock, profesionální závodník, tým BMW Team RMG v DTM 2016, v letech 2004 až 2012 absolvoval 91 závodů formule 1

„Pro mnoho lidí včetně mě je BMW M3 synonymem úspěchů na závodních tratích. Geny z motorsportu v něm byly jasně patrné v roce 1986 a jsou patrné i v současnosti. Pro mě jako závodního jezdce je vždy potěšení řídit tak skvělé sportovní auto na trati i mimo ni. BMW M3 je legendou z mnoha důvodů.“

Martin Tomczyk, profesionální závodník, tým BMW Team Schnitzer v DTM

„BMW M3 je bezpochyby nejdůležitější vůz, který jsem během své dlouhé kariéry závodního jezdce poznal. S tímto automobilem jsem vyhrál šampionát WTCC, získal titul v DTM, vyhrál italský šampionát ITCC a zažil mnoho různých vítězství po celé Evropě. Už od prvního dne bylo BMW M3 autem vítězů a tuto pozici si drží do současnosti. Fanoušci BMW M3 milují – a já také!“

Roberto Ravaglia, bývalý profesionální závodník, první šampion cestovních závodů (1987), zakladatel týmu Roal Motorsport

„BMW M3 je skutečnou ikonou. Už když se poprvé předvedlo při závodech v roce 1987, jasně vynikalo nad ostatními a postupně se stalo nejúspěšnějším závodním náčiním všech dob. Řídit ho je vždy zábava. Osobně jsem s BMW M3 zažil řadu silných momentů a oslavoval tolik vítězství, že jsme si vytvořili velmi silný a blízký vztah.“

Johnny Cecotto, bývalý profesionální závodník, v letech 1989 – 1992 vyhrál s BMW M3 10 závodů DTM, v roce 1990 v BMW M3 zvítězil v závodě „24 hodin Spa“, v roce 1992 ve „24 hodin Nürburgringu“, taktéž s BMW M3, v roce 1993 vyhrál pohár ADAC GT Cup s BMW M3 GTR; dvojnásobný šampion MS motocyklů (1975 a 1978)

„Pro mě je BMW M3 prostě nejlepší. BMW M3 si každý ihned spojí s BMW M GmbH, a to mnohem výrazněji než v případě modelů M1



či M5. Jeho kult byl z velké části tvořen výsledky, kterých dosahovalo v motorsportu. Ostatně, až do současnosti je nejúspěšnějším závodním vozem třídy cestovních automobilů. Osobně vlastním čtyři BMW M3 z různých let, ale mým nejoblíbenějším je stále to první a původní – a to nejen kvůli tomu, že klasická BMW jsou mojí vášní, ale hlavně proto, že jejich design považuji za dokonalý.“

Felipe Garcia, nadšenec a sběratel vozů BMW, zakladatel společnosti Mint Classics v Münsteru a prodejce „Bavarian Sports Cars“

Kontakt

Milan Stupka, Corporate Communications Manager, BMW Group Slovakia
Telefon: +421 903 283 497, e-mail: milan.stupka@bmwgroup.com
BMW PressClub CZ: www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/cz/startpage.htm
Internet: www.bmw.cz; Facebook CZ: <https://www.facebook.com/BMW.Ceska.Republika>

BMW Group

BMW Group je se svými značkami BMW, MINI a Rolls-Royce vedoucím výrobcem prémiových automobilů a motocyklů, stejně tak jako poskytovatelem prémiových finančních produktů a služeb mobility. BMW Group je globální společností s 30 výrobními a montážními závody ve 14 zemích a celosvětovou prodejní sítí se zastoupením ve více než 140 zemích.

V roce 2015 společnost BMW Group prodala po celém světě přibližně 2,247 milionu automobilů a 137 tisíc motocyklů. Zisk před zdaněním ve finančním roce 2015 činil 9,22 miliardy Euro, příjmy dosáhly 92,18 miliardy Euro. K 31. prosinci 2015 pracovalo pro BMW Group 122 244 zaměstnanců.

Úspěchy společnosti BMW Group se vždy opíraly o dlouhodobé strategie a odpovědnost. Celý hodnotový a výrobní proces je zaměřen na ekologickou a sociální udržitelnost, k životnímu prostředí odpovědné produkty a jednoznačné zaměření na ochranu zdrojů. To vše je pevnou součástí celkového přístupu.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>