



30 let BMW M3 – příběh legendy. **BMW M vzalo na oslavu z depozitáře čtveřici** **výjimečných prototypů.**

Mnichov. V roce 2016 slaví 30. výročí automobilová legenda, která znamenala v segmentu sportovních vozů střední třídy revoluci. Její výroba začala v roce 1986. První generace BMW M3 vytvořila etalon, s nímž se ostatní výrobci srovnávali... a o pět generací později toto srovnávání pokračuje i nadále. Do vývoje první generace BMW M3 se intenzivně zapojilo BMW Motorsport, předchůdce dnešní divize BMW M. Tento vysokovýkonný sportovní vůz, postavený na základě sériové BMW řady 3, byl přizpůsoben pro každodenní provoz. Během následujícího vývoje se BMW vždy pečlivě soustředilo na to, aby si každá další generace zachovala charakter první M3. Díky tomu žádný jiný automobil nenabízí tak výjimečné spojení genů ze světa motoristického sportu a nekompromisní každodenní praktičnosti v emotivním celku.

Třicáté výročí BMW M3 je ideální příležitostí pro připomenutí čtveřice verzí, které se z různých důvodů nedostaly dále než do fáze prototypů. Narodeninovou party v letošním roce doplňují: BMW M3 Pickup z roku 1986, BMW M3 Compact z roku 1996, BMW M3 Touring z roku 2000 a druhá reinkarnace BMW M3 Pickup vyrobená v roce 2011.

Základem při vývoji první generace BMW M3 bylo její nasazení v závodech cestovních vozů.

BMW M3 nebylo původně navrženo jako sportovní verze velkosériově vyráběné modelové řady. Základní myšlenou jejího vývoje bylo postavení závodního vozu, který by bylo možné používat také na běžných silnicích. Automobil byl zamýšlen pro skupinu A cestovních závodních vozů, které se účastnily šampionátu German Touring Car Championship (DTM), což byl následovník German Racing Championship (DRM). Regule skupiny A jasně udávaly, že pro homologování závodního vozu je potřeba vyrobit minimálně 5000 kusů schválených pro silniční provoz, jež se navíc musely prodat během 12 měsíců.

Možnost vyvíjet závodní a silniční verzi jednoho vozu bok po boku dala vývojovému týmu nebyvalé možnosti, kterých plně využil. Kinematika zavěšení kol, odpružení a tlumení – všechny tyto prvky byly dokonale připravené pro nároky motorsportu. To samé platilo pro brzdový systém,



u něž bylo standardem ABS, přední brzdové kotouče s vnitřním chlazením a vysokotlakým čerpadlem poháněný motor. Dalším detailem ukazujícím na závodní charakter tohoto vozu bylo i schéma řazení – první stupeň se řadil k sobě a dozadu.

Během vývoje byl kladen značný důraz také na úsporu hmotnosti. Zatímco karoserie a blatníky byly z tradičního ocelového plechu, nárazníky, prahy, víko zavazadlového prostoru a spoiler byly vyrobeny z plastu snižujícího hmotnost. Experti z BMW Motorsport se zaměřili rovněž na aerodynamiku. Zadní okno dostalo větší sklon se širší základnou, což efektivněji přivádělo vzduch k zadnímu spoileru.

Rozsáhlé používání nejmodernějších technologií také v motoru.

Jako základ pro pohonnou jednotku BMW M3 vzali inženýři závodního oddělení dvoulitrový čtyřválec ze sériové produkce. Důvodem byla zejména jeho nízká hmotnost a současně možnost aplikovat vysokootáčkový koncept, což jsou ty správné ingredience závodních motorů. Nicméně předělat pro každodenní používání ideální motor na skutečně sportovní jednotku, to vyžadovalo intenzivní péči.

Nejdříve došlo ke zvětšení objemu na 2,3 litru a současně použití čtyřventilové techniky. Z tohoto důvodu se vývojáři rozhodli využít modifikovanou hlavu motoru šestiválce BMW M1, jehož válce měly přesně stejně velkou rozteč jako čtyřválec. Kliková skříň byla navržena tak, aby vydržela otáčky 10 000 a více za minutu. Standardní motor v sériových vozech měl maximum v 6750 1/min, což nabízelo hodně prostoru pro další evoluce v závodním použití.

Ze sportovního vozu výkonný pracant: BMW M3 Pickup (1986).

Po uvedení do prodeje nebyli z mimořádných dynamických schopností nadšení pouze zákazníci, ale také lidé v BMW Motorsport. Ti ale často potřebovali přepravovat různou výbavu a díly do Garchingu nedaleko Mnichova, kde je dnes sídlo divize BMW M. Schopnost převozu velkého nákladu ale kromě jiných nepatřila k nejsilnějším stránkám první generace BMW M3.

Netrvalo dlouho a karoserie BMW řady 3 Cabrio se proměnila na BMW M3 Pickup. „Otevřená karoserie Cabrio byla zvolena z několika důvodů,“ vysvětluje Jakob Polschak, vedoucí oddělení stavby prototypů a dílen divize BMW M a již 40 let zaměstnanec BMW. „Za prvé, protože jsme potřebovali vůz pro naše potřeby, který bude v dokonalé kondici. A za druhé, protože z verze Cabrio se snáze vytváří přestavba na pickup.“



První BMW M3 Pickup neměl originální rozšířené blatníky, ale užší karoserii velkosériových verzí. Nejdříve byl vybaven motorem z takzvané „italské M3“ s výkonem 192 k, jehož objem byl z daňových důvodů zmenšený na dva litry. „Později jsme jej předělali na původní motor 2,3 litru o výkonu 200 k,“ dodává Polschak. BMW M3 Pickup jezdilo spolehlivě v okolí továrny 26 let, do důchodu šlo teprve před čtyřmi roky.

Startovací model pro mladé zákazníky: BMW M3 Compact (1996).

Hlavní myšlenkou v pozadí BMW M3 Compact z roku 1996 bylo postavit vůz pro mladší klientelu, který by byl vstupní branou do světa automobilů BMW M. Při srovnání se současností je M3 Compact vlastně předchůdcem BMW M2, protože i když by se M3 Compact dostal do výroby, měl by snížený výkon motoru z modelu M3. Prototyp měl ale plný výkon 321 k, což dokázalo automobilu s hmotností pouhých 1,3 tuny udělit výjimečnou dynamiku. Ostatně německý časopis „auto motor und sport“ ve vydání 13/1996 po testu tohoto prototypu prohlásil: „Je o 150 kg lehčí, agilnější a méně kompromisní.“

Studie proveditelnosti v reálných podmínkách: BMW M3 Touring (2000).

O výrobě verze Touring BMW M3 se rozhodovalo, a tak vznikl tento reálný prototyp. Zatímco M3 Compact byl poskytnut odbornému tisku pro získání dalších názorů a zájmu veřejnosti, M3 Touring zůstal výhradně pro interní potřeby. „Prototyp nám ukázal, že z čistě technického pohledu by bylo možné verzi M3 Touring připravit pro sériovou výrobu relativně snadno,“ vysvětluje Jakob Polschak. „Jednou z důležitých věcí, kterou jsme si museli ověřit, byly úpravy zadních dveří tak, aby tvarem navázaly na rozšířené blatníky. A to bez potřeby nových a drahých nástrojů.“ Když M3 Touring sjel z výrobní linky, bylo zřejmé, že instalace M specifických prvků si vyžádala jen minimum dodatečné manuální práce.

Historie se opakuje: BMW M3 Pickup (2011).

Potom, co první generace BMW M3 Pickup po více než čtvrtstoletí vykazovala znaky značného opotřebení, bylo zřejmé, že je třeba připravit nástupce. Stejně jako dříve, i nyní posloužila jako základ otevřená karoserie Cabrio s dodatečnými výztuhami. „Transformace původně začala na jaře 2011 docela normálně, nicméně pak někdo přišel s nápadem, jak tento vůz marketingově využít jako aprílový žert k 1. dubnu,“ dodává Polschak. Pickup se ukázal veřejnosti během ladění na Nordschleife okruhu Nürburgring. Média následně na základě získaných „tajných“ fotografií začala spekulovat o tom, že BMW připravuje výrobu této verze.



Následně tomu mnoho novinářů a bloggerů skutečně uvěřilo potom, co oficiální tisková zpráva, vydaná 1. dubna 2011, uvedla, že BMW M3 Pickup bude „čtvrtou karosářskou verzí“ doplňující Sedan, Coupé a Cabrio. Zpráva také uváděla, že jde o vůz, který unikátním způsobem spojuje výkon 309 kW/420 k, nosnost 650 kg, jízdní vlastnosti závodního vozu a každodenní praktičnost. Pickup byl o 50 kg lehčí než Cabrio a jeho 20 kg vážící střechu bylo možné sejmut, a tím snížit těžiště pro lepší ovladatelnost.

Nakonec bylo uvedeno, že automobil vznikl pouze v jediném exempláři pro potřeby továrny. Na rozdíl od svého předchůdce však dostal registrační značku a lze s ním jezdit po veřejných silnicích.

BMW M3: sportovní ikona a měřítko dynamiky po pět generací.

Téměř přesně před 30 roky se rozběhla výrobní linka s prvním BMW M3. Tím se otevřela první kapitola úspěšného příběhu, která nemá ve světě automobilů obdoby. Zážehový čtyřválec o objemu 2,3 litru se čtyřventilovou technikou disponoval výkonem 147 kW/200 k a pouhých 1200 kg vážící automobil zrychloval z 0 na 100 km/h za 6,7 s. Nejvyšší rychlost činila 235 km/h. V roce 1988 se představila verze Evo s výkonem posíleným na 220 k a nejvyšší rychlostí 243 km/h. Na tuto verzi navázalo vrcholné provedení BMW M3 Sport Evolution s motorem 2,5 litru o výkonu 238 k, které se vyrobilo 600 kusů.

Druhá generace BMW M3, která již nevznikla speciálně pro použití na závodních okruzích, byla civilizovanějším vozem. Třilitrový šestiválec o výkonu 210 kW/286 k se v druhé generaci BMW M3 představil v roce 1992. Novinkou bylo proměnné časování VANOS. Nový model stanovil rekord v litrovém výkonu 97 k/l a specifickém točivém momentu 108 Nm/l pro sériové atmosféricky plněné motory.

Rozsáhlá modernizace v roce 1995 zvětšila objem motoru z 2990 na 3201 cm³, což vedlo k nárůstu výkonu na 236 kW/321 k. Novinkou bylo kromě jiného proměnné časování Double-VANOS pro oba vačkové hřídele. V roce 1996 bylo BMW M3 prvním sériovým vozem, který mohl být vybaven automatizovanou převodovkou SMG.

Třetí generace BMW M3 se představila v roce 2000 a zaujala hliníkovou kapotou s vyboulením, rozšířenými blatníky a výraznější odtrhovou hranou na víku zavazadlového prostoru. Poháněl ji dále zdokonalený atmosféricky plněný řadový šestiválec. Zcela nově vyvinutý motor produkoval z objemu 3246 cm³ výkon 252 kW/343 k a točivý moment 365 Nm.



Na rozdíl od předchozích dvou generací, vybavených řadovými šestiválci, přišla nová generace BMW M3 z roku 2007 s vysokootáčkovým atmosféricky plněným osmiválcem o výkonu 309 kW/420 k. Kromě jiných řešení pro snížení hmotnosti patřila do sériové výbavy čtvrté generace BMW M3 střecha vyrobená z uhlíkových kompozitů a přední náprava téměř celá z hliníku.

Aktuální, pátá generace BMW M3 měla premiéru na jaře roku 2014. Z důvodu nové logiky označování nových modelů nesl jméno M3 čtyřdveřový sedan, zatímco Coupé a Cabrio se jmenuje M4. Všechny tři verze pohání řadový šestiválec s technologiemi M TwinPower Turbo o výkonu 317 kW/431 k. Pro mnoho dílů vozu se nově používají uhlíkové kompozity a hliník, což ve srovnání s předchůdcem zajistilo snížení hmotnosti o 80 kg.

Letos v létě divize BMW M představila exkluzivní speciální edici limitovanou na 500 kusů určených pro celý svět, která byla poctou třicetileté historii modelu M3. Modrá metalická barva „Macao Blue“ vozu BMW M3 „30 Jahre M3“ odkazuje na první generaci, pro niž byl tento odstín poprvé nabízen. Součástí výbavy této výroční verze je Competition paket, který kromě rozsáhlých úprav pohonu a podvozku zvyšuje výkon o 14 kW/19 k na 331 kW/450 k.

Kontakt

David Haidinger, Corporate Communications Manager, BMW Group Czech republic
Telefon: + 420 739 601 171

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>

BMW
Vertriebs GmbH
Org. složka Česká republika

Poštovní adresa
Office Park Centrum
Nové Butovice
Bucharova 1423/6
158 00 Praha 5

Tel.
+420 225 99 00 00

Fax.
+420 225 99 00 99

Internet
www.bmw.cz