

BMW Czech Republic **Česká republika**



Nové BMW M2 CS. **Obsah.**

Nové BMW M2 CS.

Vysokovýkonný sportovní automobil pro každý den. 2

Poutavý design.

Inteligentní lehká konstrukce s rozsáhlým využitím uhlíkových vláken. 4

Jízdní vlastnosti.

Divoké na okruhu, příjemné v každodenním provozu. 5

Motor.

Okamžitý nástup výkonu díky technologii M TwinPower Turbo. 8

Provedení interiéru.

Zaměřené na jízdu, sportovní, lehké. 11



Nové BMW M2 CS. **Vysokovýkonný sportovní automobil pro každý den.**

Představení nového BMW M2 CS (kombinovaná spotřeba paliva: 10,4–9,4 l/100 km, kombinované emise CO₂: 238–214 g/km*) znamená první vstup BMW M GmbH do prémiového segmentu kompaktních sportovních vozů navržených jako limitovaná speciální edice. Exkluzivní BMW M2 CS stojí v modelové hierarchii nad BMW M2 Competition a bude stavět na úspěchu, kterého již dosáhly modely BMW M3 CS a BMW M4 CS. Tento mimořádně schopný vůz slouží také jako základ pro model BMW M2 CS Racing – nový základní závodní automobil BMW M Motorsport pro sezónu 2020, určený pro amatérské jezdce kategorie Clubsport.

BMW M2 CS vypadá ještě dravěji než BMW M2 Competition, kombinuje v sobě vynikající výkony na závodní trati s neomezenou každodenní použitelností s představuje tak výjimečně přitažlivý čtyřmístný sportovní automobil. BMW M2 CS stanovuje nové, v dané třídě vrcholné standardy v oblasti zrychlení, ovladatelnosti, preciznosti a agility, což z něj činí ideální volbu pro fanoušky vysokovýkonných automobilů nejvyššího kalibru. Nový model světa automobilů BMW M GmbH vzbudí emoce u mladší cílové skupiny. Ceny BMW M2 CS začínají na 95 tisících eur.

„Společný vývoj BMW M2 CS a BMW M2 CS Racing podtrhuje úzké vazby mezi BMW Motorsport a BMW M GmbH,“ vysvětluje Markus Flasch, předseda představenstva společnosti BMW M GmbH. „Naše dovednosti se setkávají na pomezí mezi vysokovýkonnými vozy určenými pro běžné silnice a plnohodnotnými závodními stroji, tedy v rozrůstajícím se segmentu označovaném Clubsport. Právě sem míří rovněž Clubsport verze BMW M2 CS, postavená na základě závodní varianty BMW M2 CS Racing. Podobným způsobem budeme přistupovat také k budoucím modelům BMW M.“

Ředitel BMW Group Motorsport Jens Marquardt dodává: „Inženýři BMW Motorsport úzce spolupracovali s kolegy z BMW M GmbH na tom, aby využili ideální základ v podobě BMW M2 CS a adaptovali velké množství poznatků získaných při vývoji BMW M4 GT4. Ve výsledku je BMW M2 CS Racing menším sourozencem modelu M4 GT4, který tak významně zvedl laťku mezi základními závodními vozy. Nepochybuji o tom, že s tímto novým modelem dokážeme stavět na dosavadním úspěchu zákaznických závodních vozů BMW M.“



Aby limitovaná edice BMW M2 CS dávala jasně najevo svůj extrémně sportovní vzhled, který jednoznačným způsobem vyjadřuje její výjimečnou agilitu a dynamiku ještě dříve, než se vůbec rozjede, použilo BMW M GmbH řadu komponentů vyrobených z plastů vyztužených uhlíkovými vlákny (CFRP). Výkon dvojicí turbodmychadel přepřlňovaného řadového šestiválce se zvýšil na 331 kW (450 k), což je oproti BMW M2 Competition nárůst o 29 kW (40 k). Prozatím výhradně modelům M4 a M3 vyhrazený adaptivní podvozek a pneumatiky Michelin Cup přenášejí tento ohromující výkon optimálním způsobem jak na závodní okruh, tak i na běžnou silnici. Úměrně vysoký brzdný účinek zajišťují standardní M sportovní brzdy s červeně lakovanými třmeny nebo volitelné M karbon-keramické brzdy.



Poutavý design. Inteligentní lehká konstrukce s rozsáhlým využitím uhlíkových vláken.

BMW M2 CS vizuálně okamžitě potvrzuje svůj sportovní kredit. Jeho stylistické úpravy ho jasně odlišují od BMW M2 Competition. Designový tým BMW M GmbH se zaměřil zejména na použití uhlíkových vláken, materiálu, který vzbuzuje emoce a díky své nízké hmotnosti a výjimečné pevnosti vytváří silné spojení se světem závodních vozů.

Nová kapota motoru a střecha z uhlíkových vláken.

Nová kapota z plastů vyztužených uhlíkovými vlákny, která byla vytvořena speciálně pro BMW M2 CS, doplňuje rovněž z uhlíkových vláken vyrobenou střechu, jež se u BMW M2 objevuje vůbec poprvé. Kapota BMW M2 Competition byla přepracována a nyní se vyznačuje ve středu umístěným, leskle černým větracím otvorem. Nový design kapoty zvětšuje přítlak na přední nápravě a rovněž pomáhá chlazení motoru. Hmotnost přední kapoty se současně snížila na polovinu. Nová střecha díky sendvičové konstrukci zvyšuje tuhost karoserie a vypadá, jako by s ostatními díly vozu tvořila jeden nerozdělený celek. Nejsou zřejmé žádné krycí lišty, což znamená, že nejsou viditelné ani spoje. To má další účinek na zlepšení akustiky uvnitř i vně vozidla. A absence obvyklých střešních výztuh a izolace také šetří hmotnost. Spolu s lehčí kapotou přispívá ke snížení těžiště automobilu, což vede k ještě lepším jízdním vlastnostem.

Nástavec předního nárazníku, Gurneyho lišta a zadní difuzor optimalizují aerodynamiku.

Nový nástavec předního nárazníku, Gurneyho odtrhová lišta na víku zavazadlového prostoru a zadní difuzor jsou vyrobeny z jasně zřetelných uhlíkových vláken, což jim dodává osobitý vzhled. Tato trojice doplňků, inspirovaná aerodynamickými komponenty závodních automobilů, zvyšuje přítlak modelu M2 CS a usměrňuje proudění vzduchu kolem karoserie i pod ní, čímž optimalizuje aerodynamiku vozu. Z plastů vyztužených uhlíkovými vlákny vyrobené kryty aerodynamických vnějších zpětných zrcátek s dvojitými ramínky uzavírají karbonové prvky BMW M2 CS. Úchvatnou designovou tečkou je přepracovaný dvojitý výfukový systém se čtyřmi nerezovými koncovkami s M logem a také označení M2 CS. Modrý metalický lak Misano Blue je exkluzivně vyhrazen pro nové BMW M2 CS.



Jízdní vlastnosti. Divoké na okruhu, příjemné v každodenním provozu.

Nové BMW M2 CS rozšiřuje linii speciálních modelů založenou modely BMW M3 CS a BMW M4 CS. Bylo navrženo, aby nabídlo jiskrné výkony na závodním okruhu, ale aby nezklamalo ani při každodenním používání. Špičková agilita, pocit z jízdy, směrová stabilita, přesnost řízení a ovladatelnost na limitu modelu BMW M2 Competition byly o další kousek vylepšeny. Díky tomu má nové BMW M2 CS nespornou sportovní autenticitu.

Adaptivní M podvozek a M sportovní brzdy jako standardní výbava.

Základem senzačních jízdních vlastností BMW M2 CS je standardně dodávaný Adaptivní M podvozek a M sportovní brzdy, navrhované na základě poznatků získaných ve světě motorsportu. Adaptivní M podvozek, který byl dříve vyhrazen pouze pro modely M4, dává řidičům na výběr mezi jízdními režimy Comfort, Sport a Sport+, z nichž každý mění nastavení tlumičů. Režim Comfort nabízí vynikající jízdní komfort v každodenním městském provozu, Sport se hodí k dynamické jízdě po okresních silnicích a řidiči, kteří se vydají s BMW M2 CS na závodní okruh, budou volit Sport+, nejtužší nastavení podvozku minimalizující náklony karoserie a maximalizující dynamické výkony. Elektrický posilovač řízení s M specifickým naladěním, jež v závislosti na rychlosti vozu a zvoleném nastavení pomocí funkce Drivelogic elektronicky mění účinek posilovače, umožňuje řidiči přizpůsobit charakteristiku řízení jeho osobním preferencím. Jeho nastavení se přirozeně přizpůsobuje jednomu ze tří jízdních režimů. Také M sportovní brzdy využívají závodní poznatky BMW M GmbH. Ve srovnání s M brzdami s dvoudílnými kotouči modelu BMW M2 Competition mají brzdy M2 CS větší průměr kotoučů (vpředu 400 mm, vzadu 380 mm) a zvláště byly také nepřehlédnutelnou červenou barvou lakované brzdové třmeny (vpředu pevné šestipístkové, vzadu pevné čtyřpístkové). Tento vysoce účinný brzdový systém poskytuje výjimečný brzdový výkon s vynikající brzdovou silou za všech podmínek, a navíc také vynikající odolnost proti vadnutí a tepelnou stabilitu. BMW M2 CS je k dispozici i s M karbon-keramickými brzdami se šestipístkovými třmeny vpředu a čtyřpístkovými vzadu. Jsou lehčí, vydrží ještě extrémnější zatížení při používání na závodním okruhu a mají delší životnost.

Zpevněná přední část zvyšuje preciznost řízení.

Vzpěra z uhlíkových kompozitů v motorovém prostoru BMW M2 CS byla použita už u modelu BMW M2 Competition. Tento jednodílný karbonový komponent váží pouhých 1,5 kilogramu a společně se vzpěrou mezi horním uložením tlumičů a přídílí dodává této části vozu vysokou pevnost. Ta má



pozitivní dopad na odezvu a přesnost řízení. Přední a zadní náprava disponují odlehčenou hliníkovou konstrukcí a příčné dynamické síly z důvodu maximální přesnosti přenáší prostřednictvím kulových kloubů s nulovou vůlí. Speciálně navržená elastokinematika podélných ramen zadní nápravy zajišťuje přímější přenos hnacích sil, ale současně udržuje potřebnou úroveň komfortu. Všechna příčná ramena pětivrčkové zadní nápravy i náboje kol jsou vyrobeny z kovaného hliníku. Lehký ocelový pomocný rám zadní nápravy je napevno, bez pružných gumových prvků, přišroubovaný do karoserie. Tento typ uložení, který se obvykle používá u závodních automobilů, dále zlepšuje přesnost vedení kol a směrovou stabilitu.

Aktivní M diferenciál a speciálně nalaďený systém DSC.

Rychlá elektronika stabilizačního systému DSC (Dynamic Stability Control) precizním způsobem řídí ovladatelnost vozu, zajišťuje vynikající přilnavost při jízdě na mokrému nebo kluzkém povrchu a zabraňuje náhlé ztrátě trakce. Systému DSC v jeho práci pomáhá Aktivní M diferenciál s elektronicky řízenou svorností pomocí lamelové spojky, který s bezkonkurenční precizností a rychlostí zlepšuje trakci a stabilitu. Svorný účinek se v závislosti na jízdní situaci může měnit od 0 až po 100 % a zohledňuje úhel natočení volantu, polohu plynového pedálu, tlak na brzdový pedál, točivý moment motoru, rychlost otáčení kol a stáčivost vozu kolem svislé osy. Analýzou situace na základě uvedených informací dokáže řídící jednotka rozpoznat bezprostřední ztrátu trakce každého z kol a vypočítat ideální úroveň svornosti pro daný okamžik. Svornost se následně nastaví elektromotorem. Vygenerovat lamelovou spojku maximální svorný moment 2500 Nm trvá pouze 150 ms. Tím se aktivně zabrání protočení kola dokonce i v extrémních podmínkách na kluzkém povrchu nebo v případě, že jedno ze zadních kol má mnohem menší přilnavost než druhé.

Aktivní M diferenciál může v některých situacích svírat dokonce proaktivně. Například při rozjezdu na kluzkých površích je diferenciál z určité části uzamčen ještě dříve, než se kolo vůbec stihne protočit, což znamená, že obě kola se ve stejný okamžik protočí rovnoměrně. V táhlých rychlých zatáčkách se volí taková míra sevření, aby se nezatížené vnitřní kolo nezačalo protáčet. Trvalá a plynule regulovaná svornost má za následek větší agilitu, potlačuje nedotáčivost v nájezdu do zatáčky a zároveň pomáhá udržovat vynikající směrovou stabilitu během brzdění a při dynamických změnách rozložení hmotnosti.

Režim M Dynamic Mode (MDM) je dílčí funkcí systému DSC, lze jej aktivovat podle potřeby a umožňuje větší stupeň prokluzu hnaných kol. Tím přináší výhody například při dynamické jízdě na závodním okruhu. Posouvá zásahy



stabilizačního systému DSC, což řidičům dává větší volnost při prozkoumávání dynamických hranic automobilu. Větší prokluz kol zlepšuje trakci, která pak pomáhá jistějšímu vedení vozu. Dovoluje výraznější přetáčivost a nedotáčivost vozu a také mírné kontrolované smyky. Řidiči se však mohou i nadále spoléhat na řadu bezpečnostních funkcí systému DSC, který v kritických situacích zasáhne.

19palcová kola s pneumatikami Cup.

BMW M2 CS jezdí na 19palcových kovaných kolech Y-spoke v leskle černém provedení. I v jejich případě inženýři M GmbH uplatnili principy systematického snižování hmotnosti. Výsledkem je, že přední kola s rozměrem 9 J x 19 váží pouhých 9 kilogramů, zatímco ta zadní nepřidají více než 10 kilogramů. To udržuje neodpruženou hmotnost na nízké úrovni a jde o další faktor mimořádně dynamického potenciálu BMW M2 CS. Kola lze na přání zvolit také v matně zlatém odstínu. Přední kola jsou obuta do pneumatik Michelin Pilot Sport Cup 2 s rozměrem 245/35 ZR 19, které byly speciálně připraveny pro M2 CS a nabízejí maximální boční vedení, směrovou stabilitu, citlivost řízení a přesnost vedení stopy. Zadní pneumatiky 265/35 ZR 19 optimalizují trakci, boční vedení a směrovou stabilitu. Majitelé, kteří hodlají používat své BMW M2 CS hlavně v každodenním provozu, mohou zdarma zvolit pneumatiky Michelin Pilot Super Sport, jež mají na mokrému povrchu větší přilnavost než pneumatiky Cup.



Motor. **Okamžitý nástup výkonu díky technologii** **M TwinPower Turbo.**

Dvakrát přeplňovaný řadový šestiválec BMW M2 CS vychází z pohonné jednotky pracující v BMW M4 Competition Coupé a nabízí to nejlepší z obou světů. Na jedné straně se nechá mimořádně ochotně vytáčet a vyznačuje se lineárním nástupem výkonu v širokém spektru otáček, současně ale má též charakteristický zvukový doprovod. Technologie M TwinPower Turbo udržuje maximální točivý moment dostupný v širokém rozsahu otáček. Motor však řidičům vykouzlí úsměv na tváři také svou příkladnou hospodárností.

Řadový šestiválcový motor generuje maximální výkon 331 kW (450 k) při 6250 1/min, o 29 kW (40 k) více než BMW M2 Competition. Nejvyšší točivý moment 550 Nm je k dispozici mezi 350 a 5500 1/min. To umožňuje BMW M2 CS vystřelit z 0 na 100 km/h za pouhé 4,0 sekundy za předpokladu, že je vybaveno volitelnou sedmistupňovou M dvouspojkovou převodovkou (M DCT). Se šestistupňovou manuální převodovkou stejný sprint trvá 4,2 s. Maximální rychlost modelu ze speciální edice, který je standardně vybaven paketem M Driver's, je elektronicky omezená na 280 km/h. Modely s manuální převodovkou dosahují kombinované spotřeby paliva 10,4–10,2 l/100 km a kombinovaných emisí CO₂ 238–233 g/km*. Vozy vybavené převodovkou M DCT spálí v kombinovaném cyklu pouze 9,6–9,4 l/100 km a dosahují hodnoty emisí CO₂ 219–214 g/km*. Škodliviny ve výfukových plynech v zemích EU dále snižuje zážehový filtr pevných částic.

Okamžité reakce díky technologii M TwinPower Turbo.

Soubor technologií BMW TwinPower Turbo tvoří dvě malá, rychle se roztáčející jednodokomorová turbodmychadla, vysokotlaké přímé vstřikování paliva, systém proměnného zdvihu ventilů VALVETRONIC a plně variabilní časování vačkových hřídelů Double-VANOS. Plně variabilní rozvod umožňuje nastavení zdvihu sacího ventilu podle potřeby v přesně daný čas. To umožňuje optimální nástup výkonu stejně jako bleskové reakce motoru na řidičovy pokyny. Současně se snižuje spotřeba paliva a emise výfukových plynů. Blok šestiválcového motoru s uzavřenou koncepcí je mimořádně pevný a toto řešení umožňuje ve válcích pracovat s vyššími tlaky, a tím dosahovat vyššího výkonu. Hmotnost motoru pomáhají snižovat stěny válců nastříkané tvrdým povlakem namísto klasických vložek.

V hlavní roli zkušenosti ze světa motorsportu.

Výkon nabízený automobily, jako je BMW M2 CS, si při jízdě na závodním okruhu žádá specifické nároky na mazání motoru. V této oblasti BMW M



GmbH využívá mnohaletých zkušeností z motorsportu. Například olejová vana je vybavena horizontální přepážkou, která zabraňuje přelévání maziva při velkém bočním přetížení působícím při ostrých změnách směru. V blízkosti turbodmychadel se rovněž nachází další sací olejové čerpadlo a propracovaný systém vracení oleje, který zaručuje, že mazací okruh funguje hladce i při extrémním zrychlení a brzdění. Tím je za všech okolností zajištěno spolehlivé mazání každé součásti motoru, od každodenního používání na silnici až po maximální nasazení na závodní trati.

BMW M2 CS počítá s větším množstvím nasávaného vzduchu pro chlazení motoru díky prvům, jako je kapota z plastů vyztužených uhlíkovými vlákny CFRP, která byla oproti BMW M2 Competition přepracována. Například implementace průduchu pomáhá účinněji odvádět horký vzduch. BMW M2 CS si pro optimalizované proudění vzduchu v přední části vozu zachovalo velkou masku chladiče ve tvaru ledvinek svého sourozence a také velké nasávací otvory v předním nárazníku. Na závodní trati testovaný chladič okruh pochází z BMW M4 Competition a tvoří ho centrální chladič plus dva chladiče po stranách a také další chladič motorového oleje. Modely disponující volitelnou 7stupňovou dvouspojkovou převodovkou M DCT jsou vybavené samostatným chladičem oleje v převodovce. Tento propracovaný systém po celou dobu zajišťuje optimální provozní teplotu, a to nejen při každodenním používání na silnici a na krátkých projížďkách městem, ale také během výletů na závodní okruh.

Dvojitý výfukový systém se dvěma elektricky ovládanými klapkami.

Výfukový systém, který nabízí ještě větší estetickou a zvukovou přitažlivost než v případě BMW M2 Competition, tvoří dvě části a je zakončen čtveřicí koncovek, z nichž každá má na sobě vyražené logo M. Dvě elektricky ovládané klapky zajišťují, že BMW M2 CS vydává zvuk hodný modelu BMW M. Zvuk výfuku se mění podle zvoleného jízdního režimu, jehož volba se provádí tlačítkem umístěným na středovém panelu.

Na výběr ze dvou převodovek.

BMW M2 CS je prvním CS modelem od BMW, který je standardně vybaven šestistupňovou manuální převodovkou. Mezi její charakteristické vlastnosti patří kompaktní konstrukce, nízká hmotnost a také karbonové třecí obložení pro plynulé změny rychlostních stupňů. Komfort řazení je dále zvýšen funkcí automatických meziplnů, která při podřazování krátkodobě zvýší otáčky motoru a při přeřazování na vyšší stupeň otáčky sníží. Tato funkce přispívá ke stabilitě při ostré jízdě na závodním okruhu. Funkce automatických meziplnů se deaktivuje vypnutím systému DSC.



Zákazníci si mohou zvolit také na přání dodávanou sedmistupňovou M dvouspojkovou převodovku M DTC s funkcí Drivelogic. Převodovka M DTC se skládá ze dvou samostatných převodovek (každá s vlastní spojkou), které v závislosti na zvoleném režimu umožňují extrémně rychlé změny převodových stupňů bez přerušení dodávky točivého momentu ke kolům. Volbu převodových stupňů lze provádět buď automaticky, nebo manuálně prostřednictvím voliče převodovky na středové konzole nebo páček na M koženém volantu. Funkce Drivelogic řidiči nabízí jak v automatickém, tak i manuálním režimu možnost zvolit jedno ze tří předkonfigurovaných nastavení: EFFICIENT, SPORT a SPORT+. V automatickém režimu tato nastavení mění okamžiky přeřazení, rychlost řazení a automatické meziplyny při podřazení.

Nastavení manuálního režimu ovlivňuje pouze rychlost řazení, přičemž načasování si určuje řidič sám. Systém je schopen předvídat další volbu rychlostního stupně na základě otáček motoru, polohy plynového pedálu, zrychlení a zvoleného nastavení, což umožňuje zařazení dalšího rychlostního stupně ještě dříve, než řidič zatáhne za pádlo řazení.



Provedení interiéru. **Zaměřené na jízdu, sportovní, lehké.**

Interiér BMW M2 CS kombinuje exkluzivní, autentickou estetiku se sportovním a luxusním vzhledem Alcantary a inovativním lehkým designem. Středová konzola je vyrobena výhradně z lehkých uhlíkových vláken a oproti standardním automobilům přináší úsporu hmotnosti o více než 50 procent. Materiál CFRP byl použit také na madla dveří a jejich obložení.

Před usednutím do stejných odlehčených M sportovních sedadel, jaká jsou v BMW M4 CS, řidiče BMW M2 CS uvítají prahové lišty s logem M2 CS. Skořepinová sedadla vycházejí ze sedadel určených pro motorsport a zaručují optimální vedení těla i v případě, kdy řidič atakuje limity vozu na závodním okruhu. Opěradla sedadel jsou čalouněna kůží Merino a Alcantarou, jejich červené kontrastní prošívání zdobí také loketní opěrky, středovou konzolu, obložení dveří a boční panely. Integrované hlavové opěrky zdobí BMW M trikolóra, zatímco opěradla označení CS. Červené kontrastní prošívání se opět objevuje na zadních sedadlech čalouněných kůží Merino.

M sportovní volant potažený Alcantarou se středovým proužkem na 12 hodinách.

Do interiéru vnáší další dávku autentického závodního stylu volitelný M sportovní volant s exkluzivním alcantarovým čalouněním. Aby se závodníci cítili jako doma, má na pozici 12 hodin červený středící proužek a nabízí bezkonkurenční přilnavost ve všech jízdních situacích. Unikátní označení modelu M2 CS na přístrojovém panelu je přes M sportovní volant zřetelně vidět. Luxusní Alcantara zdobí také loketní opěrku a ozdobnou lištu palubní desky. Velké červené logo CS na liště tento vůz jasně identifikuje jako nový vrcholný model řady M2 – takový, který vypadá úchvatně jak na závodním okruhu, tak i v každodenním provozu.

*Všechny uvedené hodnoty týkající se výkonnosti, spotřeby paliva/elektriny a emisí CO₂ jsou předběžné.

Uvedené údaje o spotřebě paliva, emisích CO₂ a spotřebě energie byly stanoveny podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 v platném znění. Údaje se vztahují k vozidlu v základním vybavení v Německu a uvedené rozpětí zohledňuje volitelnou výbavu a rozdíly v rozměrech zvolených kol a pneumatik, a mohou se během konfigurace lišit.

Hodnoty jsou založené na nové metodice WLTP a pro účely porovnání vozidel jsou přepočtené na hodnoty odpovídající klasifikaci NEDC. Hodnoty CO₂ u těchto vozidel se pro účely daní nebo jiných poplatků souvisejících s vozidly, které se (mimo jiné) zakládají na hodnotě emisí CO₂, mohou lišit od hodnot zde uvedených.

**Kontakt**

David Haidinger, Corporate Communications Manager, BMW Czech Republic
Telefon: +420 739 601 171; e-mail: david.haidinger@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 31 výrobními a montážními závody ve 15 zemích a celosvětovou prodejní sítí se zastoupením ve více než 140 zemích.

V roce 2018 společnost BMW Group prodala po celém světě více než 2 490 000 osobních vozů a více než 165 tisíc motocyklů. Zisk před zdaněním ve finančním roce 2018 činil 9,815 miliardy Euro, příjmy dosáhly 97,480 miliardy Euro. K 31. prosinci 2018 pracovalo pro BMW Group 134 682 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>